

FLUGHAFEN FRANKFURT

## Ein fantastisches Versprechen

Der Frankfurter Flughafen wächst weiter – zum Ärger der Anwohner. Gerechtfertigt wurde das mit der Aussicht auf 100.000 Arbeitsplätze. Doch daran bestehen enorme Zweifel.

VON Timo Reuter | 26. August 2016 - 07:29 Uhr

© Frank Rumpenhorst/dpa

Ein Flugzeug hebt am Frankfurter Flughafen ab.

Die Fakten wurden längst geschaffen. 126.000 Quadratmeter Beton sind die unverkennbaren Zeugen des über eine Milliarde Euro teuren Projekts. Am 21. Oktober 2011 eröffnete Angela Merkel offiziell die Landebahn Nordwest am Frankfurter Flughafen. Eine Minute später als geplant traf die Regierungsmaschine mit der Kanzlerin an Bord ein, um zu feiern, was die Metropolregion um Frankfurt am Main seither spaltet. Es ist ein Streit, wie er in den vergangenen Jahren um viele Großprojekte in der Bundesrepublik tobte. Für die einen ist Deutschlands größter Flughafen ein Jobmotor – und sein Ausbau unerlässlich, um im globalen Wettbewerb mithalten zu können. Für Menschen wie Friedhilde Scholl markiert der Oktobertag, der sich bald zum fünften Mal jährt, hingegen "das Ende einer friedlichen Heimat".

Die 56-Jährige wohnt im Süden Frankfurts und ist dort wie viele Anwohner im Rhein-Main-Gebiet von ohrenbetäubendem Fluglärm betroffen – besonders seit die Flugrouten wegen der neuen Landebahn geändert wurden. Seit Oktober 2011 demonstriert Scholl deshalb fast jeden Montag gemeinsam mit Hunderten, anfangs gar Tausenden Menschen mitten in der Abflughalle des Airports. Vor dem Bundesverwaltungsgericht haben sie 2012 ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr erstritten. Dennoch: Durch die Landebahn Nordwest sowie den derzeit gebauten neuen Terminal soll die Zahl der Flugbewegungen von rund 1.300 auf über 1.900 Starts und Landungen pro Tag steigen. Es wäre eine noch größere Belastung für Hunderttausende Anwohner – und für die Umwelt, denn das Flugzeug gilt laut Umweltbundesamt als klimaschädlichstes Verkehrsmittel.

Dennoch wollen die Ausbaubefürworter die Kapazität eines der größten Luftfahrtkreuze Europas unbedingt erhöhen, denn der Flugverkehr sollte bekanntlich weiter wachsen. Der Bau der Landebahn, so sagte es bereits Angela Merkel, sei ein "Gewinn für den Flughafen, die Region und für das ganze Land". Ihr CDU-Parteikollege Volker Bouffier, seit 2010 hessischer Ministerpräsident, bezeichnet den Airport denn auch immer wieder als "Herzmuskel" der Wirtschaft. Schließlich sollen durch den Flughafenausbau 100.000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen, so versprach es bereits Bouffiers Vorgänger Roland Koch. Auch der Flughafenbetreiber Fraport wirbt seit vielen Jahren offensiv mit dieser Zahl.

### Widersprüchliche Gutachten

100.000 neue Jobs – das wäre tatsächlich ein schlagkräftiges Argument in der Abwägung zwischen den Interessen der Wirtschaft und den Anliegen der Anwohner. Doch führt die Flughafenerweiterung wirklich quasi automatisch zu Wirtschaftswachstum und damit zu mehr Beschäftigung, wie die Befürworter behaupten? Kritiker wie Friedhilde Scholl, die sich seit Jahren mit den ökonomischen Folgen der Flughafenerweiterung auseinandersetzt, haben erhebliche Zweifel. "Der Jobzuwachs war letztlich das einzige Argument, mit dem der Flughafen ausgebaut wurde. Doch dieses Versprechen war nichts als Lug und Trug."

