

JOB-LÜGE

FLUGHAFEN-
AUSBAU

www.flughafen-bi.de

Mit der Zunahme des Luftverkehrs werden auch

immer mehr Arbeitsplätze ins Ausland verlagert

Die deutsche Touristikbranche wird durch die Billigflüge in die Knie gezwungen. Schließungen von Hotels und Personalentlassungen folgen zwangsläufig. In den Urlaubsorten der Kanaren oder der Malediven dagegen boomt der Fremdenverkehr.

Mehr Frachtflüge bringen immer mehr Güter aus den Billiglohnländern nach Deutschland. Unsere Landwirtschaft kann mit spanischem Spargel und südamerikanischen Erdbeeren nicht mehr konkurrieren. Asiatische Güter, ob

High-Tech oder Textilien, beherrschen unseren Markt.

Die Zunahme des Luftverkehrs, wie sie der Ausbau des Flughafens Frankfurt fördern will, wird zu weiteren großen Arbeitsplatzverlusten in Deutschland führen.

Diese Fakten werden nicht erwähnt, geschweige denn berücksichtigt, sie tauchen in keiner Prognose auf.

Die gebetsmühlenhaft propagierte Jobmaschine ist in Wirklichkeit ein Jobkiller.



Die Fraport gehört den Bürgern

Die Eigentümer einer Aktiengesellschaft bestimmen ihr Handeln, ihr Geld finanziert das Unternehmen.

Würde der Flughafen ausgebaut, wären die dafür erforderlichen drei bis vier Milliarden Euro im Wesentlichen vom Steuerzahler aufzubringen. Denn Fraport befindet sich zu knapp drei Vierteln im Besitz der öffentlichen Hand (Land Hessen, Bund, Stadt Frankfurt).

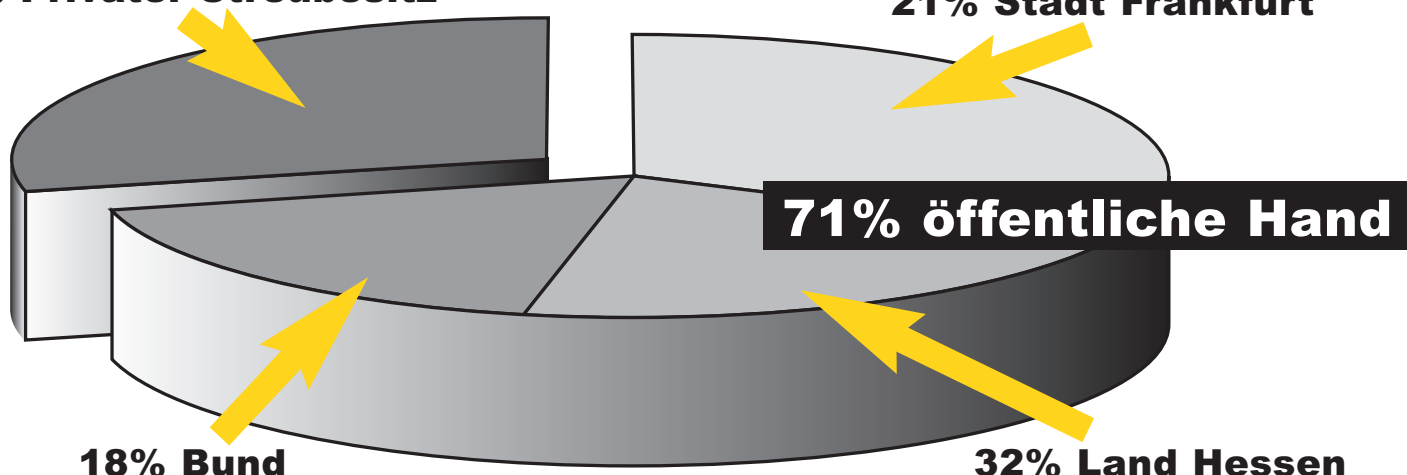
Es wäre nicht, wie Fraport-Chef Bender gerne betont, "die größte rein privat finanzierte Baumaßnahme". Hier werden unsere Steuermittel investiert. Diese öffentlichen Mittel fehlen dann folglich für andere Investitionen.

