

# Ein Betriebsrat macht gegen Autos mobil

In der Lufthansa-Werft in Fuhlsbüttel, einem der größten Unternehmen Hamburgs, entwickelten kreative MitarbeiterInnen ein betriebliches Verkehrskonzept, das auf Fahrrad und öffentlichen Nahverkehr setzt. Die ÖTV möchte daraus ein Modell für ihre neue Verkehrspolitik machen.

Fahrrad und High-Tech, SPD-Filz und moderne Verkehrspolitik, Lufthansa-Betriebsrat und ganzheitliche Denke, Weltmarkt-orientierung und kreative lokale Vernetzung von Betrieb, Stadtteil und Umweltverantwortung — kann das zusammenpassen? Eigentlich nicht.

Eine ungewöhnliche Ausnahme hofft, daß sich bald auch die Regel ändert: Das betriebliche Verkehrskonzept des Betriebsrats der Lufthansa-Werft am Flughafen vereint alte Tugenden, die integrierte Verkehrskonzepte heute haben können: Es ist im Dialog mit den Betroffenen (Belegschaft, Anwohner, Hamburger Verkehrsverbund) entwickelt, bindet alle potentiellen Gegner in seine Verwirklichung mit ein (Geschäftsleitung, Politik) und besteht aus zumeist einfachen, aber pfliffigen Einzelmaßnahmen, die zusammen eine grundsätzliche Wende im betrieblichen Verkehrsverhalten erreichen können. Ziel ist der autoarme Berufsverkehr.

Erste Erfolge des im Herbst 1991 erarbeiteten Konzepts: Der Fahrradanteil im Lufthansa-Berufsverkehr kletterte um 50 Prozent. Und: Der ÖTV-Arbeitskreis Verkehr, beflügelt auch durch den Durchmarsch des Erneuerers, will das Lufthansa-Modell zu einem Kernstück seiner Schulungsprogramme von Betriebsräten und Vertrauensleuten machen, wie ÖTV-Betriebsvorständler Wolfgang Rose der taz anvertraute.

Hamburg-Nord ist heute einer der gesellschaftlich modernsten Stadtteile Hamburgs. Moderne Industrie und Dienstleistungsgesellschaft durchmischen traditionsreiche Arbeiter- und Bürgermilieus. Die heftige Dynamik des Wirtschaftswachstums im "nachbarten Speckgürtel" hat hier auch während der Zeit des Hamburger Winterschlafs in den 80er Jahren für Bewegung gesorgt. Der Hamburger Norden ist der gesellschaftlichen Entwicklung im übrigen Hamburg ein kleines Stück voraus. Obwohl hier eigentlich nur "Normalos" wohnen, ist man hier auffällig umweltbewusst und politikkritisch.

## Autos schaden mehr als Flugzeuge

Bei den AktivistInnen der Fluglärm-Initiativen in Fuhlsbüttel geht seit kurzem die Angst um. Wenn die Ortsumgehung Fuhlsbüttel, eine viele hundert Millionen Mark teure Stadtautobahn, fertig ist, dann wird die Zahl der Im-Mitglieder wohl zurückgehen, weil die Anwohner der neuen Autorollpiste die Flugzeuge nicht mehr hören. Schon heute heißt das Lärmproblem für viele Langenhorner nicht Jumbo, sondern Brummi, nicht Airbus, sondern Golf. Noch eindeutiger ist die Situation bei der Luftbelastung: So ergab kürzlich eine Bilanz für den Frankfurter Flughafen, daß in seinem Umkreis 20 Prozent der Luftgifte vom Flugzeug, sieben Prozent von Industrie und Hausheizung, satte 73 Prozent aber vom Straßenverkehr stammen.

Für Fuhlsbüttel gibt es zwar bislang keine solche Bilanz, die Werte dürften hier jedoch angesichts des

erheblich geringeren Flugaukommens noch stärker zu Ungunsten des Autos ausfallen. H. P. Reichow, Umweltbeauftragter der Lufthansa-Werft, pointiert: „Die Emissionen des Hamburger Flughafens sind überwiegend durch den Straßenverkehr gemacht.“ Anders formuliert: Weit umweltschädlicher als der Flugverkehr selbst ist der durch ihn erzeugte Autoverkehr. Der Hamburger Senat fördert und verstärkt diese Entwicklung durch eine völlig einseitig auf den Pkw abgestellte Flughafenpolitik.