Was ist dran an dieser Kritik? Nachfrage beim hessischen Wirtschaftsministerium, das pikanterweise seit gut anderthalb Jahren vom Grünen Tarek Al-Wazir geführt wird. Seine Partei hat sich wie keine andere seit den Auseinandersetzungen um die Startbahn West in den achtziger Jahren als Gegnerin des Flughafenbaus profiliert. Inzwischen sind die Grünen allerdings zu einer Art Intimfeind der Flughafenkritiker geworden. Kurz vor der Landtagswahl 2013 hatte Al-Wazir versprochen, mit ihm werde es keinen neuen Terminal am Flughafen geben – um dann im Oktober vergangenen Jahres als Minister der schwarz-grünen Landesregierung zähneknirschend dem Spatenstich für dieses Projekt fernzubleiben.

Heute sagt Al-Wazir diplomatisch: "Die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens kann ja niemand ernsthaft in Zweifel ziehen. Die hohen Belastungen, die mit ihm einhergehen, allerdings auch nicht." Für belastbare Zahlen zur ökonomischen Entwicklung des Flughafens verweist das Ministerium allerdings an den Betreiber Fraport. Die Arbeitsplatzprognosen seien nur von der damaligen schwarz-gelben Landesregierung 2007 im Zuge der Ausbaugenehmigung für die Landebahn und den Terminal geprüft worden.

Als bereits rund um die Jahrtausendwende in großen Mediationsrunden über die Flughafenerweiterung verhandelt wurde, befassten sich drei Studien mit den wirtschaftlichen Folgen eines Ausbaus. Das Gutachten des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung kam dabei zu dem Schluss: "Ein Einfluss einer Flughafeninfrastruktur auf den Arbeitsmarkt ist statistisch nicht nachweisbar." Diese Untersuchung wurde von Fraport aber nicht in den Antrag zum Ausbau eingebracht. Dort fanden nur die beiden Gutachten Berücksichtigung, die von hohen Beschäftigungszuwächsen und großem Wirtschaftswachstum durch den Ausbau ausgingen. So prognostizierte das Institut für Verkehrswissenschaften aus Köln "Beschäftigungsgewinne um etwa 72.000 Arbeitsplätze und Wertschöpfungsgewinne um etwa 13 Milliarden Euro", die bis 2020 entstehen sollten.

Allerdings war schon damals die Kritik groß. Kurz nach Veröffentlichung der Gutachten nahm der Chemnitzer Wirtschaftsprofessor Friedrich Thießen diese gemeinsam mit einem Dutzend anderer renommierter Wissenschaftler kritisch unter die Lupe – und stellte fest, dass "die Fehler indiskutabel sind" und das Gutachten "vollkommen entwerten". Thießen bezeichnet die Prognosen als "Gefälligkeitsgutachten". Vor allem kritisiert er die "undurchsichtigen Schätzungen in Bezug auf katalytische Arbeitplatzeffekte".

Tatsächlich spielen in den Gutachten weniger direkte Arbeitsplätze am Flughafen oder indirekte Jobs bei Zulieferern eine Rolle, sondern vor allem sogenannte induzierte und katalytische Effekte. Das heißt: Wenn ein Flughafenangestellter sein Gehalt beim Frisör in seinem Wohnort ausgibt, ist der Job des Frisörs zu einem Teil – induziert – auf den Flughafen zurückzuführen. Katalytische Arbeitsplätze wiederum entstehen laut Gutachten durch die "hochwertige Luftverkehrsanbindung für Wirtschaft und Bevölkerung".

## **Offenbach spürt die negativen Folgen des Ausbaus**

Eine Nachfrage von ZEIT ONLINE bei den großen Kommunen rund um Frankfurt ergibt ein gemischtes Bild. Städte wie Wiesbaden, Offenbach und Darmstadt berichten zwar von positiven Effekten durch die Nähe zum Flughafen, von der vor allem global agierende Unternehmen profitierten. Zugleich sagt aber ein Sprecher der Stadt Offenbach ähnlich wie Vertreter anderer Kommunen, ein "messbarer wirtschaftlicher Effekt" könne "exakt nicht nachgewiesen" werden.