Im Hinblick auf die künftigen Herausforderungen unserer Gesellschaft – Bildung, Forschung, Kultur, Gesundheitswesen, Altenpflege etc. – entzieht das Ausbauprojekt gerade den sehr personalintensiven konkurrierenden Projekten die finanzielle Grundlage. Arbeitsplätze, die dort entstünden, wären zukunftssicherer und umweltverträglicher.

Anteilseigner der Fraport AG

29% Privater Streubesitz

21% Stadt Frankfurt



Unglaubliche Zahlen

Die Fraport AG liefert in ihren eigenen Publikationen unterschiedliche Zahlen:

Arbeitsplätze der Fraport AG auf FRA

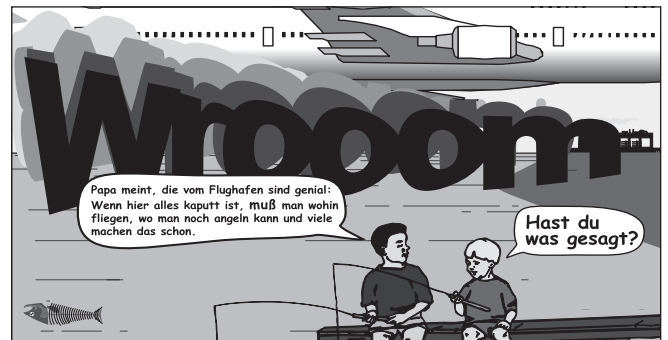
Jahr	in den Geschäftsberichten	im Nachhaltigkeitsbericht (03/2005) und im Internet (05/2005)
2000	14.271	13.004
2001	15.526	13.292
2002	k. A.	13.173
2003	15.330	13.006

Welche Zahl darf man glauben? Woher kommen solche Unterschiede?

Ist das nur Nachlässigkeit, oder steckt mehr dahinter? Wenn Fraport bei diesen als Ausbaubegründung außerordentlich wichtigen Zahlen mit solchen Differenzen Zweifel weckt, was kann man dann überhaupt noch als gesichert und ehrlich annehmen? Wie sicher können Prognosen sein, die auf solchen Ungenauigkeiten aufbauen?

Komma verrutscht?

Im Finanzbericht 2004 weist Fraport auf S. 78 eine Steigerung der Mitarbeiterzahl in Frankfurt um 152 von 2003 auf 2004 aus, was rechnerisch 0,4 Stellen pro Tag entspricht. In der FAZ vom 04.06.05 wird Herr Bender zitiert, „Fraport habe 2004 umgerechnet vier Arbeitsplätze pro Tag geschaffen, ...“ - Man geht bei Fraport offenbar auch mit dem Komma auf eigene Weise um.



Ausgenutzt und ausgelutscht

Es ist eine Tatsache, dass auf dem Flughafen rationalisiert wird und Arbeitsplätze in Tochtergesellschaften mit miserablen Löhnen und menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen verlagert werden. Hinzu kommt, dass nur 22% der Arbeit am Flughafen in Regelarbeitszeiten geleistet wird, 78% ist, wie für die Luftfahrt typisch, Schichtdienst. Hilft diese Art neuer Arbeitsplätze der Region und den hier lebenden Menschen? Handelt es sich nicht vielmehr zum größten Teil um Billigjobs für die Arbeitnehmer, die außerhalb der Region erst angeworben werden.

