

3. Fach-Symposium zur Entwicklung des Rhein-Main-Flughafens

Flughafen, Arbeitsmarkt und Regionalentwicklung

Wichtige Ergebnisse

- In der Diskussion um die Arbeitsplätze am Flughafen fehlen weitgehend qualitative Aspekte.
- Arbeits- und Lebensbereiche verschmelzen immer mehr, darum gewinnt die Gestaltung des Lebensumfeldes und der Region immer stärker an Bedeutung.
- Ein Teil der Arbeitsplätze, die beim Flughafen entstehen, machen krank und sichern nicht einmal die Existenz.
- Arbeitsplätze, die im Rahmen der Flughafenerweiterung in Frankfurt entstehen, werden an anderen Stellen eingespart.
- Stabile Beschäftigungseffekte werden vor allem erreicht, indem kurzfristige Arbeits- und Unternehmenspolitik (Beispiel: Rationalisierungsmaßnahmen) durch langfristige Arbeits- und Unternehmenspolitik (Beispiel: Pflege des Humanfaktors) ersetzt werden.
- Kapazitätsengpässe können auch mit logistischen Optimierungen beseitigt werden.
- Der Flughafen droht sich durch den Ausbau selbst die Basis für die notwendigen Fachkräfte zu nehmen, indem er große Teile der Region unattraktiv macht.
- Um die Diskussion rationaler zu gestalten und der Politik Entscheidungshilfen zu liefern, ist es notwendig, den Flughafenausbau einer umfassenden Bilanzierung zu unterziehen, z.B. durch eine Kosten-Nutzen-Analyse.

Zusammenfassung der Vorträge

Begrüßung (Prof. Dr. Martin Führ)

Rhein-Main-Institut, Darmstadt; FH Darmstadt

Die Begrüßung der Teilnehmer des 3. Fach-Symposiums erfolgte durch Prof. Dr. Martin Führ. Bei der kurzen Vorstellung des Rhein-Main-Instituts wies Prof. Führ darauf hin, dass dies eigentlich schon das 5. Symposium des Rhein-Main-Instituts sei. Neben dem ersten Fach-Symposium zum Thema "Der Lärminderungsplan als Instrument der nachhaltigen Gebietsentwicklung" und dem zweiten Fach-Symposium "Die Leistungsfähigkeit von Verbundkonzepten", gab es im November 2000 noch einen Workshop zum Lärminderungsplan, der aufgrund der hohen Nachfrage eher Symposium- denn Workshopcharakter aufwies. Am ersten März diesen Jahres wurde die Reihe zusätzlich durch ein öffentliches Symposium zum Thema "Aktienmarkt und Luftverkehr" in der Universität Frankfurt ergänzt (vgl. dazu ausführlich www.rm-institut.de).

Prof. Führ betonte, dass im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens bisher allein der quantitative Aspekt von Arbeitsplätzen im Fordergrund stand. Demgegenüber wäre, gerade in einer hochverdichteten Region, wie dem Rhein-Main-Gebiet mit einem großen Bedarf an hoch qualifizierten Arbeitskräften der qualitative Aspekt von besonderer Bedeutung. Er hoffe, durch das 3. Symposium neue Ideen, Anstöße und Gedanken zur Entwicklung des Rhein-Main-Flughafens sowie der Region zu entwickeln bzw. zu bündeln sowie den Austausch unter den Beteiligten zu ermöglichen und zu vertiefen.

