

Gesellschaft für humane Luftfahrt Mainz e.V.

Gemeinnütziger Verein gegen Fluglärm

Geschäftsstelle : 55126 Mainz, Domitianstr. 40 ; Tel./Fax : 06131/478247

E-mail: st.ma-geowiss@web.de ; Bankverbind. : 588574012 Mainzer Volksbank

An die Vertreter von Politik und Wirtschaft in Mainz und Umgebung

Negative wirtschaftliche Aspekte des Fluglärms und Flughafenausbaus

Ein Ausbau verändert langfristig die Charakteristik der Stadt Mainz, seiner Bevölkerung und seines Gewerbes

Die Stadt Mainz muss zukünftig auf die Ansiedlung neuer, innovativer Betriebe bedacht sein. Dabei konkurriert Mainz natürlich mit anderen Städten und Landschaften, welche diese neuen Betriebe und deren Mitarbeiter nicht nur mit wirtschaftlichen Argumenten – z.B. billige Grundstücke oder geringe Gewerbesteuer, sondern - immer häufiger - mit soziokulturellen Argumenten anlocken, etwa: gehobene Kultur-, Bildungs- und Freizeitangebote, gehobenes Lebens- und Wohnumfeld, akzeptabler öffentlicher Nahverkehr.

Lärm ist Verslumungsfaktor Nr. 1,

Immobilien unter den Flugrouten verlieren an Wert

Wer käme heute noch auf die Idee, mitten durch eine Stadt eine Autobahn zu legen?
Die Luftfahrtlobby hat dennoch keine Skrupel, hinsichtlich des Lärms vergleichbare „Air-Highways“ einige hundert Meter über einer Stadt, z.B. über Mainz, zu installieren.
Mainz muss dafür Sorge tragen, nicht langfristig durch eine Verlärmung von oben in der Einschätzung der Menschen eine Negativ-Bewertung unter den deutschen Großstädten zu erhalten. Luftstraßen, die beim Endanflug auf Flughäfen zu „Luftautobahnen“ werden, verringern den Wert darunter befindlicher Immobilien genauso wie nahe gelegene Autobahnen.

Ein grenzenloses Wachstum des Monopolkonzerns FRAPORT und des Flughafens beschert der Rhein-Main-Region und dem Mainzer Raum eine Vielzahl neuer wirtschaftlicher Probleme

Der Ausbau (und nur um diesen geht es hier) wird vielerorts als Wunderwaffe für die hess. Wirtschaft, insbesondere für deren zukünftige Weiterentwicklung gepriesen. Dabei ist der Fraport-Konzern zusammen mit seinem „Bruderkonzern“ Lufthansa aus vielen Gründen ein arbeits- und sozialpolitisch extrem sensibler Betrieb in der Region. Die Krisenempfindlichkeit ist bei diesen Unternehmen besonders hoch und das Arbeitsplatz-Niveau, gerade bei der Fraport AG, im Mittel relativ niedrig. Viel wichtiger als die einseitige Pflege der beiden obigen Konzerne ist aber der Erhalt und die Weiterentwicklung der im Durchschnitt qualitativ viel höherwertigen Arbeitsplätze im Forschungs-, Banken-, Chemie- und metallverarbeitenden Bereich. Dem hierfür benötigten Arbeitnehmer und seiner Familie ist aber nicht nur ein Arbeitsplatz, sondern auch mehr Lebensqualität außerhalb des Arbeitsplatzes zur Verfügung zu stellen. Lebensqualität als Standortfaktor ist aber durch das riesige Belastungsausmaß des Flughafens für Millionen Menschen an vielen Orten des Rhein-Main-Gebiets bereits teilweise verloren gegangen und wird in Zukunft durch den Ausbau für noch mehr Menschen vollends verloren gehen.

Der millionenfache Passagier-Transit über Frankfurt bietet der Region außer zusätzlichem Fluglärm wirtschaftlich nur bescheidene Möglichkeiten .

In dem von Fraport angepeilten kurzen Umsteigezeitraum kann man keine großen Geschäftsabschlüsse tätigen. Die Fraport AG sollte sich daher im Wesentlichen auf den hochpreisigen Geschäftsverkehr aus und zur Region konzentrieren und auf den angepeilten Amerika-Asien-Transit weitgehend verzichten.

