



Foto: Pixelio/Brinker

Ein privater Investor plant den kleinen Regionalflughafen bei Siena für vier Millionen Passagiere jährlich auszubauen. Wird das Projekt realisiert, sagen die Gegner ein ökologisches und finanzielles Desaster voraus

Siena: Spekulationsobjekt Flughafen

Der italienische Flughafen Ampugnano liegt, etwa fünf Kilometer von der Stadt Siena entfernt. Er hat jetzt ein Verkehrsaufkommen von gerade mal fünf Passagieren am Tag. Die einzige Start- und Landebahn ist 1400 Meter lang. In den vergangenen zehn Jahren hat der Flughafen vierzehn Millionen Euro Verlust gemacht. Bis 2008 war die Flughafengesellschaft weitgehend in öffentlicher Hand. Als privater Anteilseigner fungierte eine von einer öffentlichen Stiftung kontrollierte Bank, die Monte dei Paschi di Siena-Bank (MPS). Eine Expertise kam 2005 zu dem Schluss, dass der Flughafen immer Verlust machen wird. Jetzt soll er ausgebaut werden.

Im Juli 2007 erschien ein Aufsehen erregender Artikel in der großen Tageszeitung La Repubblica: Ampugnano, der im Gemeindegebiet von Sovicille in der Provinz Siena liegt, soll mit einer Investition von 400 Millionen Euro zum größten Flughafen in der Toskana ausgebaut werden! Die Start- und Landebahn soll auf viertausend Meter verlängert werden, jährlich werden vier Millionen Fluggäste erwartet!

Wem nützt das Projekt?

Investor ist der Luxemburger Galaxy Fund, der Mehrheitsgesellschafter werden würde. Einer der Anleger bei Galaxy ist die Cassa Depositi e Prestiti (CDP). Die MPS-Stiftung hält drei Prozent an der CDP, der Vorstandsvorsitzende der MPS leitet auch die CDP. Die MPS-Bank ist also Anteilseigner am Flughafen, die MPS-Stiftung hat einen Anteil an der CDP und stellt den Vorstandsvorsitzenden. CDP investierte einhundert Millionen Euro bei Galaxy und Galaxy investierte in den Flughafen Siena. Ein

Teil des Geldes verschwand in seltsamen Verträgen mit einem Vermittler und einer Anwaltskanzlei. Noch ist unklar, was mit dem winzigen Flughafen geplant ist. Ein Business Plan existiert nicht. Eine Art Entwurf wurde im September 2007 veröffentlicht, doch eines der meist gelesenen italienischen Wirtschaftsblätter, Il Sole 24 Ore, fand heraus, dass die echten Zahlen geheim gehalten wurden, um die Öffentlichkeit zu beruhigen.

In diesem so genannten Entwurf reduzierte sich das Investitionsvolumen von vierhundert auf achtzig und schließlich nur noch zwanzig Millionen Euro. Das Verkehrsaufkommen schrumpfte von vier Millionen Passagieren auf jährlich auf 500.000 und schließlich nur noch 100.000 Personen. Die Start- und Landebahn schrumpfte von 4000 auf 1500 Meter. Galaxy verspricht seinen Anlegern eine Rendite von fünfzehn Prozent. Wie will Galaxy mit einem defizitären Flughafen diese Kapitalrendite erwirtschaften? Galaxy war schon in Siena aktiv, da stellten die Flughafengesellschafter fest, dass sie den Flughafen

nicht einfach so privatisieren können, sondern das Projekt öffentlich ausschreiben müssen. Wenig überraschend bewarb sich niemand außer Galaxy. Die Ausschreibung geriet zur Farce und die italienischen Ministerien für Verkehr und Finanzen entdeckten zahlreiche Unregelmäßigkeiten in dem Verfahren. Die Privatisierung ist bis heute nicht genehmigt.

Der Flughafen ausbau soll der Region Prestige, Wachstum, Entwicklung und das Ende der Abgeschiedenheit bringen. Seine Befürworter sind reich und mächtig. Die Lokalpresse tanzt nach ihrer Pfeife und macht die Bürgerinitiative nach Kräften lächerlich oder ignoriert sie. Die große regionale Tageszeitung La Nazione brachte nichts über eine Demonstration von viertausend Menschen gegen den Flughafen ausbau und machte stattdessen mit der Schlagzeile auf „Mann fällt aus Olivenbaum“.

Argumente gegen den Ausbau

Der Ausbau des Flughafens ist unwirtschaftlich: Wenn er so klein wie im letzten Entwurf bleibt, wird es ein finanzielles Desaster geben; ein großer Flughafen wäre ein ökologisches denn er liegt mitten in einem der größten Grundwassererneuerungsgebiete der Toskana. Er ist umgeben von kleinen mittelalterlichen Städten und Dörfern in einer der schönsten und ruhigsten Gegenden Europas. Der Ausbau des Flughafens macht aber auch innerhalb der bestehenden Verkehrsinfrastruktur

keinen Sinn. Siena liegt nicht weit von anderen Flughäfen entfernt. Nach Florenz sind es nur 80 Kilometer, nach Pisa sind es 114 und nach Rom 250 Kilometer. Italien hat jetzt schon zu viele Flughäfen: Offiziell gibt es 101 Flughäfen und –plätze, davon sind 45 für den gewerblichen Verkehr zugelassen. Nur 21 davon werden von mehr als einer Millionen Fluggästen im Jahr genutzt. Nur fünf davon sind mit der Bahn zu erreichen. Siena braucht einfach nur gute Bahn- und Busverbindungen!