Grußwort zur Eröffnung - Baldur Schmitt **(in Vertretung für Herrn Enno Siehr, Landrat des Kreises Groß-Gerau)**

1. Kreisbeigeordneter, Kreis Groß-Gerau

Herr Baldur Schmitt betonte in seinem Grußwort, dass die bisher aufgestellte Gleichung: "Flughafenausbau = Wirtschaftsförderung = neu geschaffene Arbeitsplätze" so nicht stimmt. Durch den Flughafenausbau werden die Grundlagen der Region und damit die Prosperität der Region zerstört. Damit ergäbe sich die Gefahr, dass der vermeintliche Standortvorteil durch die Flughafennähe ins Gegenteil umschlägt. Gerade Groß-Gerau werde durch den Ausbau in besonderem Maß vom Fluglärm betroffen und die Probleme dieser Region würden wie durch ein Brennglas gebündelt werden. Entsprechend hatte der Kreistag auch für 2001 "wieder eine beträchtliche Summe gegen den Flughafen-Ausbau" zur Verfügung gestellt. Baldur Schmitt verwies in dem Zusammenhang auch auf die Anfang Januar der Öffentlichkeit vorgestellte Aktion "Zukunft Rhein-Main - Aktion gegen den Flughafenausbau", die durch 30 Kommunen unterstützt wird und deren Mitinitiator Enno Siehr, Landrat von Groß-Gerau, sei.

Teil 1: Qualität der Arbeitsplätze im Luftverkehr

“Qualität von Arbeitsplätzen – Schlussfolgerungen aus der Evaluation der Arbeitsforschung” (Oleg Cernavin)

BC Forschungsgesellschaft, Wiesbaden

Oleg Cernavin stellte in seinem Vortrag (vgl. dazu ausführlicher: Referate zum 3. Symposium) qualitative Kriterien für eine Arbeitsplatzentwicklung vor, die Ergebnis eines dreijährigen Forschungsprojektes von vier Instituten (RWTH Aachen, BC-Forschungsgesellschaft Wiesbaden, Institut für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie der Uni Heidelberg sowie des Instituts für Arbeits- und Sozialmedizin der TU Dresden) sind. Als wichtiges Qualitätskriterium für die Arbeitsplatzentwicklung wurde von Oleg Cernavin die Kompetenzentwicklung hervorgehoben, die zunehmend die Entwicklungs- und Zukunftsfähigkeit einer Region bestimmt. Daneben wird die Qualität von Arbeitsplätzen durch eine optimale Kombination neuer Prozesse, die die Wertschöpfung erhöhen, wie Dezentralisierung, Partizipation, Selbstorganisation, Gesundheit, Sicherheit etc., bestimmt. Die Grenze zwischen Beruf und Privatleben, zwischen Arbeits- und Lebensbereichen – so der dritte Aspekt des Vortrags – verwischt zunehmend. Dieser Wandel der Arbeitsformen führt auch zu einer Zunahme psychomentaler Belastungen, wodurch die Gestaltung des Lebensumfeldes und der Region an Bedeutung gewinnt.

Für die Flughafendiskussion bedeutet dies laut Oleg Cernavin:

- Die Auswirkungen der Ausbaupläne auf die Qualität der Lebenswelt “Rhein-Main” sind stärker als bisher als wichtiger Beschäftigungsfaktor für die wirtschaftliche Zukunft der Region mit zu berücksichtigen.
- Der Flughafen droht, sich selbst durch den Ausbau die Basis für seine benötigten Fachkräfte zu nehmen, indem er große Teile der Region unattraktiv macht.

Als Fazit sieht Oleg Cernavin, dass die qualitativen Aspekte der Arbeitsplatzentwicklung in die Diskussion um die Erweiterung des Frankfurter Flughafens dringend mit einzubeziehen sind. Kompetenzentwicklung, neue Wertschöpfungsbedingungen und neue Arbeitsformen sind so zu gestalten, dass innovative Branchen in die Region kommen.