Aus dem Geschäftsbericht 2004 der Fraport AG:

"Bei gleichbleibend hoher Qualität der Dienstleistungen wurden die Geschäftsprozesse optimiert, sodass eine etwas geringere Zahl von Beschäftigten das deutlich höhere Verkehrsaufkommen bewältigte. Der Personalaufwand – die größte Position im operativen Aufwand dieses besonders personalintensiven Segments – ging leicht zurück. ... Als personalintensives Unternehmen können wir nur dann die bestehenden Arbeitsplätze sichern, wenn wir unsere Personalkostenquote ver-

bessern. Geplant sind unter anderem bedarfsorientierte und flexiblere Arbeitszeiten, längere Wochenarbeitszeiten ohne Lohnausgleich, ein verstärkter Einsatz von Fremdpersonal, keine Tarifsteigerungen in den nächsten Jahren sowie eine Überprüfung der betrieblichen Sozialleistungen."



Ende Mai 2005 wurde mit dem Fraport-Betriebsrat eine Vereinbarung "Sichere Zukunft" geschlossen. Den erheblichen Zugeständnissen der Mitarbeiter für längere Arbeitszeiten, Verzicht auf Urlaubstage und Lohnerhöhungen steht lediglich die Zusage gegenüber, dass es bis 2010 keine betriebsbedingten Kündigungen geben soll. **Im Personalbereich sieht der Vorstand ein**

"Sparpotential von deutlich über 50 Millionen Euro".

Wie soll es da neue Arbeitsplätze geben? Wenn Einstellungen nicht zu vermeiden sind, werden sie bei den Billiglohntöchtern erfolgen, die bis zu 30 % weniger zahlen. Die werden in den Medien dann allerdings groß herausgestellt. Dass es in der Stammfirma für die natürliche Fluktuation aber keinen Ersatz mehr gibt, wird verschwiegen.

Zahlenspiele oder Schlamperei?

„376“, „mindestens 450“ oder „über 500 Firmen“ auf dem Flughafen?

Noch unklarer als die Zahl der am Flughafen Beschäftigten ist die Zahl der dort angesiedelten Firmen. Im Gutachten 19.1 des Planfeststellungsverfahrens wird mal von 376, dann wieder von mindestens 450 oder über 500 Firmen gesprochen. Wie wurde hier die Zahl der Beschäftigten ermittelt? Die "Hochrechnungen" beruhen auf - nicht nachprüfbar - Zahlen einiger weniger Firmen. Auskunft gaben die großen Unternehmen, die am Ausbau besonders interessiert sind.

Magneteffekt

Viele auf dem Flughafen als "neu" gezählte Arbeitsplätze sind nur dorthin verlagert worden. Speditionen, die früher in Kelsterbach waren, sind in die Cargo-City umgezogen. Einkäufe, die Mitarbeiter, Reisende oder Anwohner aus der Region auf dem Flughafen tätigen, werden am Wohnort nicht noch einmal gemacht, der Einzelhandelsumsatz und die daran hängenden Arbeitsplätze gehen in den Wohngemeinden verloren.



Fraport zählt auf eigene Art

Fraport-Zahlen sind nicht mit denen einer amtlichen Arbeitsplatzstatistik zu vergleichen.

Allgemein wird mit Erwerbstätigen und sozialversicherungspflichtigen Vollzeitstellen gerechnet, bei Fraport werden jedoch Teilzeitstellen, Aushilfen und Studentenjobs mitgerechnet. Werden jetzt auch die neuen "1-Euro-Jobs" hinzukommen? Teilzeittätigkeiten ein und derselben Person werden als mehrere Jobs gezählt. Fraport gibt Arbeitsplatzzahlen immer öfter mehr oder weniger pauschal an.

Statt einer exakten Zahl heißt es "mehr als x-Tausend" oder die Zahlen sind gerundet.

Ob die Beschäftigten zum Tariflohn bei der Stammfirma arbeiten oder bei einer der Billiglohntöchter, ob sie in Frankfurt oder an einer der vielen anderen in- und ausländischen Arbeitsstätten schaffen, all das wird verschleiert.

Manipulation oder Rechenkünstler?

Rechenkünstler

Man bedient sich der Statistik und errechnet theoretische Beschäftigungseffekte. Ob sie nur für das engere Flughafenumland, für Hessen, ganz Deutschland oder neuerdings gar für ganz Europa gelten sollen, bleibt unklar.