Zudem verweist er auf die negativen Folgen des Ausbaus: "Seit der Eröffnung der Landebahn sind 80 Prozent des Offenbacher Stadtgebiets als Fläche ausgewiesen, in der weder neue Wohngebiete noch Schulen, Krankenhäuser und andere schutzwürdige Einrichtungen errichtet werden dürfen. Dies schränkt die Entwicklung unserer Stadt stark ein, hinzu kommen gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Fluglärm." Die Stadt Darmstadt hatte bereits 2005 Einwendungen gegen den Ausbau vorgebracht und darauf verwiesen, dass der "Zusammenhang zwischen mehr Flugbewegungen und neuen Arbeitsplätzen" kritisch hinterfragt werden müsse. Trotz aller Kritik wurden die von Fraport beauftragten Prognosen von der schwarz-gelben Landesregierung übernommen – und der Flughafenausbaubau mit dem Verweis auf 100.000 neue Arbeitsplätze genehmigt.

Bei der Frankfurter Arbeitsagentur heißt es in Bezug auf den Flughafen: "Mit Sicherheit werden die Beschäftigungszahlen weiter steigen. Eine genaue Zahl lässt sich aber von uns nicht prognostizieren." Als Quelle bleibt also nur der Flughafenbetreiber, der inzwischen Beteiligungen an über 30 Flughäfen und Dienstleistern weltweit hält, sich mehrheitlich aber immer noch in der Hand des Landes Hessen (31,3 Prozent) sowie der Stadt Frankfurt (20 Prozent) befindet. Anfang 2012 warb Fraport damit, dass bereits rund 7.000 neue Jobs am Flughafen entstanden seien, etwa durch die Ansiedlung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG. Doch eine Nachfrage bei dieser und anderen Firmen ergab: Die allermeisten der angeblich neuen Jobs wurden lediglich verlagert, oft sogar aus der Rhein-Main-Region – und das teils unabhängig vom Flughafenausbau. "Flughäfen schaffen netto kaum neue Arbeitsplätze, sondern diese werden genauso wie die Kaufkraft bloß verlagert", sagt Friedrich Thießen.

Betreiber Fraport hält bis heute an den Jobprognosen fest. "Wir halten die 100.000 neuen Arbeitsplätze durchaus für eine realistische Größe", sagt ein Sprecher. Er verweist auf den Standortfaktor Flughafen, zudem seien zahlreiche Unternehmen, etwa im Speditions- und Logistikgewerbe, vom Flughafen abhängig. Dennoch muss der Konzernsprecher zugeben,

dass solche Effekte "sehr schwer bis gar nicht zu erfassen" seien. Deshalb verwende Fraport das Argument der 100.000 neuen Jobs "kaum noch".

Was sich hingegen nachweisen lässt, ist die Jobentwicklung auf dem Flughafengelände. Allein Fraport, der 2015 einen Umsatz von 2,6 Milliarden Euro erwirtschaftete, ist mit 21.000 Mitarbeitern einer der größten Arbeitgeber Hessens. Laut Fraport waren ein Jahr vor dem Bau der Landebahn insgesamt 71.000 Menschen am Frankfurter Flughafen beschäftigt – nun seien es schon mehr als 80.000, die vor allem im Einzelhandel, bei der Lufthansa oder bei Fraport tätig sind. Allerdings bleibt diese Entwicklung weit hinter den Erwartungen zurück: Die Ausbauprognosen sahen schon für 2015 mehr als 94.000 Jobs direkt am Flughafen vor. Zudem lassen sich laut Fraport "Jobs, die neu entstanden sind, nicht einordnen nach 'wegen der neuen Landebahn entstanden' oder 'nicht wegen der neuen Landebahn entstanden'".

