

05/2017

ZUKUNFT DES LUFTVERKEHRS

Thesen für einen nachhaltigen Luftverkehr

AUF EINEN BLICK

Ein zukunftsfähiger Luftverkehr mit dem Zielhorizont 2030 muss ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltig sein. Wettbewerb muss über die Qualität des Produktes bzw. der Dienstleistung sowie die betriebliche Produktivität und Effizienz stattfinden. Die Sicherung langfristig tragfähiger Geschäftsmodelle der deutschen Luftverkehrswirtschaft mit zukunftsfähigen Arbeitsplätzen erfordert vor allem, dass Standards harmonisiert und Wettbewerbsverzerrungen abgeschafft werden.

Der Luftverkehr hat eine hohe Bedeutung für die Mobilität, insbesondere über weite Distanzen sowie für die wirtschaftliche Entwicklung des Standortes Deutschland. Die Passagierzahlen steigen bei seit 2009 stagnierenden Flugbewegungen. Unbestreitbar verzeichnet der Sektor eine Steigerung der Effizienz, doch ist die Gewinnsituation der Stakeholder in der deutschen Luftverkehrswirtschaft gleichwohl nicht stabil. Zum Teil wird versucht, mit Deregulierungen und betriebswirtschaftlichen Flexibilisierungsstrategien auf den Markt- und Preisdruck zu reagieren, was zu einer Absenkung der Qualität des Angebots führt. Dadurch verschlechtern sich die Arbeitsbedingungen kontinuierlich. Die ökologischen Ziele geraten unter Druck. Der Sektor steht also vor großen Herausforderungen. Gründe für diese Entwicklung liegen zum einen in fehlenden fairen globalen Wettbewerbsbedingungen, zum anderen in teilweise hausgemachten Problemen.

Angestrebt wird ein nachhaltiger, gesellschaftlich akzeptierter Luftverkehr. Dies bedeutet, mittel- und langfristig gute Arbeit sowie rentable Luftverkehrsunternehmen zu erhalten, die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad zu begrenzen und einen fairen Wettbewerb um Qualität mit hohen Standards zu gestalten.

Um die hierzu notwendigen Veränderungen und Innovationen zu erreichen, sind Politik, Gewerkschaften, Hersteller, Flughafenbetreiber, Airlines und alle weiteren dort aktiven Unternehmen gefordert. Betrachtet man die Forschungs- und Entwicklungsprojekte der Luftverkehrsbranche – zum Teil gefördert durch Mittel des Bundes und aus Europa –

finden sich zahlreiche Projekte, die die deutsche Luftverkehrswirtschaft international nach vorn bringen werden. Die deutsche Luftverkehrspolitik beansprucht, aktiv an multi-nationalen und internationalen Lösungen zu arbeiten.

Ein zukunftsfähiger Luftverkehr mit dem Zielhorizont 2030 muss ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltig sein. Deshalb sind die folgenden spezifischen Teilbereiche zu betrachten:

- Ökonomie: Wirtschaftliche Situation der Luftverkehrsbranche;
- Soziales: Arbeitsbedingungen und Sozialstandards, Verbraucherschutz und Kundenfreundlichkeit;
- Ökologie: Klima- und Lärmschutz.

Der Luftverkehr hat globalen Charakter. Deshalb werden wesentliche Regelungen des Luftverkehrs von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO als Sonderorganisation der Vereinten Nationen gestaltet. Deutschland ist sowohl in der Generalversammlung als auch mit Stimmrecht im exekutiven Council vertreten. Andererseits sind einige Probleme, wie die Beeinträchtigungen durch Fluglärm, lokaler Natur und bedürfen auch spezifisch lokaler Lösungen, wenngleich die ICAO gefragt ist, beispielsweise die Zulassungslärmwerte von Flugzeugen neu zu justieren. Vorschläge für die Zukunft des Luftverkehrs haben dieses Spannungsfeld zu beachten, indem einerseits die internationale Dimension des Luftverkehrs einkalkuliert wird und andererseits lokale Konflikte angemessen berücksichtigt werden müssen. Globale und nationale bzw. lokale Strategien und Instrumente sind miteinander in Einklang zu bringen. Von allen transnationalen Zusammenschlüssen kommt der EU als wichtiger Wirtschaftsraum eine besondere Bedeutung als Vorreiter zu: Harmonisierte Nachhaltigkeitsstandards sind hier am ehesten zu erreichen.

