

Pseudo-Jobmaschine Flughafen – Arbeit um jeden Preis?

Wer hierzulande dem Volke Arbeitsplätze verspricht, der verspricht sich davon, dass ihm die Herzen zufliegen. Das gilt nicht nur für Krisenzeiten, das gilt auch nicht allein für den gegenwärtigen Vorwahlkampf, wo eine Allparteienkoalition mit dem „Thema Nr. 1“, dem „Arbeitsplatzthema“, auf Stimmenfang geht: Alles, was Arbeit schafft, ist „sozial“, tönt es von Schröder bis Merkel. Und so wird die permanente Aushöhlung sozialer Standards von der herrschenden Politik als sich letztlich auszahlende soziale Wohltat verkauft. Denn allein die „Vollkasko-Mentalität“ am Standort Deutschland verhindere das geforderte Wirtschaftswachstum. Die „rot-grüne“ Regierung hat mit der beschleunigten Zerstörung sozialstaatlicher Regularien begonnen; das aktuelle CDU-Wahlprogramm verspricht, diese Politik fortzuschreiben – aber natürlich viel effektiver als die nach 7 Jahren Regierung + Sozialabbau ausgebrannten „Rot-Grünen“.

Auch der geplante Ausbau des Frankfurter Flughafens wird als „soziale Wohltat“ angepriesen, da er als angebliche „Jobmaschine“ der Region Arbeitsplätze in geradezu ungläublichen Dimensionen zu schaffen verspricht. Schon die Mediation zur Flughafenerweiterung kam in ihrem ökonomischen Teil zum Ergebnis, dass bei einem Ausbau „mit voller Kapazität“ **57.000 neue Arbeitsplätze** am Flughafen und in der Region entstehen würden. Im Kleingedruckten des entsprechenden Gutachtens ist allerdings zu lesen: „Lediglich bei einem **marktgerechten** Anstieg der Flugbewegungen ist mit einem weiteren Wachstum von Beschäftigung und Einkommen zu rechnen.“ (Hujer/Kokot, S. XIX) Da ein Nachtflugverbot beispielsweise eine „nicht-marktgerechte“ Einschränkung der unternehmerischen Freiheit der im Luftverkehr tätigen Betriebe mit sich bringt, stehen die freihändigen Prognosen der Mediation unter Vorbehalt.

Das hält die Ausbaubefürworter keineswegs davon ab, weiterhin mit gigantischen Arbeitsplatzversprechen Stimmung und Politik zu machen. „Wir schaffen jeden Tag vier neue Arbeitsplätze!“ Wenn diese von FRAPORT-Arbeitsdirektor Michel produzierte Schlagzeile (FR, 15.02.2001) irgendeine Realität transportieren würde, müssten am Flughafen mittlerweile mindestens zehntausend Beschäftigte mehr als die z.Zt. ca. 63.000 ihr Auskommen finden. Aber im Endergebnis kommt es offensichtlich auf einige Zehntausende mehr oder weniger nicht an. Der Vorstandsvorsitzende von FRAPORT, Bender, verdoppelte Ende 2003 kurzerhand die Mediationszahlen und setzte die Zahl von **100.000** zusätzlichen Arbeitsplätzen (bis 2015) in die Welt. Für den Fall, dass „der Ausbau der Flughafeninfrastruktur unter ökologischer Abwägung“ zugleich die A 380-Halle und ein weiteres Terminal mit umfasse. (NetInfo 2003/63)

Die schöne heile Flughafenwelt: Welche Arbeit hat der Airport im Angebot?