Hoffnungen für die Zukunft

Wir versuchen, Druck auf das Ministerium auszuüben, damit es die Privatisierung nicht genehmigt. Galaxy strebt als nächstes eine Betriebsgenehmigung für zwanzig Jahre für den Flughafen an. Der Galaxy Fund schließt 2013. Wenn Galaxy die Betriebsgenehmigung erstmal hat, wird der Fund wahrscheinlich seinen Mehrheitsanteil an eine andere private Gesellschaft verkaufen und verschwinden.

Wir wissen, dass Galaxy sich aus der Flughafengesellschaft zurückziehen wird, sollte sie bis Ende 2010 die Betriebsgenehmigung nicht bekommen. Natürlich hoffen wir, unsere Prozesse zu gewinnen. Und wir setzen darauf, dass die öffentlichen Anteilseigner ihren Fehler erkennen!

*Helen Ampt (Übersetzung Monika Lege)
Initiative No ampliamento di Ampugnano, Siena*

Appell an die Regierenden von Siena

Ich bin in Siena geboren und liebe meine Stadt und die Landschaften ihrer Umgebung. Ihre Schönheit bedeutet Glück, und ihr Licht leuchtet in den Augen der Menschen. Unsere Stadt ist nicht nur ein Ort von seltener Schönheit, sondern auch ein Ort, dessen Geschichte seit langem vom Gedanken der Zivilgesellschaft geprägt ist.

- > Bis ins Mittelalter reicht unsere Tradition der Stadtteilgemeinschaften, der Contraden, zurück. Sie beruhen auf Teilhabe und Gegenseitigkeit.
- > Die berühmten Lorenzetti-Fresken aus dem 14. Jahrhundert im Rathaus von Siena zeigen die „gute und schlechte Regierung“: Eine gute Regierung ist verantwortlich für Wohlstand und Harmonie in der Stadt und über sie hinaus, eine schlechte Regierung ist verantwortlich für Mangel und soziale Spannungen.
- > Die sienesische Bank, die Monte dei Paschi di Siena, gilt als älteste noch existierende Bank der Welt. Die Bürger von Siena haben ein enges Verhältnis zu

„ihrer“ Bank. Sie hat sich in der Vergangenheit bemüht, Stadt und Umland aufzuwerten. Für ihre Werte-Charta, die gesellschaftliche Verantwortung und Umweltschutz betont, hat sie internationale Anerkennung geerntet.

Das sind drei Beispiele für die sienesische Kultur, die tief in einer Ethik der Verantwortung wurzelt. Wie lässt sich vor diesem Hintergrund die Privatisierungsaktion der Flughafengesellschaft von Siena erklären? Es war eine heimlich abgewickelte Transaktion, die sich um keinerlei Prinzipien gesellschaftlicher Verantwortung scherte, und – schlimmer noch – zugunsten einer Risiko-Kapitalgesellschaft mit Sitz in Luxemburg agierte.

Der Lobby aus Wirtschaft und Politik, die diese Entscheidung 2007 im Rausch ihrer eigenen Macht traf, ging es zweifellos nicht um eine neoliberale Ideologie oder Prinzipien ökonomischer Effizienz. Es ging ihnen vielmehr darum, anderen, nämlich „dem Markt“, die subjektive

Verantwortung für ein Verlustobjekt zuzuschieben. Denn der Flughafen hatte bisher immer Verlust gemacht und objektiv keine Chance, mit Gewinn zu wirtschaften. Damals hatte die Monte dei Paschi di Siena den Vorstandsvorsitz der Cassa Depositi e Prestiti inne, die ihrerseits Einfluss auf die Investitionsstrategien des luxemburgischen Galaxy Fund nahm.

Seitdem sind drei Jahre vergangen und die äußeren Rahmenbedingungen haben sich durch die Finanzkrise völlig verändert. Die früheren Gesellschafter des Flughafens müssten deshalb heute endlich über ihren Tellerrand blicken und ihre damals getroffenen Entscheidungen zurücknehmen. Dann würden sie im Sinne des oben genannten „guten Regierens“ zeigen, dass es ihnen um das Wohl der Gemeinschaft und nicht um ihre eigenen Interessen geht.