Man multipliziert angenommene Zahlen für die genannten Effekte mit der Ausgangszahl der direkt Beschäftigten oder auch mit einem bereits errechneten Zwischenergebnis und addiert das Ganze. Wie hoch die Faktoren für die einzelnen Effekte sind und nach welchen Kriterien sie angesetzt werden, bleibt unklar. Der für den gleichen Effekt verwendete Faktor schwankt erheblich zwischen 0,4 bis 4,0.

Das Ergebnis ist schwammig. Sind die Grunddaten fehlerhaft oder ungenau, blähen sich diese Fehler mit jeder Weiterverarbeitung auf.

Die **größte Unklarheit herrscht bei den so genannten katalytischen Effekten**, also Unternehmen, die sich angeblich wegen des Flughafenausbaus hier ansiedeln sollen. Laut Gutachten G19.1 ist zwischen 1998 und 2000 ein

Rückgang der indirekten Beschäftigung von über 30% zu verzeichnen. Eine Erklärung für diese Schwankungen dürfte einem Kunststück gleichkommen. „Sind beispielsweise Handels- und Dienstleistungsumsätze und daraus resultierende Beschäftigungseffekte mit eingerechnet, die aus internationalen Messeveranstaltungen resultieren wie die Frankfurter Buchmesse oder die IAA?“

Abgrenzungen und Zuordnungen verschwimmen, teilweise sind Umsätze bzw. Beschäftigungseffekte bereits unter einem der anderen Effekte erfasst. Berücksichtigt werden offensichtlich immer nur solche, die dem Ausbauwunsch dienlich sind.

Unberücksichtigt bleibt, wie viele Unternehmen wegen der Mehrbelastungen durch Lärm, Schadstoffbelastungen, Verlust von Wohn- und Lebensqualität im Falle eines Ausbaus sich hier nicht ansiedeln oder sogar wegziehen.

Für den Bedarf der Unternehmen ist das bisherige internationale Luftverkehrsangebot von Rhein-Main mehr als ausreichend.

Begriffe:

Direkt Beschäftigte: Personal am Flughafen, also bei Fraport, Lufthansa, sonstigen Firmen, Behörden

Indirekte Beschäftigungseffekte: Geschätzte Zahl beschäftigter Personen im regionalen Umfeld des Flughafens, bei Dienstleistern und Lieferanten, (Beschäftigte beim Elektrizitätswerk, bei einem IT-Unternehmen oder in der Autofabrik, die einen Lieferwagen für eine am Flughafen ansässige Spedition herstellt.)

Induzierte Beschäftigungseffekte: Geschätzte Einkommens- und Arbeitseffekte durch die Konsumnachfrage aus dem Erwerbseinkommen der Beschäftigten auf dem Flughafen und der Beschäftigten bei den Lieferanten. (Die Mitarbeiter der Fraport, im Elektrizitätswerk und beim Autohersteller geben Geld aus für ihr Frühstücksbrötchen und für die Kleidung ihrer Kinder, der Autohersteller muss seine Bleche beim Stahlhersteller kaufen.)

Katalytische Beschäftigungseffekte: Geschätzte Einkommens- und Arbeitseffekte durch Unternehmen, die sich wegen des Flughafens und der durch den Flughafen bereitgestellten Luftverkehrsanbindung in der Region ansiedeln.

Job-Lüge Flughafenausbau

Niemand bestreitet: Der Flughafen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Standort Rhein-Main. Und niemand bestreitet, dass dort ein großes Angebot von Arbeitsplätzen existiert. Wer bei über fünf Millionen Arbeitslosen Tausende von Arbeitsplätzen verspricht, dem sind die Sympathien aller sicher. Dabei kommt es auch nicht mehr darauf an, ob es 20 oder 100.000 sind. Die Botschaft ist so schön, dass man gerne daran glauben würde. Wer daran zweifelt, wird als unsozial abgestempelt. Und wer auf die Nebenwirkungen oder auf die Folgen eines zweifelhaften Wachstums hinweist, ist ein "Ewiggestriger". Denn Wachstum muss sein und Stillstand ist Rückschritt. Muss in der Zeit der Globalisierung jeder Preis für ein quantitatives Wachstum gezahlt werden? Wer nicht unmittelbar betroffen ist, wie über 1 Million Anrainer des Flughafens, kann damit auch locker umgehen. Ab Frankfurt Eschersheim oder spätestens Bad Nauheim sieht der Himmel schöner aus.