“Entwicklung von Quantität und Qualität von Arbeitsplätzen am Flughafen Frankfurt” (Hans Georg Michel)

Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor, FAG (inzwischen Fraport)

Zu Beginn seines Vortrags betonte Hans-Georg Michel, der im Rahmen seiner vita besonders auf seine gewerkschaftlichen Tätigkeiten verwies, die hohe Qualität der Arbeitsplätze beim Frankfurter Flughafen. Dies hätte auch dazu geführt, dass der Flughafen das Arbeitsplatzsiegel “Arbeit Plus 2000” der evangelischen Kirche bekommen hätte (allerdings wurde das Siegel ausschließlich der FAG verliehen; *Anm.d.A.*). Auch ansonsten engagiere sich der Flughafen für seine Arbeitnehmer und die Umwelt. So erhielten die knapp 13.000 FAG-Beschäftigten ein kostenloses Job-Ticket, um mit dem ÖPNV umweltfreundlich zum Job zu kommen. Nachfolgend schilderte er ausführlich das Wachstum des Frankfurter Flughafens innerhalb der letzten 10 Jahre (vgl. dazu die Folien zum Referat). Den deutliche Anstieg der Arbeitsplätze seit 1994 beim Flughafen FRA, einer der größten Arbeitsstätten Deutschlands, führt Herr Michel auf den Umstand zurück, dass sich “der Flughafen im Gegensatz zu Opel oder Hoechst immer gegen eine “Zerlegung” bzw. Diversifizierung gewehrt” hat. Zur Anzahl der Arbeitsplätze im Jahr 2015 verwies Hans-Georg Michel auf das aus dem Mediationsverfahren bereits bekannte und umstrittene Gutachten (Prof. Rürup, Prof. Hujer), wonach beim Ausbau mit zusätzlichen 60.000 Arbeitsplätzen, im Falle des Nichtausbaus mit einem Verlust von 40.000 Arbeitsplätzen zu rechnen sei. Zum Abschluss erläuterte Herr Michel die Ausbildungsaktivitäten der FAG. Insgesamt werden von der FAG derzeit 101 Ausbildungsplätze in 18 verschiedenen Ausbildungsberufen bereitgestellt. Damit stieg die Anzahl der sich im Unternehmen in Ausbildung befindlichen Jugendlichen auf insgesamt 283 im September 2000 an.

Diskussion:

Auf die Frage nach dem Anteil der Auszubildenden sowie der Ausländer und dem Frauenanteil angesprochen, musste Hans-Georg Michel einräumen, dass gegenwärtig lediglich 301 Auszubildende auf 13.000 Beschäftigte der FAG bzw. Fraport entfallen und damit lediglich 2,3 % gegenüber den 5-6 %, die durch die Gewerkschaft gefordert werden. Der Ausländeranteil läge derzeit laut Herr Michel bei ca. 18-20 % und der Frauenanteil bei lediglich 18 %. Letzteres führte er auf den hohen Anteil an Schichtarbeit zurück.

Diskussion:

Heftig wehrte sich Hans-Georg Michel gegen den Vorwurf, beim Flughafen hätte Outsourcing stattgefunden und die Arbeitnehmer in den Tochterunternehmen (ca. 3000 Mitarbeiter am Standort Frankfurter Flughafen) hätten unter z.T. unwürdigen Beschäftigungsverhältnissen zu leiden. Am Beispiel der Reinigungsfirmen erläuterte er, dass die Beschäftigung des Reinigungspersonals bei der FAG in den 70er-/80er-Jahren ausgelaufen wäre. Anschließend hätte man Aufträge an Fremdfirmen vergeben. An diesen Firmen hätte man sich allerdings später auch beteiligt. Bei der Gesellschaft für Cleaning Service, inzwischen eine Tochtergesellschaft der FAG bzw. Fraport, arbeiten derzeit ca. 700 Mitarbeiter.

Diskussion

Auf Rationalisierungen im Zusammenhang mit dem Börsengang der FAG angesprochen, räumte Hans-Georg Michel ein, dass sicherlich im Rahmen des Börsengangs Rationalisierungen stattfinden würden, allerdings grundsätzlich im Einverständnis mit dem Betriebsrat. So wurden im Gegenzug zur Zusicherung der FAG bzw. Fraport bis Ende 2001 keine betriebsbedingte Kündigungen auszusprechen, die Kürzung übertariflicher Leistungen durch den Betriebsrat hingenommen (vgl. Vortrag Frau Hettwer).