Zwei Anmerkungen zu den geänderten Rahmenbedingungen der Flughafen-

Privatisierung: Erstens kann das Flugverkehrsgewerbe aus ökonomischen und ökologischen Gründen nicht mehr weiter machen wie bisher. Es lebt von hohen Wachstumsraten und Kostensenkungen, angesichts der Endlichkeit der Ölreserven schiebt es neuerdings auf pflanzliche Antriebsstoffe, welche die Umweltschäden durch den Flugverkehr potenzieren würden. Seriöse Studien zeigen, dass die Luftfahrtindustrie nur begrenzte Beschäftigungseffekte hat, aber sehr viel öffentliches Geld verschlingt (nicht umsonst zahlen die Firmen keine Mineralölsteuer). Dies geschieht zum Nachteil von anderen, arbeitsintensiveren Industrien. Gemeinsam mit Helen Ampt war ich kürzlich in Brüssel bei einer Konferenz der Europäischen Vereinigung gegen Fluglärm (UECNA). Dort habe ich Leute kennen gelernt, die sich aus tiefer Liebe zum Menschen und zur Umwelt auf internationaler Ebene gegen den wachsenden Flugverkehr engagieren. Betroffene berichteten, wie die Luftfahrtindustrie in Deutschland Wälder zerstört, im bretonischen Nantes und im Valle di Rosia in der Toskana große Flächen wertvollen Agrarlandes in seinen Besitz bringt, in Ciampino und Marino bei Rom für schlaflose Nächte sorgt und Viterbo als Kurort zu zerstören droht.

Kommen wir zweitens zum Finanzsektor. Der Galaxy Fund, der den Flughafen von Ampugnano gekauft hat, gehört zu jenen Finanzgebilden, die für Risikogeschäfte mit Immobilien, so genannte „Subprime Kredite“, und für die weltweite Finanzkrise verantwortlich sind. Bei diesem »Sub-Ampugnano«-Geschäft, wie ich es nennen würde, hat der Eigentümer kein Gesicht mehr, er wird unsichtbar. Viele Eigentümer, die eine Sache indirekt (über einen Fund) besitzen, hegen hohe Kapitalrenditeerwartungen, sind aber blind für den ökonomischen

Bei der Konferenz der Europäischen Vereinigung gegen Fluglärm im November 2009 in Brüssel forderten die AktivistInnen das ständige Wachstum des Flugverkehrs zu stoppen. Mit dabei waren Helen Ampt und Luciano Fiordoni aus Siena und Monika Lege von ROBIN WOOD aus Hamburg

Wert der Sache, die sie »gekauft« haben, und für den tatsächlichen Wert, den dieselbe Sache für die Menschen vor Ort, ihre Gesundheit und für die Umwelt hat.

Das Schicksal des Flughafens von Ampugnano ist entschieden, auch wenn die alten und neuen Anteilseigner schweigen. Dafür werden die Marktbedingungen sorgen. Ganz sicher hat die Privatisierung zugunsten einer Risiko-Kapitalgesellschaft eine tiefe Kluft zwischen Kapital und Betrieb des Flughafens aufgerissen. Dazwischen bewegen sich skrupellose Manager, die gut über Finanztechniken Bescheid wissen, denen aber die realen Auswirkungen ihrer Kapitalrenditemaximierungsstrategien gleichgültig sind.

Meiner Meinung nach sollte das Kapitel Galaxy schnellstens abgeschlossen werden, wenn unsere Lokalpolitiker nicht endgültig ihre politische Glaubwürdigkeit verlieren wollen. Der Flughafen ist eine »res publica«, eine öffentliche Angelegenheit. Die öffentlichen und privaten Anteilseigner müssen ihre Entscheidungen zurücknehmen und ihre Zusammenarbeit mit Galaxy beenden.

Bei unseren Aktivitäten gegen den Ausbau vom Flughafen Ampugnano geht es uns vor allem darum, die falsche Dichotomie zwischen Öffentlichem und

Privatem zu überwinden und die Idee zu widerlegen, dass Privatisierungen die wirtschaftliche Effizienz einer Sache verbessern würden. Aber wir sollten noch einen Schritt weiter gehen und uns andere Nutzungsmöglichkeiten für dieses Gelände überlegen, die im Einklang mit der Umwelt stehen und gesellschaftlich verantwortliche und dauerhafte Arbeitsmöglichkeiten schaffen. Das Gelände könnte landwirtschaftlich genutzt werden und die schon mit dem Projekt „Mercatale“ begonnene Direktversorgung fördern.

Angesichts der aktuellen Krise liegt es im öffentlichen Interesse, keine Ressourcen für ökonomisch und ökologisch desaströse Projekte zu verschwenden, zu der nur die Art von schlechter Regierung führen kann, die bereits Ambrogio Lorenzetti in seinen Fresken so meisterhaft dargestellt hat. Siena braucht keinen Flughafen, sondern eine gute Bahnanbindung. Die Menschen vor Ort sind nicht mehr bereit, sich passiv Abenteuer anzuschauen, die ihre Zukunft aufs Spiel setzen, sondern sie wollen aktiv Stadt und Land ökologisch nachhaltig entwickeln.

**Luciano Fiordoni ist Trade Economist und lebt in Siena
Übersetzung aus dem Italienischen von Jan Reise und Monika Lege**

Foto: Boykin Reynolds