Interessanter als die haltlosen und eindeutig vom Ausbauinteresse diktierten Arbeitsplatzprognosen ist die Frage, welche Art von Arbeit der Flughafen im Angebot hat. Es handelt sich dabei offensichtlich nicht allein um gut bezahlte und Prestige versprechenden Tätigkeiten wie Flugkapitän oder den „Traumjob“ Stewardess. Die Gewerkschaftssekretärin Regina Bickert wies in einem Beitrag in „Turbulenzen. Widerstand gegen den Ausbau des Rhein-Main-Flughafen“ (Trotzdem Verlag, Grafenau 2002) darauf hin, was sich „hinter den Glitzerfassaden des Flughafen wirklich abspielt.“ Einige Beispiele zu den wenig sauberen Arbeitsverhältnissen auf Rhein-Main-Airport, die sich vor allem in den Betrieben finden, die die FRAPORT aus ihrem Unternehmen outgesourct hat, um als selbst geschaffene Billigkonkurrenz auf die FRAPORT-Beschäftigten Druck ausüben:

- Die große Masse der Beschäftigten im **Sicherheitsdienst** ist mittlerweile bei „Drittanbietern“ zu weit schlechteren Bedingungen als die FRAPORT-Angestellten. Bei den Firmen Securitas, Piepenbrock etc. werden die Beschäftigten zwar in der Regel nach Tarif bezahlt; die Angestellten des privaten Wach- und Sicherheitsgewerbes werden aber selbst im „Hochlohnland“ Hessen teilweise unter 6.- Euro bezahlt, so eine aktuelle Übersicht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit (Dez. 2003). Und selbst diese miesen Tarifverträge werden, so Regina Bickert, nicht immer eingehalten. Wenn die Beschäftigten arbeitsgerichtlich gegen die Verletzung der Tarifverträge vorgehen, sind sie nicht selten zugleich ihren Job los. „Die Kollegen aus den Wachdiensten stehen neben den Toilettenreinigern am unteren Ende der Hierarchie des Ansehens und das hat damit zu tun, dass sie insbesondere eingesetzt werden, die Beschäftigten ... zu bewachen und zu bespitzeln.“ (R. Bickert)
- Im **Frachtumschlagbereich** arbeiten die Kollegen oft unter geradezu haarsträubenden Arbeitsbedingungen, vor allem in den Betrieben, die nicht

unter die Tarifverträge des Öffentlichen Dienstes fallen. Es ist „keine Seltenheit, dass Dienstpläne über 28, 29 Tage im Monat gehen, an 7 Tagen in der Woche im Drei-Schicht-Betrieb gearbeitet wird, ohne einen einzigen freien Tag und das bei schwerster körperlicher Arbeit.“ Ein wahrer „Horrorjob“ ist die Arbeit an der Rampe, im Jargon der Beschäftigten als „Straflager“ bezeichnet, wo nahezu ausschließlich prekär Beschäftigte mit befristeten Arbeitsverträgen tätig sind. „Die Leute müssen 8 Stunden lang, teilweise auf engstem Raum und in gebückter Haltung, Gepäckstücke über Kopf in Flugzeuge hieven und das unter totalem Stress.“ Renate Bickert schließt mit der Frage: „Kann eine Gesellschaft wirklich Arbeit um jeden Preis wollen?“

- Kein Wunder, dass am Flughafen auch der **Ein-Euro-Job** als neueste soziale Errungenschaft der bundesdeutschen Arbeitswelt Einzug hält. Künftig soll ein Team von - zunächst 18 - Langzeitarbeitslosen als „**internationale Gästebetreuer**“ ankommende Touristen in Empfang nehmen. In adretten „blau-gelben Uniformen“, die Sprachkenntnisse „aufgefrischt“ und nach „Stilberatung“ werden sie mit den Ansprüchen der „Gäste“ vertraut gemacht. Vorausgesetzt werden freilich „Vorkenntnisse aus dem kaufmännischen oder dem Servicebereich“ und Fremdsprachen wie Spanisch oder Russisch. Und das für Arbeitslosengeld + 1 oder 2 Euro; für die Flughafenbetreiber eine Serviceleistung umsonst, keine müde Mark für hochqualifizierte Arbeitslose!