„Zur Qualität der Arbeitsplätze am Flughafen aus Sicht der ÖTV“ (Monika Hettwer)

Gewerkschaftsssekretärin, ÖTV

In ihrem sehr aufschlussreichen und engagiert vorgetragenen Referat (vgl. dazu den Text des Vortrags unter www.rm-institut.de/), ging Frau Monika Hettwer auf die Qualität der Arbeitsplätze und die konkreten Arbeitsverhältnisse am Flughafen ein. Sie vertrat die Auffassung, dass es sich bei den – wie die FAG behauptet – täglich vier neuen geschaffenen Arbeitsplätzen am Flughafen nicht um Arbeitsplätze bei der FAG bzw. Fraport handelt (dort wurde '98 ein Beschäftigungssicherungsvertrag zum Schutz vor betriebsbedingten Kündigungen gegen Zugeständnisse des Betriebsrates geschlossen, der gerade bis 2004 verlängert wurde). Diese neuen Arbeitsplätze würden ausschließlich in den Töchterunternehmen entstehen. Am Beispiel der Sicherheitsdienste, der Lagerarbeiter bei der Fraport-Tochter SVL und der Speditionsarbeiter bei D-Logistics verdeutlichte Frau Hettwer anschaulich die dort herrschenden katastrophalen Arbeitsbedingungen. 7-Tage-Wochen ohne einen einzigen freien Tag, miserable Bezahlung, schwerste körperliche Arbeit, fehlender Gesundheitsschutz, Bspitzelung und Einschüchterungen bei der Gewerkschaftsarbeit waren nur einige Punkte, die sie ansprach.

Ihr Resümee war:

- „Der Flughafen zerstört die Lebensqualität der Menschen in der Region, die zum großen Teil am Flughafen arbeiten in einem nicht mehr hinnehmbaren Maß
- Der größte Teil der Arbeitsplätze, die entstehen, machen krank und sichern nicht einmal die Existenz.
- Erwerbsarbeit, die statt Lohn Almosen einbringt, ist entwürdigend und nicht erstrebenswert!“

Diskussion:

Es entstand eine lebhafte Diskussion, in der es überwiegend um die unzumutbaren Arbeitsverhältnisse am Flughafen und um die Behinderung der Betriebsratsarbeit ging. Dabei erhielt Frau Hettwer u.a. auch Unterstützung von Herrn Herth (Bezirkssekretär der IG-Bauen-Agrar-Umwelt Rhein-Main), der Behinderungen und z.T. auch Einschüchterungen der Betriebsräte aus seiner Sicht bestätigte.

Herrn Michel von Fraport sind die von Frau Hettwer geschilderten Zustände am Frankfurter Flughafen gänzlich unbekannt. Seiner Meinung nach können keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen von der Arbeit ausgehen, schließlich hätte die FAG den Gesundheitspreis der Ortskrankenkassen für ihr Gesamtkonzept erhalten (die von Frau Hettwer geschilderten Zustände betrafen aber gerade nicht die Arbeitsplätze der FAG, sondern die der Tochterunternehmen bzw. der Fremdfirmen; *Anm.d.A.*).

„Arbeitsqualität im Postbereich und Nachtpoststern“ (Michael Salewski)

Vorsitzender DPG Flughafen Frankfurt

Michael Salewski schilderte in seinem Vortrag die Entwicklung der Arbeitsplätze in der Post innerhalb der letzten Jahre. Seit der Privatisierung wurden 1000 Arbeitsplätze gestrichen. Davon entstand ein Teil in Konkurrenzunternehmen wieder neu, allerdings häufig ohne Gewerkschaft, ohne Betriebsrat und mit deutlich niedrigeren Löhnen. Um betriebsbedingte Kündigungen bei der Post und ein Outsourcing von Zustellern zu vermeiden, werden neue Tarifverträge mit 20 % (bis maximal 30 %) weniger Lohn akzeptiert. Hinzu kommt, dass beim internationalen Postzentrum (IPZ), das 1997 am Flughafen in Betrieb genommen wurde, eine starke Tendenz weg von Vollzeitstellen und hin zu Teilzeitstellen und zu mehr befristeten Arbeitsverhältnissen besteht, was zu erheblichen Problemen bei den

