

## Jobmaschine Flughafen

Unsere Volksvertreter meinen's nur gut mit uns. Seit 70 Jahren ebnen sie den Weg für die Vollbeschäftigung, und zwar im wahrsten Sinne des Wortes: durch großzügige Asphalt- und Betonflächen. Der Glaube an mineralölgefeuerte Mobilität als Wachstumsmotor und Arbeitsbeschaffer wurzelt tief in Deutschlands gewaltiger Vergangenheit. Mit seinen Plänen für ein dichtes Netz von Auto- und Landebahnen begründete schon Hermann Göring diesen Mythos, der bis heute in den Köpfen verantwortlicher Politiker aller Couleur fest verankert ist. Inzwischen ist es ihnen gelungen, in Ballungsräumen öffentlich zugängliche Flächen fast gänzlich dem Auto und den Luftraum darüber dem Flugverkehr zu reservieren.

Aber mittlerweile sollte schon der gesunde Menschenverstand Zweifel hervorrufen: alle fordern lauthals „Wachstum“ als Heilmittel für den Arbeitsmarkt. Aber seit geraumer Zeit wachsen nur noch zwei volkswirtschaftliche Phänomene: nämlich den Verkehr und die Arbeitslosigkeit. Also lautet doch die naheliegende Analyse: der Verkehr ist die Ursache der Arbeitslosigkeit. Aber weit gefehlt. Alle sind sich einig: wir brauchen *noch mehr* Verkehr, um die Arbeitslosigkeit abzuwenden:

- die Gesellschaft, weil Flugreise und Auto Kern unseres Lebensgefühls und Selbstverständnisses sind
- die private Wirtschaft, die den Verkehr als billigen Produktionsfaktor zur Erschließung globaler Absatz- und Einkaufsmärkte, vor allem globaler Arbeitsmärkte einfordert
- schließlich die Politik, die den Interessen von Wählern und vor allem Wirtschaft stets zu treuen Diensten ist.

So schränkt unser hochverschuldeter Staat unter Preisgabe zahlloser Jobs die öffentliche Daseinsvorsorge immer mehr ein, um noch mehr Flughäfen, noch mehr Autobahnen zu bauen. Und alle glauben fest an den segensreichen Jobeffekt der gigantischen Bauvorhaben, ohne einen Gedanken darauf zu verschwenden, daß keine der vielen in den letzten Jahren realisierten Auto- und Landebahnen die versprochenen Jobs gebracht, ja offensichtlich das Gegenteil bewirkt hat. Um

letzte Zweifel auszuräumen und vom Verkehrslärm geplagte Anwohner als egoistische Nörgler zu diffamieren, pressen die Landesregierungen ihren Hochschulen Gefälligkeitsgutachten ab, um sagenhaften Beschäftigungseffekten akademische Weihen zu erteilen. Da hat auch der Umweltschutz einen schweren Stand: 100.000 zusätzliche Jobs gegen ein paar Fledermäuse.

Da wir ja in einem Rechtsstaat leben, werden auch beim Ausbau des Frankfurter Flughafens die im wohlgeordneten Planungsprozeß vorgelegten Gutachten den Ausschlag geben, ob das Projekt dem öffentlichen Interesse dient. Zu Beginn des Planungsprozesses war man so leichtsinnig, auch Wissenschaftler zu befragen, die nicht unter der Knute des Ministerpräsidenten stehen: Das renommierte Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) hat denn auch nachgewiesen, das der Ausbau von Flughäfen bislang keinen Beschäftigungseffekt bewirkt hat. Dieses Gutachten landete im Papierkorb. Während gottlob der Umwelt- und Klimaschutz nach relativ strengen Regeln untersucht werden muß, ist ausgerechnet das größte gesellschaftliche Problem – die Beschäftigung – gutachterlicher Willkür preisgegeben. Schlimmer noch: Für den Planungsentscheid ist sie ohne Belang.

Nach guter alter Sitte reicht eine Prophezeiung steigender Verkehrsnachfrage zum Planungsbeschluß. Denn mehr Verkehr war ja per Definition schon immer gut für die Wirtschaft, ist also zwangsläufig im öffentlichen Interesse. Mit ihren 127.000 Einwendungen erstreiten sich die Bürger vielleicht Gratis-Ohrstöpsel, bestenfalls neue Fenster im Schlafzimmer, den Ausbau werden sie nicht verhindern. Mehr ist nach einer ernüchternden Analyse des ehemaligen Bundesverwaltungsrichters Prof. Berkemann nicht zu erwarten. Und die abstrusen Beschäftigungsgutachten sollen nur die Phrasen populistischer Politiker von 100.000 neuen Jobs untermauern. Unverdrossen predigen sie uns das Jobwunder, obwohl inzwischen schon 5 Jahre der Planperiode herum sind, der Flugverkehr auch ohne

Ausbau enorm zugenommen hat, nicht aber die Beschäftigung.