„Kostensenkung“ 2005: FRAPORT-Beschäftigte unter Hochdruck

Mittlerweile hat die FRAPORT AG unter dem Stichwort „Kostensenkung“ die Angriffe auch auf die Arbeitsbedingungen ihrer eigenen, (noch) nicht-outgesourceten Beschäftigten intensiviert und ausgedehnt. Ganz oben auf der Streichliste des Projekts mit dem vielversprechenden Namen „Effizienz-Programm: **Wir machen Fraport fit**“ steht eine „breit angelegte Kostensenkungs-Kampagne“ (FinanzNachrichten 19.01.2005). Diese soll zu einer Personalkostenersparnis von 70 bis 100 Mio. Euro beitragen. Inhaltlich zielt dieses Programm auf Änderungen der Arbeitszeiten, Tarifstrukturen und betrieblichen Sozialleistungen. Selbstverständlich sollen nach alter Flughafen-Tradition auch die Beschäftigten und die Gewerkschaften selbst in diesen Sozialabbau mit einbezogen werden: in 30 „Mitarbeiter-Dialogen“ sollen bei der Suche nach Wegen, „die Kostenstrukturen dauerhaft wettbewerbsfähiger zu machen“, die MitarbeiterInnen „intensiv eingebunden“ werden. Zeichnet doch für den Personalbereich bei FRAPORT auf der Arbeitgeberseite mit Herbert Mai der ehemalige bundesdeutsche ÖTV-Vorsitzende selbst verantwortlich. Für die Beschäftigten heißt das im Klartext: „Neue (?) Arbeitsplätze sind ... nur durch Mehrarbeit ohne Lohnausgleich, flexiblere Arbeitszeiten, geringere Urlaubsdauer und andere Zugeständnisse der Belegschaft zu erreichen.“

Im Mai 2005 stimmte der FRAPORT-Betriebsrat unter verdi-Führung einem „**Zukunftsvertrag 2010**“ zu. Erkauft mit der vagen Zusage, auf betriebsbedingte Kündigungen bis 2010 zu verzichten, wird die Streichung übertariflicher Leistungen, eine Verlängerung der tariflichen Arbeitszeiten und einer „Anpassung“ der Einstiegsgehälter (nach unten) auf die Agenda gesetzt. „Mehrarbeit gegen Job-Garantie“ nennt dies die FAZ (25.05.2005). Und als besonderer Leckerbissen für die FRAPORT-Eigner: „Der Einsatz von Fremdpersonal bei den Bodenverkehrsdiensten kann bis zu 23 Prozent des Stammpersonals erreichen.“ Konkret: Der Anteil der Niedriglohnarbeit kann also verdoppelt werden; „dadurch werden die als teuer geltenden Angestelltenverträge des Öffentlichen Dienstes umgangen.“ (Financial Times Dtlid., 26.05.2005) Freie Fahrt für einen weiteren Schub in Richtung Outsourcing. So werden sie allmählich stumpf, die scheinbar glänzenden Fassaden der FRAPORT-Arbeitswelt.

Die aktuellen Bestrebungen von FRAPORT, „konkurrenzfähige Kostenstrukturen durchzusetzen“ (Handelsblatt, 31.05.2005), widerlegen nachdrücklich die fromme Legende, der Frankfurter Flughafen habe als „Jobmaschine“ die Aufgabe, möglichst zahlreiche und gut bezahlte Jobs anzubieten. Eine Legende, die nicht nur von findigen Werbeagenturen sondern aus den höchsten politischen Etagen verbreitet wird, und auf die besonders von den Gewerkschaften (immer noch) Bezug genommen wird. Entgegen dieser Selbstinszenierung ist Rhein-Main-Airport ein „ganz normales“ kapitalistisches Großunternehmen und handelt nach allgemein üblichen betriebswirtschaftlichen Methoden und aus einer schlichten Interessenlage heraus: Erwirtschaftung von möglichst hohen Renditen bei möglichst niedrigen Personal- und Sachausgaben; dementsprechend werden Verschlechterungen der Konkurrenzbedingungen an die Beschäftigten weiter gegeben. Ziel der Flughafenerweiterung ist also keineswegs die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze, im Gegenteil: je weniger Arbeitskosten, desto besser, desto profitabler. Der durch den Börsengang von FRAPORT eingeleitete Privatisierungsprozess wird diese Tendenz zunehmend klarer zutage treten lassen. Es liegt im Interesse der Bürgerinitiativen gegen die Flughafenerweiterung, die mit dem Sozialabbau bei FRAPORT einhergehenden möglichen neuen Konfliktlinien wahrzunehmen. Und in ihrer Politik zu berücksichtigen.