>

Die folgenden Handlungsvorschläge richten sich

- an die internationalen Organisationen ICAO, die Europäische Agentur für Flugsicherheit sowie die Europäische Union;
- an den Bund, der die Nachhaltigkeit der nationalen Luftverkehrswirtschaft im Kontext der europäischen und globalen Rahmenbedingungen sicherzustellen hat;
- an die Akteure des Luftverkehrs in Wirtschaft und Gesellschaft mit ihren Kompetenzen im außergesetzlichen Regelungsbereich.

GRUNDPRINZIP DER NACHHALTIGKEIT

Zwischen den Nachhaltigkeitszielen für die Teilbereiche bestehen auf den ersten Blick Zielkonflikte: Zukunftsfähige soziale und ökologische Standards sind mit betriebswirtschaftlichen Aufwendungen verbunden. Unterschiedliche Umsetzungsgrade sozialer und ökologischer Standards führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Es ist daher aktuell eine von der Luftverkehrswirtschaft vielgenutzte Option, für eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit die sozialen und ökologischen Standards zu senken. Da aber globale Nachhaltigkeitsrisiken nur durch eine gerechte Lastenverteilung für alle beherrschbar sind, ist Nachhaltigkeit nur zu erreichen, wenn alle Akteure des Luftverkehrs die erforderlichen Standards der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit umsetzen. Wettbewerb würde dann über die Qualität des Produktes bzw. der Dienstleistung sowie die betriebliche Produktivität und Effizienz stattfinden.

Kurzfristig sind die Konflikte zwischen den Nachhaltigkeitszielen durch übergeordnete Gesamtkonzepte zu thematisieren und anzugehen. Hierzu ist ein nationales Konzept erforderlich, das auch die notwendigen strategischen Ziele für die verschiedenen transnationalen Ebenen (EU, ICAO) umfasst und den Luftverkehr in ein allgemeines Konzept nachhaltiger Mobilität einbindet. Dazu gehört auch eine Strategie der Verkehrsvermeidung und -verlagerung.

Nachhaltiger Luftverkehr hat seinen Preis: Dafür müssen Transparenz geschaffen und das Bewusstsein der Verbraucherinnen geschärft werden. Gemäß dem Grundprinzip der Nachhaltigkeit ist anzustreben, dass für den gesamten Luftverkehr international einheitliche hohe soziale und ökologische Standards erreicht werden, wie gute Arbeitsbedingungen oder ein angemessener Beitrag zum Klimaschutz.

ÖKONOMISCHE NACHHALTIGKEIT

Ökonomische Nachhaltigkeit im Luftverkehr bedeutet langfristig tragfähige Geschäftsmodelle der deutschen Luftverkehrswirtschaft mit zukunftsfähigen Arbeitsplätzen und der Erfüllung von Mobilitätswünschen. Konkret lassen sich hierbei folgende Ziele ableiten:

- einheitliche Rechte und Pflichten für alle Akteure und Angebote;
- die deutsche Luftverkehrswirtschaft muss ein Geschäftsmodell entwickeln, das weder auf steuerlicher Bevorzugung gegenüber anderen Verkehrsträgern noch auf der Externalisierung von Kosten fußt. Im internationalen Wettbewerb dürfen Steuern und/oder Abgaben nicht zu Verzerrungen führen. In einer Übergangsphase können einseitige Belastungen (z. B. Luftverkehrssteuer) durch den Standort stärkende Innovationsförderungen zielgerichtet ausgeglichen werden;
- für alle Phasen der Erstellung des Produkts einen Wettbewerb um die Qualität der Dienstleistungen und Produkte bei Einhaltung hoher Sozial- und Umweltstandards sicherstellen;
- Unternehmensrenditen, die Investitionen ermöglichen.