Das reine Umsteigen von Personen und das reine Umladen von Waren ist an sich keine hochgradige Arbeit, für die ein höheres Ausbildungsniveau erforderlich wäre. 70-80 % der neuen Arbeitsplätze, so schätzt man, sind Arbeitsplätze ohne jeden Ausbildungsbedarf oder mit sehr kurzer Einarbeitungszeit. Ein Bahnhof bleibt ein Bahnhof, gleichgültig ob er mittels Schienen oder per Jet erreicht wird. Für die 50 % Umsteiger unter den Passagieren ist er mit einer riesigen, „gehobenen“ (Autobahn-)Raststätte vergleichbar.

Im Ausbaufall werden im Wesentlichen nicht Flugkapitäne oder Fluglotsen, sondern Reinigungskräfte, Verloader-, Security-, Service- und Verkaufspersonal benötigt.

Das - neu benötigte - gehobene Verwaltungspersonal ist eine verschwindend kleine Gruppe. Ist es schon um die Qualität der neuen Arbeitsplätze im Ausbaufall nicht zum Besten bestellt, so kann bekanntlich auch eine realistische Betrachtung der Entwicklung der Arbeitsplatz-Anzahlen im Ausbaufall erst recht nicht überzeugen.

Man kann davon ausgehen, dass die Fraport und die Lufthansa in der Lage und willens sind, das im Ausbaufall benötigte Kontingent von meist Einfachst- und damit Billigstlohn-Arbeitsplätzen auch durch gezielte Anwerbung aus dem Ausland abzudecken. Es werden dann nur begrenzt zusätzliche Arbeitsplätze für Einheimische angeboten werden, die wiederum bereit sein müssten, für Stundenlöhne in Höhe um 10 Euro vom Hunsrück, Odenwald, Spessart oder von Mittelhessen über 50-100 km zum Flughafen zu fahren. Kommt dann die nächste Krise in der Luftfahrt, fliegen die gerade Neueingestellten wieder auf die Straße und werden dann zur Soziallast der Behörden und Bewohner der Rhein-Main-Region, die an vielen Orten bereits schon mit unerwünschten Sozialstrukturen zu kämpfen hat. Hinzu kommt der **Lärm** (von oben), der vielerorts per se einen wichtigen **Verslumungsfaktor** darstellt.

Die weitere Ausuferung des Fluglastentransportes im Ausbaufall verstärkt bereits vorhandene umweltpolitische und sozialetische Probleme.

Ob das im Ausbaufall perfektionierte Herbeischaffen von Roh- oder Zwischenprodukten aus fernen Ländern bei den unkalkulierbar steigenden Kerosinpreisen wirtschaftlich einträglich bleibt, muss bezweifelt werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Klimadebatte wird dieser, nach dem Ausbau u.a. mittels „Ausnahme-Nachtflügen“ vorgesehene Transportwahnsinn nicht ewig aufrecht zu erhalten sein, der Fluglasten-Ferntransport wird dann stagnieren, er verringert z.T. auch Absatzchancen und damit Arbeitsplätze der einheimischen Wirtschaft.

Die geistige , seelische und soziale Leistungsfähigkeit der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz und damit unser gesamtes Produktions- und Dienstleistungsaufkommen ist bekanntlich von einem angenehmen Arbeits-, Freizeit- u. Nachtruhe-Umfeld abhängig. Optimiert werden sollte aber natürlich nicht nur unsere Produktivleistung in der Region, sondern ganz allgemein unser natürliches Lebensbefinden mit allen seinen Facetten. Dies kann jedoch nicht eintreten, wenn in Zukunft alle 40 Sek. Jets über uns hinweg donnern, Tag für Tag, evtl. über 24 Stunden hin. Selbst mitten in der Nacht will man fliegen. Treffen wir als Betroffene, treffen Sie, sehr geehrte Mandatsträger und Vertreter aus Politik Wissenschaft und Wirtschaft, Ihre Entscheidung für oder gegen den Ausbau auch nach den Gesichtspunkten von Nachhaltigkeit und nicht nur nach kurzfristigem Profitinteresse.