

Arbeitsplätze

Rainer Pilz, Spreche FLAK Kranzberg

Sie sind das Hauptargument, wenn es darum geht, die Gegnerschaft zur 3. Startbahn der von den Lärm- und Dreckemissionen, sowie den Infrastrukturfolgen Betroffenen zu konterkarieren. Nicht oder weniger Betroffene sind jedoch mit dem „Jobwunder Flughafen“ leicht als Befürworter des Luftdrehkreuzes mit 3. Startbahn zu vereinnahmen, wenn ihnen die wundersame Jobmehrung wie ein Mantra vorgebetet wird.

Wie Missionare ziehen die politisch Verantwortlichen und ihre Lakaien umher und verkünden die frohe Botschaft von den Arbeitsplätzen. Alle Aussagen basieren auf dem Bulwien-GesaAG Gutachten, das dem Raumordnungsverfahren zugrunde liegt.

<https://www.muc-ausbau.de/ROV/Antrag/gutachten/index.html>

Das gutachterliche Jobwunder prognostiziert auf der Grundlage der Basiszahlen von 2004 den Prognosefall 2020.

Das Bulwien-GesaAG Gutachten baut auf einem anderen Gutachten zu Passagieraufkommen (plus 108%), Flugbewegungen (plus 59%) und Frachtaufkommen (plus 327%) auf, sowie auf diversen Basisdaten überwiegend des Regionalen Planungsverbandes aus verschiedenen Jahren, den sich daraus ergebenden Zuwachsraten und prognostiziert daraus das Jahr 2020 hinsichtlich Beschäftigtenzahl (plus 76% innerhalb Flughafen, plus 12% außerhalb) Einwohner (plus 12%), Ortsentwicklung etc.

Wer sich als Interessierter ein unabhängiges Bild von Qualität und Quantität machen will, sollte zunächst mit Volksweisheiten wie „Ja mach nur einen Plan, sei ein großes Licht, mach noch einen zweiten Plan (Planfeststellung), am Ende geh ´n sie beide nicht“ und „Prognosen sind bekanntlich immer dann schwierig, wenn sie sich auf die Zukunft beziehen“ den Kopf frei machen und sich mit Plausibilitätsfragen ein eigenes Bild machen.

1. Welche Rolle haben dabei demographische Erkenntnisse, Einführung von Zwangsmaßnahmen aufgrund des Klimawandels (Verschmutzungszertifikate, Wegfall von Subventionen, etc.) oder der ungebremste Flughafen ausbau in anderen Bundesländern (Großflughafen Berlin, 4. Startbahn Frankfurt, Tag- und Nacht – Frachtflughafen Leipzig) etc. gespielt?
Keine!
2. Wurden bezüglich der Beschäftigten Einmaleffekte der Aufbauperiode (1991 – 2000) hinsichtlich Betriebsansiedlung und Arbeitsplätzen für die Hochrechnung eliminiert?
Nicht erkennbar!
3. Wurden bezüglich Einwohnerzahlen die enormen Wachstumssprünge aus Universitäts- und Fachhochschulenausbau wenigstens geglättet?
Nicht erkennbar!
4. Wieso weist die FMG im Beteiligungsbericht 2006 des Freistaats Bayern einen Rückgang der Arbeitnehmerzahl von 4946 in 2004 auf 4789 in 2005 aus?
5. Wie wurden Produktivitätssteigerungen berücksichtigt?

Man könnte noch eine Vielzahl solcher Fragen formulieren, um die Realitätsferne der „Jobwunderaussagen“ zu plausibilisieren.

Ein ganz anderes Kapitel ist die Frage nach der **Jobqualität und Bezahlung**. Wer sich damit auseinandersetzen will, dem empfehle ich einen Blick in www.airport-munich.de/Job und Karriere:

Wenige qualifizierte Stellen bei der FMG, Aerogate-Angebote für geringfügig Beschäftigte.

Wer den ständigen Hinweis auf die besondere Bedeutung für Langzeitarbeitslose und geringqualifizierte Arbeitnehmer im Ohr hat, wird sich über die Anforderungen wundern.

Schichtdiensttauglichkeit – gepflegtes Erscheinungsbild – Gewandtheit im Umgang mit Kunden – fließend deutsch – sehr gute Englischkenntnisse – Führerschein B – Flexibilität und Selbständigkeit werden hier für 400€-Jobs vorausgesetzt.

Wer auf den quartalsweise neu verkündeten Stellenaufbau bei Lufthansa und Air Berlin für Flugbegleiter und Bodenpersonal hereinfällt, wird schnell feststellen, dass er bei Unterfirmen landet, dann seine Ausbildung selbst bezahlen darf und wenn er dann die Prüfungen bestanden und Glück hat, dann einen Bereitschaftsvertrag für den Bedarfsfall erhält.

Zur Bezahlung empfiehlt sich ein Blick in die Arbeitsstätten-Erhebung 2006(ASE) der FMG für den Flughafen München. Stolz wird dort ein Durchschnittsgehalt aller Arbeitnehmer (einschl. Teilzeit- und 400€ Kräfte) von 32000€ p.a.verkündet. Auf Vollzeit Arbeitsplätze berechnet wird ein Mehr von 10% angegeben, also 35200€. Bei 40% Abgabenlast entspricht dies einem Monatsnetto von 1750€. Davon muss man dann in unserer Vorzugsregion Miete bezahlen, Leben, Arbeitswege zurücklegen, Altersvorsorge betreiben und vielleicht noch eine Familie ernähren. Wenn man jetzt noch die Gehälter der Leitenden Angestellten herausrechnet - aber hierüber schweigt die ASE, jedenfalls in der veröffentlichten Form.

Und noch ein letztes Wort: Der **prognostizierte Zuwachs an Beschäftigten** bis 2020 von rd. 18000 innerhalb des Flughafens und 66000 im erweiterten Flughafenumland wirft die Frage auf, wo sie denn herkommen sollen. Das Flughafenumland hatte schon vor Betriebsaufnahme des Flughafens Arbeitslosenzahlen, die einer Vollbeschäftigung entsprachen, d.h. sie müssten alle sozusagen importiert werden mit allen Problemen für die Infrastruktur der Region.

Aber wie schon anfangs erwähnt.....Alles nur Prognosen und Prognosen sind bekanntlich.....