WETTBEWERBSVERZERRUNGEN ABSCHAFFEN

Instrumente:

- Etablierung und Durchsetzung fairer Wettbewerbsbedingungen in allen Phasen der Erstellung des Produkts in Europa. Der Wettbewerb muss sich um die Qualität der Dienstleistungen und Produkte drehen, wozu u. a. Arbeitsbedingungen und Umweltverträglichkeit gehören. Der Markt allein ist oft blind für die sozialen und ökologischen Folgen des Wirtschaftens;
- Etablierung von Instrumenten, die sicherstellen, dass für die Internalisierung externer Kosten des Luftverkehrs global die gleichen Maßstäbe gelten;
- wettbewerbsverzerrende Subventionen sind abzubauen;
- Vereinbarungen für harmonisierte Rahmenbedingungen des Wettbewerbs auf der Ebene der ICAO;
- auf Ebene der Welthandelsorganisation sollte sich auch der Luftverkehr auf gemeinsame Rahmenbedingungen und Standards einigen;
- effektivere Gestaltung und Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über den Schutz vor Schädigung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch Subventionierung und unlautere Preisbildungspraktiken;
- bi- und multilaterale Luftverkehrsabkommen zur Abschaffung von ökonomischen nationalen, europäischen und internationalen Wettbewerbsverzerrungen weiterentwickeln und nutzen;
- Slotvergabe sowie Start- und Landegebühren an die Einhaltung von Standards binden;
- transparente Kommunikation von Standards der Nachhaltigkeit, deren Einhaltung und über Unternehmen, die diese unterlaufen.

TECHNOLOGISCHEN UND ORGANISATORISCHEN INNOVATIONSVORSCHÜB SICHERN

Instrumente:

- Gesetzliche Regelungen (Grenzwerte, Verbote) kontinuierlich an technischen Möglichkeiten anpassen;
- Förderung von Forschung und Entwicklung durch den Bund und die EU;
- betriebliche und finanzielle Anreize für Innovationen schaffen;
- Mittel aus dem Erlös der Luftverkehrssteuer in innovative Luftverkehrstechnologie reinvestieren.

EFFIZIENZ UND PRODUKTIVITÄT UNTER WAHRUNG DER NACHHALTIGKEIT STEIGERN

Instrumente:

- Nationales und europäisches Luftverkehrskonzept zur Optimierung der intermodalen Verknüpfungen und damit zu einer Verlagerung von Inlandsflügen auf die Schiene, womit auch zusätzliche Slots für internationale Flüge geschaffen werden;
- dazu sollte ein nationales Flughafennetz definiert werden und im Zuge einer gelungenen intermodalen Anbindung sollte der Luftverkehr in Fortschreibung und Konzeption der Bundesverkehrswegeplanung eingebunden werden.

SOZIALE NACHHALTIGKEIT – ARBEITSBEDINGUNGEN

Gute Arbeit, also qualitativ hochwertige Arbeitsplätze und hohe Sozialstandards auf deutscher, europäischer und inter-

nationaler Ebene, ist soziale Nachhaltigkeit. Sie ist auch eine Voraussetzung für die Sicherheit des Luftverkehrs. Konkret lassen sich hierbei folgende Ziele ableiten:

- Existenzsichernde Arbeitsbedingungen: Voraussetzung dafür sind unbefristete, tarifvertraglich abgesicherte und gesundheitserhaltende Arbeitsverträge;
- Personalmindestausstattung, um Gesundheitsgefährdung durch Arbeitsverdichtung vorzubeugen;
- Etablierung eines betrieblichen Gesundheitsmanagements;
- planbare Arbeitszeiten;
- keine Scheinselbstständigkeit, Leiharbeit, erzwungene Teilzeitarbeit, keine Arbeit auf Abruf;
- Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen, um Wettbewerb über Lohnkosten und Arbeitsbedingungen zu verhindern (Branchentarifverträge);
- europäische Sozialstandards, Gleichbehandlung von Nicht-EU-Arbeitnehmer_innen und EU-Arbeitnehmer_innen bei Sozial- und Arbeitsstandards.

