



Eine Auseinandersetzung mit den erneuten Ausbauplänen für den Frankfurter Flughafen sowohl im Bezug auf die Zukunft der Region als auch die globale Entwicklung geht über die Kritik der ökologischen Belastungen für Mensch und Natur hinaus. Der Frankfurter Flughafen ist als Unternehmensverbund mit ca. 60.000 Arbeitsplätzen und national wie international agierenden Betrieben ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Rhein-Main-Gebiet. Die Fraport AG als Flughafenbetreiberin ist ebenso wie die Luftfahrtgesellschaften ein Unternehmen, das nach Umsatzsteigerung und Gewinnmaximierung strebt. Zu den Unternehmenszielen von Konzernen in unserem Wirtschaftssystem gehört es dagegen nicht, die Interessen der Bürgerinnen und Bürger nach Gesundheit und Lebensqualität zu vertreten. Dafür Sorge zu tragen, ist unter anderem eine Aufgabe der Politik. Sie muss sich daran messen lassen, ob sie natürliche Lebensgrundlagen auch für die nächste Generation schützt, soziale Gerechtigkeit anstrebt oder den Abbau von Beschränkungen für immer höhere Profite vorantreibt. Zeichen demokratischer Politik ist die Beschäftigung damit, wie Menschen leben wollen und wie sie ganz bestimmt nicht leben möchten. Bei dem hier geplanten Projekt wollen allerdings die Wirtschaftsvertreter darüber entscheiden, unter welchen Bedingungen die Menschen in der Region leben müssen, denn der Ausbau des Flughafens vermindert die Lebensqualität durch Lärm, Luftverschmutzung und Klimazerstörung, ohne dass die Politik in ausreichendem Maße gegensteuert. Die Bevölkerung soll die zusätzlichen Umsätze und Gewinne der Fraport AG, der Lufthansa und der anderen Luftfahrtgesellschaften mit einer weiteren massiven Einschränkung ihrer Lebensqualität bezahlen.

Hintergrund der Erweiterungspläne sind die prognostizierten Wachstumsraten im Luftverkehr von über 5% pro Jahr innerhalb der nächsten 10-15 Jahre, die eine vielversprechende Gewinnabschöpfung in Aussicht stellen. Diese steigende Nachfrage beruht teilweise darauf, dass der Luftverkehr von Steuern befreit ist, wie z.B. das Kerosin von der Mineralölsteuer, internationale Tickets von der Mehrwertsteuer, Flughäfen von der Grundsteuer. Dazu kommen Zuschüsse aus Steuergeldern für Flughafenerweiterungen und -umbauten sowie infrastrukturelle Maßnahmen um die Flughäfen, wie z.B. die steuerfinanzierte Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein-Main, die als Flughafenzubringer dient. In einer Zeit, in der das Thema Arbeitslosigkeit zu den großen gesellschaftlichen Herausforderungen gehört, folgen viele Vertreterinnen und Vertreter der Politik verstärkt der Wachstumsargumentation der ökonomisch Mächtigen, die suggeriert, das Wachstum dauerhaft ein Mehr an Arbeitsplätzen bedeutet. Arbeitsplatzgarantien gibt es aber von den Unternehmen nicht. So war die Anzahl der entstehenden Arbeitsplätze zu Beginn der Ausbaudebatte ein zentrales Argument. Um dieses Thema ist es inzwischen ruhig geworden,

denn die Arbeitsplatzprognosen wurden von Fraport im Rahmen des Raumordnungsverfahrens um 80% nach unten korrigiert. Während in der sogenannten Mediation von 250.000 neuen Arbeitsplätzen ausgegangen wurde, standen 2002 noch 43.000 Arbeitsplätze auf dem Papier. Auch ohne Ausbau wird ein Zuwachs von 14.000 Arbeitsplätzen im Zeitraum bis 2015 angenommen. Dies ist nicht das erste Mal, dass Arbeitsplatzprognosen nachgebessert werden mussten. Beispiel aus der jüngeren Vergangenheit ist der Bau von Cargo-City Süd. Bis 2010 wurden etwa 6000 neue Arbeitsplätze in Aussicht gestellt. Von den derzeit vorhandenen 4100 Arbeitsplätzen sind effektiv 530 neu entstanden, die restlichen sind Ergebnis von Verlagerungen aus dem Umland. Die ständige Erweiterung des Flughafens hat an der großen Zahl von Arbeitslosen wenig geändert, denn in Wirtschaftsunternehmen geht es darum, mit geringem Personalstand und niedrigen Personalkosten möglichst hohe Gewinne zu erzielen. Von 1989 bis 1998 ist der Umsatz der Fraport (damals noch FAG) um ca. 70% gestiegen. Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nahm im gleichen Zeitraum um weniger als 23% zu. Fraport-Chef Bender erklärte, dass der Personalbestand trotz deutlich erhöhter Produktivität 1999 sogar gesunken ist. Durch Rationalisierungsmaßnahmen ergeben sich bessere Börsenkurse. Sinkender Personalbestand verspricht eine höhere Dividende.

Darüber hinaus werden mit Hilfe des Flugverkehrs vermehrt Produktionsstätten und/oder einzelne Arbeitsprozesse in Billiglohnländer verlagert. Das vernichtet Arbeitsplätze bei uns, während die Menschen in diesen Ländern unter katastrophalen Bedingungen arbeiten müssen. Der Ausbau von Flughäfen mit seinen Kapazitätssteigerungen trägt zur Umsetzung dieser Globalisierungsstrategie bei, die die Kluft zwischen den armen und reichen Ländern mit ihren einseitigen Abhängigkeiten und teilweise dramatischen ökologischen und sozialen Folgen für die Lebens- und Arbeitsbedingungen weiter verschärft.

Das Credo der technokratischen Industriegesellschaft „immer höher, immer schneller, immer weiter, immer mehr“ ist ein Auslaufmodell.

Die Menschen, mit ihren Träumen und Vorstellungen, ihren Hoffnungen, ihrer Fantasie, ihren Gedanken und Ideen, ihrem Mut sich einzumischen und Machtverhältnisse zu hinterfragen, sind die Zukunft der Region.....

**Unterstützen Sie die in dieser Region lebenden Menschen mit ihrer Forderung nach einer Verringerung des Flugverkehrs, denn nur sie kann eine Entlastung für Menschen und Umwelt bewirken!
Machen Sie mit, engagieren Sie sich ...**