Großborstel, Fuhlsbüttel, Langenhorn und Norderstedt werden aber nicht allein durch den direkten Fluggast- und Luftcharter-Verkehr gequält. Gerade die im Umfeld des Flughafens angesiedelten Gewerbebetriebe tragen einen entscheidenden Anteil zum Verkehrschaos rund um den Flughafen bei.

## 80 Prozent der Mitarbeiter bevorzugten den Pkw

Ein Betrieb ragt dabei heraus: Die Lufthansa-Werft auf der Südseite des Flughafengeländes. Sie ist mit 8700 MitarbeiterInnen knapp vor der Deutschen Airbus in Finkenwerder Hamburgs größter Industriebetrieb. Eine im September 1991 gemeinsam von HVV und Lufthansa-Betriebsrat durchgeführte Verkehrserhebung brachte ein erschreckendes Ergebnis: 80 Prozent der MitarbeiterInnen kommen mit dem Auto, elf Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln, acht Prozent per Fahrrad und nur ganze 0,1 Prozent zu Fuß. Bewältigt wird diese tägliche Verkehrswalze mit drei riesenparkplätzen vor den Betriebsstoren — eine ganze Parkplatzlandschaft auf dem Werksgelände kommt hinzu.

Wie wenig aussagekräftig für die Hamburger Verkehrssituation die City ist, wo fast 80 Prozent der Berufstätigen mit dem HVV kommen, wird an diesem katastrophalen Ergebnis deutlich. Nicht der Autoverkehr im Wallring, sondern das selbsterzeugte Verkehrschaos in den riesigen Hamburger Außenbezirken ist das Problem. Während bis vor wenigen Jahren die Lufthansa-Betriebsräte noch mit schöner Regelmäßigkeit den Bau von weiteren Parkplätzen forderten, weht jetzt plötzlich ein anderer Wind.

Heinz Herrmann, Flugzeugbauer aus Leidenschaft, Fahrrad freak und freigestelltes Betriebsratsmitglied der Lufthansa-Werft in Hamburg, Mitglied von ÖTV und ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club), ist einer der Erneuerer. Seit 1987 im Betriebsrat, hat er zusammen mit einem kleinen Kreis von Betriebsräten und Gewerkschaftern Bewegung in eine fast vollständig vom Auto beherrschte Belegschaft gebracht. Zunächst war die Arbeit nicht leicht: Kollegen fürchteten, man wolle ihrem fahrbaren Untersatz ans Blech, die neue Fahrradfraktion stieß auf Skepsis. Herrmann: „Wir wurden belächelt.“

Der Weg, den Herrmann & Co einschlugen, könnte aus dem Lehrbuch fortschrittlichster Verkehrsplanung abgeschrieben sein. Am Anfang und am Ende steht eine klare Vision: Es gilt, aus globaler



Fahrradabstellplätze auf dem Werksgelände: 690 MitarbeiterInnen radeln derzeit zur Arbeit. Parkplätze gibt es noch für viel mehr.

und lokaler Verantwortung eine deutliche Änderung im betrieblichen Verkehrsverhalten zugunsten von Fahrrad und ÖPNV zu erreichen. Erster praktischer Schritt war eine problemorientierte Sachstandsaufnahme, eine Analyse der Verkehrsmittelwahl, eine Befragung der Belegschaft nach Wünschen und Motiven. Anschließend wurden im Dialog mit Betroffenen Vorschläge erarbeitet.

Es gab Gespräche mit Kollegen, Diskussionen auf Betriebsversammlungen, Treffen mit AnwohnerInnen, HVV und Lufthansa-Geschäftsleitung. Schließlich wurden die Ergebnisse in ein Gesamtkonzept gepackt. Parallel dazu verwirklichte man erste Projekte: Auf Initiative des Betriebsrats wurden 35 dezentrale Fahrradabstellanlagen mit jeweils zehn bis 50 Plätzen direkt vor den verschiedenen Betriebsteilen errichtet — zuvor mußten die Räder vor dem Haupttor stehen bleiben. Seitdem haben Radfahrer einen deutlichen Zeitvorteil gegenüber den Autobenutzern, die von ihren Parkplätzen aus weit übers Werksgelände laufen müssen. Der Erfolg kann sich sehen lassen: Statt einst 450 radeln jetzt täglich 690 KollegInnen zur Arbeit. Tendenz steigend. Bereits in Arbeit ist eine eigene regionale Karte, welche die sichersten (grün) und schnellsten (rot) Fahrradstrecken zum Betrieb markiert.