Zweifellos wird die Nachfrage nach dem extrem billigen Flugverkehr auch weiterhin wachsen, zu Lasten anderer Waren und Dienste. Soll diese zusätzliche Nachfrage tatsächlich befriedigt werden, müssen laufend neue Flughäfen, neue Landebahnen gebaut werden, wie in Frankfurt beabsichtigt. Unterstellt man für den Flugverkehr gleiche steuerliche Bedingungen und die gleiche Lohnquote (Anteil Arbeitskosten am Umsatz) wie bei anderen Angeboten, wird sich durch eine Flughafenerweiterung an der bundesweiten Beschäftigung nichts ändern. Die Leute geben mehr fürs Fliegen aus, dafür weniger für Anderes. Jobs in anderen Branchen und Regionen werden durch ebenso viele neue im Rhein-Main-Gebiet bzw. in den luftfahrtaffinen Branchen ersetzt. Ein Nullsummenspiel.

Doch so schlichte Gedankengänge waren den Gutachtern schon zu umständlich. Klar wurde festgestellt: wenn in Frankfurt mehr geflogen wird, entstehen dort mehr Jobs, nicht nur bei den Luftfahrtbranchen, auch bei vielen Nutznießern dieser zusätzlichen Wirtschaftstätigkeit. Klingt zunächst logisch. Logisch ist eben auch, daß woanders Jobs wegfallen. Aber wo, in welchen Branchen, welchen Regionen? Welche Substitutionseffekte werden durch zusätzlichen Flugverkehr ausgelöst? Die Antwort der Gutachter steht im Protokoll des Raumordnungsverfahrens: Sie gehen einfach davon aus, daß alle übrigen Beschäftigungen erhalten bleiben. Negative Effekte zu untersuchen sahen sie schlichtweg nicht als ihre Aufgabe.

Ist ja auch sehr kompliziert, denn es kann jede andere Branche betreffen. Trotzdem läßt sich die entscheidende Frage, ob durch den Ausbau bundesweit mehr Jobs entstehen oder wegfallen, relativ leicht beantworten. Denn die steuerlichen Bedingungen und die Lohnquote der Luftfahrtbranchen sind eben nicht die gleichen wie bei anderen Branchen. Im Gegensatz zur Bahn ist der gewerbliche Flugverkehr von allen Steuern befreit (Ausnahme MWSt. bei Inlandsflügen). Ebenso hat die Bahn eine weitaus höhere Lohnquote. Daraus resultieren gleich zwei bedeutsame Effekte: der Staat

verliert durch die Umschichtung von der Bahn zur Luftfahrt Steuereinnahmen, muß also Jobs im öffentlichen Dienst abbauen. Die Bahn wird mehr Jobs kündigen als bei der Luftfahrt entstehen, da sie personalintensiver produziert als der Flugverkehr.

Die Steuerbefreiung der Luftfahrt hat noch weit mehr Konsequenzen. Die billige Fliegerei macht uns nämlich vieles zugänglich, was weniger kostet als daheim. So wird Geiz erst richtig geil. Für uns Konsumenten sind es die preisgünstigen Feriendomizile in südlichen Gefilden, für die Industrie die billigen Arbeitskräfte in Entwicklungs- und Schwellenländern. Dank Steuervorteil der Luftfracht können Güter wirtschaftlich zwischen Fertigung, Endmontage und Absatzmärkten zirkulieren. **Ursache der Globalisierung, konkret: der globalen Umschichtung industrieller Arbeit, ist nicht primär die Geschäftspolitik mächtiger Konzerne, sondern die billige weltweite Transportkapazität.** Produktionsprozesse können beliebig aufgeteilt, die einzelnen Fertigungsstufen an den weltweit günstigsten Standort verlegt werden. Gerade die Luftfracht hat uns jene Basarökonomie ermöglicht, um Exportweltmeister zu werden, ohne die eigenen Werk tätigen entsprechend einzubinden. So ist neben den Transitautobahnen nach Osteuropa der Frankfurter Flughafen schon heute Hauptumschlagplatz für industrielle Arbeitsplätze.

Sicher sollten wir uns nicht der Illusion hingeben, den Umzug industrieller Fertigung in neue Märkte mit riesiger Nachfrage aufhalten zu können. Doch bei kostendeckenden, fairen Preisen des Verkehrs könnte uns in Maßen eine verbrauchernahe Produktion erhalten bleiben.

Wir Verbraucher globalisieren fleißig mit. Das betrifft nicht nur die Vorliebe für Billigprodukte aus Fernost, sondern auch unsere Flugreiselust. Der personalintensive Tourismus wäre das einzig nennenswerte Wirtschafts- und Beschäftigungspotential der neuen Bundesländer. Die durchwegs beschaulichen Zustände in ostdeutschen Ferienregionen sind sicher ökologisch korrekt, wirtschaftlich aber eine Katastrophe. Aber wer will schon an die Ostsee, wenn in fernen Ländern spottbillige Quar-

tiere winken, der Flug viel günstiger ist als die Bahnfahrt nach Usedom?