**Vom Flughafen unabhängige
Wirtschaftswissenschaftler bestätigen:
"Ein Einfluß einer
Flughafeninfrastruktur auf
den Arbeitsmarkt ist statis-
tisch nicht nachweisbar"**

Das Arbeitsplatzversprechen dient ausschließlich der Rechtfertigung des Ausbaus und den betriebswirtschaftlichen Zielen von zwei Großunternehmen, der Fraport und der Lufthansa. Dritter im Bunde ist die öffentliche Hand: Die Bundesrepublik, das Land Hessen und die Stadt Frankfurt als mehrheitliche Anteilseigner sind an den kurzfristig erwarteten finanziellen Gewinnen interessiert, was bei defizitären öffentlichen Haushalten niemanden wundert. Das Geschäft soll jedoch mit den Geldern und auf Kosten der Bürger gemacht werden.

Für unsere Landes- und Lokalpolitiker offenbart sich hier ein Konflikt. Vertreten sie nun unsere, die Interessen der Bürger, oder vertreten sie in unserem Namen ihre eigenen Interessen?

Der geplante Ausbau greift so einschneidend in die wirtschaftlichen

und sozialen Strukturen der Region ein, dass die zu erwartenden volkswirtschaftlichen Schäden in keinem Verhältnis zu dem versprochenen Nutzen stehen. Allerdings kann man von den erhofften Gewinnen, sollten sie denn eintreffen, nur kurzfristig profitieren,

während man für die Langzeitschäden nicht gerade stehen muss. Weder die heutigen Manager der Privatwirtschaft noch die derzeit regierenden Politiker werden in zwanzig Jahren für eine zerrüttete Region zur Verantwortung gezogen werden können. Wer wird sich an sie noch erinnern?

Der Ausbau wird zur Schicksalsfrage der Region aufgepeitscht und der Bevölkerung mit dem Totschlagargument neuer Arbeitsplätze verkauft.

Das Arbeitsplatzversprechen ist ein Märchen. Dies weisen wir hier detailliert nach.



Veraltete Prognosen

werden herangezogen, um den Ausbau zu rechtfertigen.

Die Gutachter der Fraport berechnen Arbeitsplatzprognosen auf der Grundlage der beförderten Passagiere. Die Zahl der Direktbeschäftigten sollte 1998 (zum Zeitpunkt der sog. Mediation) pro Zuwachs von einer Million Flugpassagieren um jeweils 1.450 zunehmen. Seit 1999 hat sich die Zahl der Flugpassagiere um 5,2 Millionen (von 45,9 Mio. auf 51,1 Mio.) erhöht, die Zahl der Arbeitsplätze hätte also um 7.500 zunehmen sollen. **Tatsächlich aber ist die Zahl der am Flughafen Beschäftigten mit ca. 63.000 nahezu konstant geblieben.** Die Berechnungsmethode ist bereits durch die Wirklichkeit widerlegt.

Den Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik auch nur für ein Jahr vorherzusagen, gelingt nicht, obwohl die Spitzen der einschlägigen Wissenschaft eingesetzt werden und diese jedes Vierteljahr

ihre Zahlen anpassen. Wie soll dann eine seriöse Prognose für das Wachstum des Flughafens über einen Zeitraum von 15 und mehr Jahren möglich sein?

Ein Wirtschaftsunternehmen, das heute noch wirtschaftliches Wachstum mit Prognosen aus den neunziger Jahren vorhersagt, handelt grob fahrlässig.