Arbeitnehmern führt. Auch im Speditionsbereich wurde im Zuge des Börsengangs ein Outsourcing angedacht, wobei laut Michael Salewski die Gefahr des Lohn- und Sozialdumpings besteht. Michael Salewski vertrat die Ansicht, dass auch ein Flughafenausbau nicht den Abbau von Arbeitsplätzen verhindern kann, da die Ursachen hierfür eher in Rationalisierungsmaßnahmen und der Ausgliederung von Geschäftsfeldern liegen.

Kritisch sieht Michael Salewski das absolute Nachtflugverbot. Die Deutsche Post World Net hat sich entschieden dagegen ausgesprochen, da die Nachtflüge eine Grundvoraussetzung für eine nationale und internationale Postversorgung von hoher Qualität darstellen. Demnach wären 3.000 Arbeitsplätze der Deutschen Post World Net am Frankfurter Flughafen unmittelbar durch ein absolutes Nachtflugverbot gefährdet.

Fazit: Das Argument, dass Arbeitsplätze erhalten bzw. zusätzlich geschaffen werden, trifft zumindest auf den Bereich der internationalen Post nicht zu. Was an zusätzlichen Arbeitsplätzen im Handels- und Flugverkehr erreicht wird, wird woanders wieder abgebaut.

Diskussion:

Angesprochen auf ein absolutes Nachtflugverbot und eine Verlagerung des Nachtpoststerns (es geht um 13 Maschinen, die täglich in Frankfurt zwischen 23 und 2 Uhr mit Post beladen landen und starten; *Anm.d.A.*) auf den Hunsrück-Airport Hahn (der als einziger Flughafen in der relevanten Region eine 24-Stunden-Fluggenehmigung hat; *Anm.d.A.*), verwies Herr Salewski auf die hohe Zahl an Mitarbeitern, die dann gezwungen wären, jeweils nach Hahn zu pendeln. Außerdem betonte er die Notwendigkeit, den vom Gesetzgeber vorgegebenen Qualitätsauftrag „E+1“ (Einlieferungstag + 1 Tag Beförderung; *Anm.d.A.*) zu erfüllen, den er durch eine Verlagerung nach Hahn gefährdet sieht.

Teil 2: Flughafen und regionale Strukturentwicklung

Logistikkonzepte und ihre Auswirkungen auf das Flughafenumland (Hans-Bernd Schwab)

Schwab-Orga, Rüsselsheim

Herr Schwab beleuchtete die Zukunft des Frankfurter Flughafens aus logistischer Sicht unter der Zielsetzung, Wirtschaft und Wachstum der Region zu erhöhen, ohne die Belastung der Anlieger zu erhöhen. Für die Zukunft stehen zwei Optionen zur Verfügung: Weitere Zentralisierung und Dislozierung (dezentrale Verbundlösungen).

Gegen eine weitere Zentralisierung sprechen die Konzentration an Belastungen nicht nur aus dem Fluglärm selbst, sondern auch durch die erforderliche Erweiterung der zugehörigen Verkehrsinfrastruktur (Zu- und Abfluss von Arbeitskräften und Gütern). Selbst eine Boeing-Studie zweifelt die Sinnhaftigkeit weiterer Zentralisierung an.

Die Möglichkeiten dezentraler Verbundlösungen beleuchtete Herr Schwab aus der Cargo-Sicht. Sie bestehen in einer optimierten Einbeziehung sowohl anderer Verkehrsträger (Bahn, Straße) als auch anderer Flughäfen (z.B. Köln und Hahn). Großes Optimierungspotential sieht er in der engeren logistischen Zusammenarbeit der Wirtschaftszentren zwischen Zürich und Brüssel sowie deren jeweiligen Flughäfen.