Instrumente:

Arbeit schaffen, die sich lohnt

- Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen, um Sozialdumping entgegenzuwirken;
- Einhaltung von Sozial- und Arbeitsstandards veröffentlichen;
- Abschluss von Branchentarifverträgen und Allgemeinverbindlichkeitserklärungen von Tarifverträgen;
- die Entsenderichtlinie muss auf die Luftverkehrswirtschaft sowie den gesamten Transport und Logistikbereich ausgeweitet werden.

Attraktivität der Arbeitsplätze erhalten

- Verbindliche Festlegung von Arbeitsplatz- und Sozialstandards
 - auf internationaler Ebene (z. B. in Form erweiterter Kernarbeitsnormen der ILO);
 - in Europa: z. B. mit der Weiterentwicklung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft;
 - in bi- und multilateralen Luftverkehrsabkommen;
- Qualifizierung, Ausbau von Aus- und Weiterbildung des Personals;
- Bindung von Start- und Landerechten an die Einhaltung von Sozialstandards prüfen.

Rechte von Arbeitnehmer_innen stärken

- Stärkung der Rolle der Gewerkschaften und der Vertretungen der Beschäftigten;
- Kommunikation von sozialen Standards, deren Einhaltung und über Unternehmen, die diese unterlaufen.

VERBRAUCHERSCHUTZ UND KUNDENFREUNDLICHKEIT

Zu den Nachhaltigkeitszielen zählt auch, dass den Wünschen der Nutzer der Luftverkehrsdienste in hohem Maße entsprochen wird. Konkret lassen sich hierbei folgende Ziele ableiten:

- Nutzung der Luftverkehrsdienste zu ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Preisen;
- gute Verfüg- und Erreichbarkeit von Flugdiensten;
- hoher Komfort und Barrierefreiheit;
- transparente Preisgestaltung;
- starke und für alle Verkehrsarten harmonisierte Kundenrechte;

- Herstellung von Transparenz über Verbraucherrechte aller Fluggesellschaften.

Instrumente:

- Weiterentwicklung der europäischen Entschädigungsregelung (Verordnung (EG) Nr. 261/2004), vorzugsweise in einer verkehrsträgerübergreifenden Verordnung;
- Spezifizierung der zu veröffentlichen Preisinformationen auf eine Standardleistung (inklusive Reservierung, Handgepäck, 23 kg weiteres Gepäck usw.) in der Verordnung Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008.

ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT – KLIMASCHUTZ

Ökologische Nachhaltigkeit bedeutet für den Luftverkehr, dass sowohl bei den Treibhausgasemissionen als auch bei den Nicht-CO₂-Emissionen ein adäquater Beitrag zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5°C, mindestens aber deutlich unter 2°C gegenüber dem vorindustriellen Stand geleistet wird. Konkret lassen sich folgende Ziele und Arbeitsschritte ableiten:

- Entwicklung von harmonisierten und transparenten Verfahren zur Bestimmung der THG-Emissionen des internationalen Luftverkehrs¹ durch Bund, EU und ICAO – mit eindeutigen Verfahren für die Allokation von Emissionen unter Berücksichtigung der Nicht-CO₂-Emissionen und -effekte in großen Flughöhen;
- verbindliche Festlegung der Minderungsvorgaben und Zielerreichungspfade: Es sind langfristige absolute Minderungsziele zu formulieren. Die Ziele einzelner Sektoren sind aus der Gesamtsumme der noch zulässigen Emissionen, um das 1,5 bis 2-Grad-Ziel zu erreichen, abzuleiten. Die Luftverkehrsbranche strebt zwar ab 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum und bis 2050 eine Reduktion der CO₂-Emissionen aus fossilen Kraftstoffen um 50 Prozent im Vergleich zu 2005 an, dies ist aber im Sinne eines gerechten Beitrags zur Minderung der Treibhausgase nicht ausreichend. Das in der ICAO-Resolution A39-3 vom Oktober 2016 festgelegte CO₂ Kompensations- und Reduzierungsprogramm für den internationalen Luftverkehr (CORSA-Programm) ist ein Schritt in die richtige Richtung, es entspricht aber nicht vollständig dem selbstgesteckten Ziel des CO₂-neutralen Wachstums: Bis Ende 2026 ist die Teilnahme am Programm freiwillig, ab 2027 werden nur 90 Prozent der CO₂-Emissionen abgedeckt, andere Treibhausgase werden nicht einbezogen.
- Zudem wären wegen der Lebensdauer der Flugzeuge von 20 bis 25 Jahre alternative Antriebskonzepte bis 2025 bzw. 2030 marktreif zu machen, um die angestrebte Dekarbonisierung zu erreichen.

Instrumente:

- Einführung von markt- und nichtmarktbasierenden Instrumenten zur Minderung der THG-Emissionen;
- Ausschöpfen infrastruktureller THG Minderungsmaßnahmen bei der An- und Abreise der Fluggäste sowie technologische Verbesserungen durch Kooperation zwischen Politik und Luftverkehrswirtschaft;
- Ausschöpfen der flugzeugseitigen Minderungspotenziale (Gewichtsreduktion, Verbesserung der Aerodynamik, sparsamere Triebwerke);
- Optimierung von Flugverfahren und der europäischen Flugsicherung (Single European Sky);

- Entwicklung und Einsatz alternativer nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebe durch europäische und nationale Förderung von Forschung und Entwicklung;
- Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf alternative Verkehrsträger. Hierbei sind sowohl der Bund mit seinem Bundesverkehrswegeplan und zu erstellenden Logistikkonzepten gefordert als auch Fluglinien, Bahn und Buslinien angehalten, die intermodalen Transportketten zu verbessern;
- Förderung von Innovationen zur Emissionsminderung durch Bund und EU (z. B. bei der Elektrifizierung der Bodenverkehre).

ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT – LÄRMSCHUTZ

Ein weiteres Ziel ökologischer Nachhaltigkeit ist es, Lärmemissionen im Flugverkehr kontinuierlich zu senken. Es gilt, Gesundheitsrisiken durch den Fluglärm zu vermeiden und vor erheblichen Belästigungen durch den Flugverkehr zu schützen.²

Instrumente:

- Akustische Optimierung von Flugverfahren durch die Flugsicherung und die Flughäfen unter Berücksichtigung von Bürgerinteressen und Sicherheitsfragen;
- effektivere Ausgestaltung der lärmabhängigen Start- und Landebühren, besonders für die Nachtzeit durch die Flughäfen;
- Ausschöpfen der infrastrukturellen Maßnahmen zur Fluglärminderung (z. B. durch technische Maßnahmen zur Minderung des Bodenlärms);
- bessere Verzahnung von Planfeststellung und Festlegen von Flugverfahren sowie restriktivere Einzelfreigaben durch eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes bzw. durch entsprechende Vorgaben für die Deutsche Flugsicherung durch den Bund unter der Maßgabe „Sicherheit geht vor Lärmschutz“;
- weitere Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für Flugzeuge durch die ICAO;
- zur gesellschaftlichen Akzeptanz des Luftverkehrs gehört es, Betriebszeiten und Nachtflugbeschränkungen, die zum Teil auf langwierigen Mediationsverfahren basieren, zu gewährleisten;
- Förderung technischer und organisatorischer Maßnahmen zur Emissionsminderung durch Bund und EU. Die Erträge der Luftverkehrssteuer könnten genutzt werden, um technologische und ökologische Innovationen und die Einführung effizienterer Verfahren auf den Flughäfen zu erreichen.
- Statt einer Begrenzung der Starts und Landungen für die Flughäfen sind andere Maßnahmen zu prüfen, z.B. kontinuierlich sinkende Lärmkontingente. Diese dienen der mittelfristigen Reduktion von Dauerschall- und hohen Einzelereignispegeln und eröffnen den Airports zugleich Freiräume für Wachstum von Flugbewegungen, müssen allerdings auch auf ihre Wirksamkeit kontinuierlich überprüft werden.