Das Konsumverhalten ist stark rückläufig, die Lebenshaltungskosten sind gestiegen und immer mehr Menschen müssen um ihre Existenz kämpfen. In sämtlichen Wirtschaftsunternehmen wird gespart, moderne Kommunikationstechniken sind schneller und ökonomischer als aufwendige Reisen. Dass trotzdem ein ständig steigender Bedarf für wachsende Urlaubs- und Geschäftsflüge vorhanden sein soll, kann nur auf blauäugigen Vermutungen oder überholten Prognosen basieren.



Zukunfts-Jobs auf FRA: Startbahnpfleger

**Unterstützen Sie den Widerstand gegen den Ausbau des Flughafens auch mit einer Spende auf das Konto des Bündnis der Bürgerinitiativen:
Konto-Nr. 8 038 648 300 bei der
GLS-Gemeinschaftsbank Frankfurt, BLZ 430 609 67**

Fraport auf dem Prüfstand

In jüngster Zeit hat die Fraport mit einem Grund für den Ausbau des Flughafen Frankfurt geworben, der jedem Menschen heute unter die Haut geht: Arbeitsplätze. Wir werden die Argumente der Fraport prüfen, widerlegen und zeigen, dass die "Jobmaschine Flughafen" mit "moralischen Killerargumenten" beworben wird. Aus diesem Grund ist es nötig hier mehr als einen Satz zu schreiben. Wir vertrauen darauf, dass sich selbständig und verantwortlich denkende Menschen umfassender informieren möchten, als dies durch die einseitige Plakat- und Anzeigenkampagne der Fraport oder die voreingenommene Wirtschaftspresse möglich ist.

Analyse flughafenunabhängiger Wirtschaftswissenschaftler:

"Der Ausbau von Flughäfen hat keinen Einfluss auf die Beschäftigung"

"Von einem positiven Beschäftigungsmultiplikator für das Flughafenumland ist in der amtlichen Statistik nichts zu erkennen, im Gegenteil: je weiter man sich vom Frankfurter Flughafen entfernt, desto besser wird die Beschäftigtenentwicklung".

Bernd Hausmann Diplom-Wirtschaftsingenieur, Stadtentwicklungsplaner der Stadt Frankfurt am Main.

Der Wachstumsmotor auf dem Prüfstand – Der Frankfurter Flughafen und die Entwicklung der Arbeitsplätze in der Region, Ende 1998.

"Eine Hypothese, dass der Arbeitsmarkt in Relation zur Größe eines Flughafens positiv beeinflusst wird, lässt sich nicht bestätigen. Ein Einfluss einer Flughafeninfrastruktur auf den Arbeitsmarkt ist statistisch nicht nachweisbar".

Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung Essen (RWI), Gutachten W3, sog. Mediation 1999

"Auf der Basis des vorliegenden Gutachtens können die Standorteffekte eines Flughafenausbaus nicht in zuverlässiger Weise quantifiziert werden. Darüber hinaus wurden wichtige Standortfaktoren wie die Umweltqualität nicht berücksichtigt".

Prof. Dr. Michael von Hauff u. Prof. Dr. Jens Horbach.

Stellungnahme zur wissenschaftlichen Methodik der im Rahmen des sog. Mediationsverfahrens erstellten Gutachten zu den Beschäftigungswirkungen eines Ausbaus des Flughafens, Frankfurt, Mai 2000

"Bei Ausbauten der größten Flughäfen Deutschlands ist nicht mit nennenswerten zusätzlichen katalytischen Arbeitsplätzen zu rechnen".

Prof. Friedrich Thießen, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Universität Chemnitz. Untersuchung "Nutzen großer Flughäfen" August 2004

Impressum:



Bündnis der Bürgerinitiativen
"Kein Flughafenausbau -
Für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr"
www.flughafen-bi.de



Initiative Zukunft Rhein-Main
www.Zukunft-Rhein-Main.de