„Kosten-Nutzen-Analyse von Großprojekten“ (Prof. Dr. Klaus Dieter John)

TU Chemnitz

Vor dem Hintergrund der bisherigen Diskussionen im Verlauf des Symposiums machte Prof. John vorab auf einige Punkte aufmerksam, die auf ihn irritierend gewirkt hätten:

- Aus der Sicht des Ökonomen sei es verwunderlich, daß als Begründung für den Ausbau des Flughafens die Schaffung von Arbeitsplätzen genannt werde. Offenkundig sei das Interesse der maßgeblichen Akteure am Flughafen ein anderes, nämlich die Steigerung der Luftverkehrs. Dies solle man ganz nüchtern festhalten. Für ihn sei nicht nachvollziehbar, weshalb man stattdessen auf die Arbeitsplätze verweise.
- Zum anderen vermisse er in der Debatte die europäische Perspektive. Nur wenige Monate vor der Einführung der neuen Währung sei es verwunderlich, daß noch immer aus einer so stark national bzw. regional geprägten Perspektive diskutiert werde. Er fragte sinngemäß, was dagegen einzuwenden sei, wenn Arbeitsplätze in anderen Regionen Europas entstünden; möglicherweise in solchen, in denen dies aufgrund struktureller Nachteile in größerem Umfang notwendig sei. Aus einer europäischen Perspektive betrachtet, sei es volkswirtschaftlich unerheblich, an welcher Stelle neue Wertschöpfung verwirklicht werde.

Die Einschätzung von Großprojekten ist schwierig, weil die Auswirkungen vielfältig und z.T. schwer erkennbar sind und Vor- und Nachteile für den Projektträger und die Gesellschaft nicht deckungsgleich sind. In solch unübersichtlichen Situationen ist eine strukturierte Vorgehensweise sinnvoll, um rationalere Beurteilungen zu ermöglichen. Eine der Möglichkeiten ist die von Prof. John vorgestellte Kosten-Nutzen-Analyse (KNA): „Die Kosten-Nutzen-Analyse ist eine Methode, die Kosten und Nutzen von (öffentlichen) Projekten systematisch erfasst, bewertet und gegenüberstellt mit dem Ziel, die (gesamtwirtschaftliche) Vorteilhaftigkeit von Projekten zu beurteilen.“ Für die Ergebnisse spielen die Vorgehensweise der Erfassung von Kosten und Nutzen, die Bewertungsverfahren, die

Diskontierung (Ungleichzeitigkeit von Aufwand und Nutzen) sowie Verteilung und Allokation eine große Rolle. (Weitere Elemente der KNA: s. Referate zum 3. Symposium)

Durch die systematische Erfassung, Quantifizierung und Bewertung der Wirkungen eines Projektes trägt die Kosten-Nutzen-Analyse zur Versachlichung der Diskussion bei. Sie muß jedoch kritisch betrachtet werden und ersetzt keinesfalls die politische Entscheidung.

Diskussion:

Es wurde festgestellt, dass in der Mediation keine KNA durchgeführt wurde. Fragen: Müssen quantifizierbare (externe) Kosten vom Verursacher getragen werden? Warum wird keine KNA für den Flughafen ausbau durchgeführt, wo sie bei wesentlich kleineren Vorhaben teilweise sogar vorgeschrieben ist? John: Das Verursacherprinzip ist methodisch nicht Teil der KNA. Für den Flughafen ausbau wäre eine KNA sinnvoll und leistbar.

„Öffentlicher Nahverkehr als Standortfaktor für Wirtschaftsansiedlungen“ (Helmut Schad)

Prognos AG, Basel

Herr Schad erläuterte die Ergebnisse einer Studie über die Relevanz von Verkehrsanbindungen als Standortfaktor für Gewerbeansiedlungen auf der Grundlage von Befragungen von 600 Unternehmen.

Für Standortentscheidungen sind eher regionale Faktoren wichtig, weil Standortverlagerungen mehrheitlich innerhalb einer Region erfolgen. Für Standortwerbungen werden dagegen Flughafen- und ICE-Anbindungen hervorgehoben.

