

## **Eröffnungsrede von Hermann Schaus zur Fachtagung „Jobmotor Flughafen Rhein-Main?“ der Landtagsfraktion DIE LINKE, am 11.09.2010, in Rüsselsheim**

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,  
sehr geehrte Damen und Herren,

ich begrüße Sie/Euch recht herzlich zur heutigen Fachtagung der Landtagsfraktion DIE LINKE.  
im Hessischen Landtag.

Wir wollen uns in dieser Tagung mit dem zentralen Argument der Ausbaubefürworter, nämlich der Arbeitsplatzschaffung, beschäftigen. Die Landebahn Nordwest wird trotz des massiven Widerstandes der Bevölkerung im den Anrainergemeinden zurzeit gebaut und soll in einem Jahr in Betrieb gehen. **Entstehen dann die versprochenen zigtausend neuen Arbeitsplätze?**

Schon beim Bau der Startbahn 18/West, die 1984 in Betrieb genommen wurde, versprochen die Befürworter ebenso rosige Arbeitsplatzentwicklungen für die Region. So wurde schon damals erklärt, dass der Bau der Startbahn 18/West unmittelbar am Flughafen zehntausende neuer Arbeitsplätze schaffe.

Bernd Hausmann aus Hofheim eine akribische Untersuchung der Arbeitsplatzentwicklungen in der Region von 1983 bis 1996 vorgenommen und diese in der Landtagsanhörung im Jahr 2000 vorgestellt. Sein verblüffendes Ergebnis war „**Die Beschäftigungsentwicklung ist umso besser, je weiter man sich vom Frankfurter Flughafen entfernt**“. Es zeige sich, dass „auch die Inbetriebnahme der dritten Bahn keinerlei spürbare Beschäftigungseffekte in der Flughafenregion hatte.“

In den ersten euphorischen Aussagen des Flughafenbetreibers Fraport war Ende der neunziger Jahre von insgesamt 170.000 weiteren Arbeitsplätzen auf dem Flughafengelände sowie in der Region die Rede. Der Begriff „Jobmaschine“ wurde damals öffentlich platziert. Damit konnte alles begründet werden: die höheren Lärmbelastungen, die Einschränkung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten der umliegenden Städte und Gemeinden sowie den Eingriff in den Bannwald.

Doch diese Aussage war so überzogen, dass sie nicht lange haltbar war. Selbst in zwei Gutachten, die Fraport im Rahmen des Mediationsverfahrens in Auftrag gegeben hatte, kam man zu erheblich geringeren Zahlen. Nun wurden „nur noch“ 40.000 neue Arbeitsplätze auf dem Flughafengelände und weitere 60.000 in der Region verkündet. Mit diesen insgesamt 100.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen ging Fraport dann propagandistisch in das öffentliche Planfeststellungsverfahren.

Auf Seiten der Arbeitgebervertreter war man sich schnell einig, dass natürlich eine große Zahl neuer Arbeitsplätze sowohl am Flughafen, als auch in der gesamten Rhein Main Region entstehen werde.

Bei den Gewerkschaften hingegen zeichnete sich ein differenziertes Bild ab. Hier wurde und wird nach wie vor heftig diskutiert. So kam es bei den Gewerkschaftstagen des DGB Hessen

in den zurückliegenden zehn Jahren immer wieder zu heftigen Auseinandersetzungen von Befürwortern und Gegnern des Ausbaus.

Den erhofften Beschäftigungszuwachs mussten die Befürworter in 2008 abermals, nun auf insgesamt 40.000 Stellen, reduzieren. Denn immer lauter wurde die Kritik an den Datengrundlagen sowie den Ermittlungsmethoden, die, so die Kritiker, nicht dem Stand der Wissenschaft entsprächen.

So veröffentlichte das Rhein Main Institut (RMI) am 30. Juli 2007 unter der Überschrift "Flughafenausbau: Wichtiger Abwägungsfaktor bröckelt – Konsensus-Workshop zeigt: Arbeitsplatzprognosen weisen gravierende Mängel auf“, eine ausführliche wissenschaftliche Überprüfung der Arbeitsplatzprognosen. Diese habe zu dem Ergebnis geführt, dass „der Flughafen zu einem weiteren Abbau von Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe bei(trägt)“ und „die Entstehung von Arbeitsplätzen durch den Betrieb eines vergrößerten Flughafens mit mehr Luftverkehr für das Rhein-Main-Gebiet insgesamt keine zusätzlichen Arbeitsplätze (bringt)“.