Bislang eher symbolischen Wert haben die Parkplätze für Solarautos. Auf Antrag erhält jede Lufthansa-Mitarbeiterin einen eigenen Firmenparkplatz mit Steckdose. Der Betriebsrat abwagend: „Zwar sind Solarautos kein Beitrag zur Vermeidung des Verkehrsinfarkts. Sie stellen aber eine Art sanftes motori-



Ein Mann mit ansteckender Kreativität: Betriebsrat Heinz Herrmann

siertes Individualverkehrsmittel dar.“ Zwei von 8700 stiegen bislang auf die Softrationierung um. Jungste Initiative ist eine Fahrgemeinschaftsbörse. Darüber hinaus entwickelt der Betriebsrat derzeit ein Konzept, was bei der Lufthansa in Frankfurt bereits zum Teil verwirklicht wurde. Ein betriebliches Carpooling stellt den Cockpitbesatzungen betriebseigene Leihwagen zum Sondertarif zur Verfügung (28 Mark pro Tag). Nach Vorstellungen der Hamburger konnte dieses Modell ausgeweitet werden.

Einen Durchbruch im Verkehrsverhalten sollen die kurz vor dem Abschluß stehenden Verhandlungen

mit dem HVV über ein Großkundenabonnement bringen. Begleitet die Geschäftsführung die Initiativen des Betriebsrats bislang mit Wohlwollen — der Hamburger Lufthansa-Chef Alban Rupp gab sogar die Anweisung, alle Elemente des Verkehrskonzepts auf Realisierung zu prüfen —, so zuckt er nun, da es ins Geld zu gehen droht, ein bißchen zurück. Schließlich steht die Lufthansa finanziell derzeit nicht besonders rosig da. Schon wenn sich die Zahl der HVV-Nutzer verdoppelt, wären für den Betrieb jährlich ca. 480 000 DM fällig — 20 Mark je Monatskarte. Je größer der Erfolg, desto teurer. Eine Alternativrechnung, welche den Verzicht auf bereits geplante Parkplätze oder gar die Einführung von Parkplatzzgebühren ins Auge faßt, wurde offenkundig noch gar nicht angestellt.

Der HVV hat sich auf die Schlußverhandlungen gut vorbereitet: Er bietet im Paket mit der Unterzeichnung des Großkundenabonnements eine deutliche Verbesserung der Lufthansa-Bedienung an. Takte sollen verdichtet, die bislang unzulängliche Zahl und Streckenführung von Linien verbessert werden. Grundlage dafür war eine detaillierte Analyse des Lufthansa-Berufsverkehrs: Der Betriebsrat hatte nach Wohngebieten aufgeschlüsselt

und Beschwerden erfragt. Die wuselige Detailbesessenheit, die Fülle der Einzelvorschläge, die Sturheit, mit der hier innerbetrieblich für eine Verkehrswende geworben wird — sie machen Charme und Qualität des Lufthansa-Konzepts aus. Da fordert die Frauengruppe Duschen und Umkleieräume, damit die Kleiderordnung in manchen Dienstvorschriften (Uniformen) nicht mehr die Benutzung des Autos erzwingt, da wird behutsam an der Rücknahme des einen oder anderen Parkplatzplans gearbeitet, da werden Bezirksversammlungen, ÖTV, Stadtentwicklungsbehörde und Geschäftsleitung genervt und beeindruckt.

Heinz Herrmann ist es zufrieden. „Unsere Kreativität steckt an.“ Er spürt aber auch noch Mißtrauen und Sorge, besonders wenn es um Geld für ÖPNV und Fahrrad geht. Bei knapper Lufthansa-Kasse sind die meisten dafür, daß die wenigen Extras an alle verteilt werden. Herrmann: „Die realisieren gar nicht, daß bislang immer die Autofahrer bevorzugt wurden.“ Gerade deshalb aber setzt der Betriebsrat auf kleine, konsequente Schritte und viel Überzeugungsarbeit. Heinz Herrmann: „Es hat ja keinen Sinn, daß wir Politik machen und nachstes Mal werde ich nicht mehr gewählt.“



Noch benutzen die meisten Lufthansa-Mitarbeiter die individuelle Blechkiste für den Weg zur Arbeit. Zwei von 8700 stiegen auf ein Solarmobil um.