AUSBLICK

Ein zukunftsfähiger Luftverkehr mit dem Zielhorizont 2030 muss ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltig sein. Wettbewerb muss über die Qualität des Produktes bzw. der Dienstleistung sowie die betriebliche Produktivität und Effizienz stattfinden.

Ziele:

- Langfristig tragfähige Geschäftsmodelle der deutschen Luftverkehrswirtschaft mit zukunftsfähigen Arbeitsplätzen und der Erfüllung von Mobilitätswünschen;

- Gewährleistung von guter Arbeit;
- adäquater Beitrag des Luftverkehrs sowohl bei den Treibhausgasemissionen als auch bei den Nicht-CO₂-Emissionen zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5°C;
- Vermeidung von Gesundheitsrisiken durch den Fluglärm im Sinne des Grundgesetzes und Schutz vor erheblichen Belästigungen durch den Flugverkehr;
- gemeinsame Rahmenbedingungen und Standards auf Ebene der Welthandelsorganisation.

Hierzu ist vor allem erforderlich:

- Harmonisierung der sozialen und ökologischen Standards auf europäischer und internationaler Ebene;
- Abschaffung von Wettbewerbsverzerrungen;
- technologischen und organisatorischen Innovationsvorsprung der europäischen Luftfahrt sichern;
- auf nationaler Ebene ist die Entwicklung eines umfassenden, ökonomisch, ökologisch und sozial orientierten Luftverkehrskonzeptes von hoher Bedeutung;
- neben der Schaffung stabiler Rahmenbedingungen wäre es durchaus sinnvoll, wenn die Erträge aus der Luftverkehrssteuer in technologische und ökologische Innovationen und die Einführung von Verfahren zur Verbesserung der Nachhaltigkeit auf den Flughäfen investiert werden würden.

Autoren

René Bormann, Leiter Arbeitskreis Innovative Verkehrspolitik, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik, Friedrich-Ebert-Stiftung
Thomas Gehringer, Leiter des Bereichs nationale und internationale Verkehrspolitik, ver.di Bundesvorstand
Michael Jäcker-Cüppers, wissenschaftlicher Berater
Martin Stuber, Referatsleiter Infrastruktur- und Mobilitätspolitik, DGB-Bundesvorstand

Anmerkungen

1 – In den Vereinbarungen zum Klimaschutz im Rahmen der UNFCCC werden die THG-Emissionen des inländischen und des internationalen Luftverkehrs unterschiedlich behandelt. Die Emissionen der Inlandsflüge werden den nationalstaatlichen Emissionen zugeordnet, sie unterliegen damit auch den nationalstaatlichen Minderungsverpflichtungen. Das Paris-Agreement zum Klimaschutz vom 12.12.2015 enthält keinerlei Vorgaben oder Verfahren für den internationalen Luftverkehr. Die entsprechenden Verpflichtungen sind also erst zu schaffen.

2 – So ist im §29b (1) Luftverkehrsgesetz verankert: „Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.“

Impressum

© 2017
Friedrich-Ebert-Stiftung
 Herausgeberin: Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik
 Godesberger Allee 149, 53175 Bonn
 Fax 0228 883 9205, www.fes.de/wiso

Für diese Publikation ist in der FES verantwortlich:
 René Bormann, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik.
 Bestellungen/Kontakt: wiso-news@fes.de

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung.
 Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.

ISBN 978-3-95861-789-6