Dies deckt sich übrigens genau mit der Auswertung von Bernd Hausmann über die Entwicklungen von 1983 bis 1996.

Eine genaue Ermittlung von langfristigen Arbeitsplatzprognosen ist schwierig, denn hierzu fehlt auch das Datenmaterial. Langfristige Konjunkturentwicklungen sind kaum prognostizierbar. Auch müssen die Auswirkungen auf die schon bestehenden Arbeitsplätze, ein möglicher Strukturwandel und die Verlagerung mit beurteilt werden.

Es bleibt also offen ob durch den erneuten Flughafenausbau überhaupt nennenswert neue Arbeitsplätze entstehen, und wenn, zu welchen Arbeitsbedingungen? Denn längst wird auf dem Flughafen Rhein Main rationalisiert.

Immer mehr Arbeitsplätze werden in Tochtergesellschaften mit niedrigen Löhnen und schlechteren Arbeitsbedingungen verlagert. So wurde den Mitarbeitern von Fraport schon 2005 enorme tarifliche Verschlechterungen, wie längere Arbeitszeiten, Verzicht auf Urlaubstage oder Lohnerhöhungen abgerungen. Diese Entwicklung geht weiter. Darüber hinaus gliedert Fraport selbst Sicherheitsaufgaben in ihre Tochtergesellschaft FraSec aus und betreibt Tarifflicht, kürzt Löhne und Gehälter oder nötigt gemeinsam mit der Lufthansa die Beschäftigten der Bodenverkehrsdienste zu erheblichem Lohnverzicht, um einer weiteren Ausgliederung zu entgehen.

Als Zeichen ihres Protestes erklärten DGB und ver.di im Zuge der Auseinandersetzungen um die Arbeitsbedingungen und Löhne der mehr als 5000 Beschäftigten der Bodenverkehrsdienste, nach zehnjähriger Mitarbeit, ihren Austritt aus dem Forum Flughafen und Region (FFR). Diesem Schritt schloss sich auch die Landtagsfraktion der LINKEN an.

Anlass für den Protest war ein Beschluss des Aufsichtsrats zur Ausgliederung der Dienste, der gegen die Stimmen der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat von Fraport und lediglich mit der Zweitstimme des Aufsichtsratsvorsitzenden, Finanzminister Karlheinz Weimar, gefällt wurde. Eine Entscheidung auf der Basis einer Zweitstimme hatte es in den letzten 30 Jahren im Aufsichtsrat nicht gegeben.

Am 25. März dieses Jahres veröffentlichte Fraport ihren Geschäftsbericht für 2009, in dem ein weiterer deutlicher Rückgang der Beschäftigtenzahlen ausgewiesen wurde. So sank die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten im vergangenen Geschäftsjahr im Konzern um 3.109 auf 19.970, was einem Rückgang von über 13% entspricht. Darunter auch minus 555 am Standort Frankfurt.

Die derzeit neu entstehenden Einzelhandelsflächen im Neubaugebiet Gateway Gardens und in Airrail-Center (neuer Name) werden zudem Auswirkungen auf den Einzelhandel der gesamten Rhein-Main-Region und auf die Beschäftigten haben.

Schon bei der Schaffung von Cargo-City-Süd wurden 6.000 neue Arbeitsplätze im Speditionsgewerbe versprochen. Laut einer Untersuchung fand aber lediglich eine Verlagerung aus den Anrainergemeinden im Norden des Flughafens, in einer Größenordnung von 3.500 Arbeitsplätzen statt. Lediglich 500 Arbeitsplätze wurden tatsächlich neu geschaffen.

Arbeitsplatzentwicklung und Arbeitsbedingungen am und um den Flughafen müssen deshalb weiterhin im Zentrum einer kritischen Beobachtung stehen. Hier findet zudem schon seit einigen Jahren eine Arbeitsplatzverlagerung zulasten der Städte und Gemeinden im Rhein-Main-Gebiet statt. Schon heute ist das Hauptgeschäft des Flughafenbetreibers Fraport nicht mehr der Vorfeldbetrieb der Start- und Landebahnen, sondern die Vermietung von Büros, Einzelhandelsflächen, Hotels, Kinos, Restaurants und Freizeiteinrichtungen. Diese profitorientierte Sogwirkung des Flughafens birgt vielseitige Gefahren für die gesamte Region.

Ein komplexes Thema also, dem wir uns heute nähern wollen.