Hauptargument für den Ausbau ist die nostalgische Vorstellung vom Luftfahrt Drehkreuz, neudeutsch „Hub“ genannt. Lufthansa und der Flughafenbetreiber Fraport wollen auch in Zukunft die Fernreisenden mit Zubringerflügen in Frankfurt sammeln, um sie dort mit gigantischen Langstreckenmaschinen ans Ziel zu bringen. Lukrativ für Fraport und Lufthansa, doch zu Lasten anderer Flughäfen und deren Beschäftigten. So vollzieht sich der raumgreifende Ausbau des Flughafens in Anpassung an das pseudomoderne Riesenflugzeug Airbus380, das aber nur eine Überdimensionierung veralteter umweltschädlicher Technik darstellt.

Ganz anders der Hersteller Boeing, dessen kleinerer, ultraleichter Plastikflieger „Dreamliner“ Fernflüge von Punkt zu Punkt – ohne Umsteigen auf dem „Hub“ – ermöglichen soll. Obendrein verspricht der neue Jet eine deutliche Verbesserung der Ökobilanz des Fliegens. Inzwischen übertreffen die Bestellungen für solche Punkt-zu-Punkt-Flieger, die bislang nur auf dem Reißbrett existieren, die Nachfrage nach dem Riesen-Airbus bei weitem. Deswegen ist Airbus mit seinem kleinen Fernflieger A350 durchaus erfolgreich in den neuen Markt eingestiegen. Die langfristigen Erfolgsaussichten für ein Luftfahrt Drehkreuz Frankfurt sind also begrenzt. Die meisten Fluggesellschaften und die Flugzeugindustrie verfolgen eine andere Strategie. Entsteht hier am Ende eine gewaltige Investitionsruine?

Der allseits geforderten Abkürzung der zeitraubenden Planungsprozesse für Verkehrsprojekte kann man nur zustimmen. Auch ohne Änderung der Gesetze ließen sich die mitunter jahrzehntelangen Verfahren schon nach wenigen Wochen abschließen, wenn eine seriöse Untersuchung der Beschäftigungswirkung an den Anfang gestellt würde. Dann werden die Auftraggeber bald erfahren, daß ihr Projekt keine Jobs bewirkt, somit kein öffentliches Interesse besteht. Alle anderen Gutachten könnte man sich sparen. Der Pla-

nungsprozeß wäre zu Ende, bevor er richtig angefangen hat. Aber so haben es Clement, Stolpe, Koch und Co. wohl nicht gemeint. Deshalb wird es bei den fragwürdigen Jobgutachten bleiben. So kann man nur darauf hoffen, daß die strengen Regeln der Umweltverträglichkeitsprüfung unsinnige Verkehrsprojekte gerade auch im Sinne der Beschäftigung verhindern. Fazit: die Fledermäuse müssen sich als die wahren Jobmaschinen durchsetzen.

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist vielleicht nicht das größte aktuelle Verkehrsprojekt. Aber wir haben versucht, zum ersten Mal die gravierenden Schwächen öffentlicher Verkehrsplanung wirklich eingehend zu analysieren. Es soll ein Präzedenzfall für künftige Projekte werden. Wir müssen verhindern, daß weiterhin Steuermilliarden für Prestigeobjekte geltungssüchtiger Politiker verschleudert werden. Und Bürgerprotest darf sich nicht nur gegen Lärm und Abgase vor Ort, sondern auch gegen die bundesweiten volkswirtschaftlichen Schäden richten. Wenn in Bremen die Kinder laut Pisastudie verblöden und in Stralsund die Jugend mangels Berufsaussichten dem Rechtsradikalismus verfällt, dann ist das auch eine Folge von Fehlinvestitionen öffentlicher Mittel in überflüssige Verkehrsprojekte wie hier in Frankfurt.

Die offensichtliche Hilflosigkeit verantwortlicher Politik gegenüber der Massenarbeitslosigkeit beschert uns nun einen Wahlkampf. Das ist eine Chance für zukunftstaugliche Strukturen. Fragen Sie Ihre Volksvertreter, warum all die Schnellstraßen, Autobahnen und Flughäfen in Ihrer Region nicht die so lauthals versprochenen Jobs gebracht haben. Fragen Sie sie, ob sie auch künftig noch meinen, Jobs in der öffentlichen Daseinsvorsorge, Forschung, Bildung, Pflege, Umweltschutz und soziale Sicherung einer milliardenteuren fortschreitenden Asphaltierung der Republik opfern zu müssen. Geben Sie Ihre Wählerstimme im Sinne einer zukunftsgerichteten Wirtschaftspolitik ab.