Um dennoch die positive Funktion des Flughafens für den Arbeitsmarkt zu unterstreichen, verweist Fraport auf die Beschäftigungsstruktur am Airport. So sei der Anteil befristeter Arbeitnehmer "deutlich niedriger" als im Bundesdurchschnitt, und das Lohnniveau der Vollzeitbeschäftigten liege "mindestens im Bereich des hessischen Mittelwertes". Genaue Angaben zum Durchschnittsverdienst habe Fraport aber nicht – ebenso wenig wie die zuständige Arbeitsagentur. Diese gibt an, die Mehrzahl der Beschäftigten am Flughafen sei "im Helferbereich zu finden". Das sei in der Rhein-Main-Region, wo es viele Jobs in wissens- und forschungsintensiven Bereichen gibt, zunächst aber kein Nachteil, denn am Flughafen könnten teilweise auch geringer Qualifizierte unterkommen, die anderswo nur schwer eine Stelle finden.

Kritik kommt von Arbeitnehmervertretern. Manuel Negadi, zuständiger Gewerkschaftssekretär der IG Bau, schätzt die Zahl der Leiharbeiter am Flughafen inzwischen auf 20 bis 30 Prozent. "Zudem nimmt die Leistungsverdichtung zu, und Arbeitsbedingungen verschlechterten sich enorm", bemängelt Negadi. Er verweist, um das zu belegen, auf den Fall der Reinigungsfirma GCS, einer 100-prozentigen Fraport-Tochter, die im vergangenen Jahr für Aufsehen gesorgt hatte. Mitarbeiter und Gewerkschaftler berichteten damals von verdreckten Aufenthaltsräumen mit Eimern statt Toiletten sowie von Schikanen wie Taschenkontrollen oder Krankenbesuchen durch Personalchefs. Als rund 80 Beschäftigte zu schlechteren Konditionen zu einer anderen Dienstleistungsfirma wechseln sollten, sei ihnen für den Fall, dass sie darauf nicht eingehen wollten, mit Kündigung gedroht worden, berichtet Negadi. Ihre Personaldaten wurden ungefragt an den potenziell neuen Arbeitgeber weitergegeben. Dafür bekam GCS eine Rüge vom hessischen Datenschutzbeauftragten. Die Gewerkschaft konnte den Arbeitsplatzwechsel schließlich abwenden. Trotzdem glaubt Negadi: "Wenn am Flughafen überhaupt neue Jobs entstehen, dann werden diese überwiegend prekär sein."

Was bleibt also von den großen Versprechen?

Der Luftverkehr sollte wachsen – und der Ausbau des Flughafens sollte dieses Wachstum in neue Jobs ummünzen. Doch nicht nur die Zahl der Arbeitsplätze, sondern auch die Entwicklung der Flugbewegungen hinkt den Erwartungen weit hinterher. Statt den für 2015 prognostizierten 656.000 Starts und Landungen liegt der reale Wert derzeit bei etwa 470.000.

Ob es somit auch die versprochenen Jobs nicht geben wird? Fraport spricht lediglich von "zwischenzeitlichen Schwankungen", deren Gründe vor allem in der schwachen Weltwirtschaft sowie der Terrorangst zu suchen seien. Ein Sprecher des Flughafenbetreibers ist sich sicher: "Aktuelle Prognosen zeigen, dass der weltweite Luftverkehr weiter wachsen wird. Als eines der größten Drehkreuze wird Frankfurt davon profitieren." Denn "historisch gesehen" gehe "mit Verkehrsmengenwachstum ein stetiger Anstieg der Arbeitsplatzzahl einher".

Ob diese Argumente wohl gereicht hätten, um seinerzeit den Ausbau von Deutschlands größtem Flughafen zu rechtfertigen?

**COPYRIGHT:** ZEIT ONLINE

**ADRESSE:** <http://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2016-08/flughafen-frankfurt-vergroesserung-arbeitsplaetze-anwohner>