Die Verkehrsanbindung ist ein wichtiger Standortfaktor; vordringlich ist die Anbindung mit Straßen und ÖPNV. Flughäfen sind bei überregionalen Standortentscheidungen (selten) wichtig sowie für spezielle Branchen.

Diskussion:

Flugverbindungen sind für Banken- und Versicherungs-Zentralen sehr wichtig. Sind diese in Frankfurt auch befragt worden? Schad: Frankfurter Unternehmen wurden nicht untersucht, weil sich die Verkehrsbetriebe Frankfurt und der RMV nicht beteiligt haben, was eine Voraussetzung für die Befragung der anderen Unternehmen war.

„Die Arbeitsmarktsituation im Flughafenumland“ (Dr. Gert Mittmann)

Bundesanstalt für Arbeit; Arbeitsamt Darmstadt

In einem großen Einzugsgebiet, das über den Rhein-Main-Raum im geografischen Sinn hinausgeht, hängen nach Auffassung von Herrn Mittmann bis zu 400.000 Arbeitsplätze mittelbar und unmittelbar vom Flughafen Frankfurt ab. In diesem Einzugsgebiet sei zudem ein deutlicher Rückgang der Arbeitsplätze im produzierenden Sektor zu verzeichnen.

Neben einer Fortsetzung dieser Entwicklung ist für die Zukunft eine Stagnation des Bedarfs an Bürokräften und eine Abnahme der Beschäftigung von Hilfskräften und ungelerten Kräfte zu erwarten. Der Flughafen könnte einen gewissen Kompensationseffekt haben, wenn die dort vorhandenen Arbeitsplätze erhalten bleiben.

Er vertrat die Auffassung, in Zukunft werde es verstärkt darauf ankommen, daß Arbeitskräftepotential in der Altersgruppe der "über-55-jährigen" stärker auszuschöpfen.

Diskussion:

Auf die Nachfrage aus dem Publikum, wie viele Personen der genannten Altersgruppe in seinem Arbeitsamtsbezirk bereits an der Flughafen vermittelt worden seien, räumte Herr Mittmann ein, dies sei bislang in keinem Fall möglich gewesen.

Schlußwort (Prof. Dr. Martin Führ)

FH Darmstadt; Rhein-Main-Institut

Prof. Führ sagte in seinem Resümee, die Veranstaltung habe die Diskussion über die Arbeitsplätze am und um den Flughafen auf eine breitere Basis gestellt. Die integrierte Sicht von Arbeits- und Lebenswelt sowie die Qualität einiger Arbeitsplatz-Sparten relativiere die Steigerung der Beschäftigtenzahlen. Die Zukunft der Region werde durch kreative Unternehmen bzw. Dienstleistern bestimmt, die ein attraktives Umfeld benötigten, zu dem Lärm nicht gehört.

Die gesamte Debatte um den Flughafenausbau müsse breiter angelegt werden und die gesamte regionale Lebens- und Arbeits-Qualität einbeziehen. Darüber hinaus sei es notwendig, umfassende Bilanzierungen oder Verfahren wie die Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen, um die Diskussion rationaler führen zu können. Es ist z.B. fraglich, ob die Alternativen tatsächlich Ausbau oder unausweichlicher Rückgang sind; die angeführten Vergangenheits-Extrapolationen sind jedenfalls für eine solche Aussage unzureichend.

Er dankte allen Teilnehmern und den Referenten für ihre engagierte Mitwirkung und gab der Hoffnung Ausdruck, den Austausch von Argumenten und Meinungen auf weiteren Symposien des Rhein-Main-Instituts fortsetzen zu können. Er lud alle Anwesenden ein, sich daran zu beteiligen.

Dieses Dokument wurde bereitgestellt vom:

RMI

Rhein-Main-Institut Darmstadt

Rostocker Str. 17 . 63303 Dreieich . Tel. 06103-388087 . Fax. 06103 936619

Info@RM-Institut.de . <http://www.rm-institut.de>