



regionales
dialogforum

Flughafen Frankfurt

Ergebnisse des RDF zum Thema der Entwicklung des
Arbeitsmarktes am Flughafen Frankfurt/Main
Zusatz zu „Positionen des RDF zum Thema des
volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens
Frankfurt/Main“ auf Basis des Expertenhearings vom
Februar 2007

Regionales Dialogforum

Ergebnispapier

Frankfurt
29. Februar 2008

1. Einleitung und Hintergrund

Die wirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung des Flughafens Frankfurt/Main wurde bereits im Mediationsverfahren sehr intensiv diskutiert. Im Arbeitskreis Ökonomie der Mediation, der von der damaligen HLT Gesellschaft für Forschung Planung Entwicklung mbH¹ fachlich begleitet wurde, hatte sich besonders intensiv sowohl mit den direkten und indirekten Einkommens- und Beschäftigungseffekten als auch mit den Standorteffekten verschiedener Entwicklungsoptionen des Flughafens Frankfurt/Main auseinandergesetzt. Basis für die Diskussionen im Arbeitskreis und in der Mediationsgruppe waren umfangreiche wissenschaftliche Arbeiten zu diesen Themen².

Darüber hinaus wurden unter anderem auch mögliche negative volkswirtschaftliche Effekte eines potenziellen Flughafenausbaus diskutiert. Im Zentrum stand dabei die Diskussion um die Bedeutung externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt. Doch im Rahmen der beschränkten Zeit, die dem Mediationsverfahren zur Verfügung stand, war es nicht möglich, eine systematische, wissenschaftlich angemessene Untersuchung negativer externer Effekte des Luftverkehrs durchzuführen.

Da der Thematik von vielen Teilnehmern des Mediationsverfahrens jedoch eine hohe Bedeutung beigemessen wurde, wurde sie in das wissenschaftliche Arbeitsprogramm des Regionalen Dialogforums (RDF) aufgenommen. Das Regionale Dialogforum delegierte die Bearbeitung der externen Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt/Main in das Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret-Strategie“. Im Projektteam wurde die Diskussion zu den externen Kosten des Luftverkehrs bereits im Rahmen der ersten Sitzung des Projektteams auf Anregung einiger Mitglieder erweitert um die Thematisierung potenzieller positiver volkswirtschaftlicher („externer“) Effekte des Flughafens Frankfurt/Main, die **noch nicht im Mediationsverfahren** untersucht worden sind.

2. Inhalte und Ergebnisse der Arbeiten im RDF

Das Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret-Strategie“ des RDF veranstaltete im August 2001 zunächst eine umfangreiche Expertenbefragung (Hearing und ergänzende schriftliche Befragung) zu den externen Kosten und Nutzen des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt, um aufbauend darauf die weiteren Arbeiten im Rahmen des RDF zu konzeptionieren. Im Ergebnis vergab das RDF die „*Synopsis zu den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main*“ in Auftrag, mit der existierende, sinnvoll erfassbare, aber noch nicht erfasste Nutzen identifiziert werden konnten.

¹ Die HLT Gesellschaft für Forschung Planung Entwicklung mbH wurde im Juli 2000 umbenannt und trägt seit dem den Namen Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH (FEH).

² **W1/W2, Teil A, Bulwien/Voßkamp (1999):** Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main – Status-Quo-Analysen und Szenarien – Teil A: Beschreibung und Analyse der methodischen, luftverkehrlichen und regionalen Grundlagen; W1/W2, Teil B, Rürup/Mehlinger (1999): Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main – Status-Quo-Analysen und Szenarien – Teil B: Erhebung und Bestimmung der direkten Effekte mittels Arbeitsstättenbefragung.

W1/W2, Teil C, Hujer/Kokot (1999): Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main – Status-Quo-Analysen und Szenarien – Teil C: Analyse der Einkommens- und Beschäftigungswirkungen des Flughafens Frankfurt/Main mit Hilfe von Input-Output-Modellen für die Bundesrepublik Deutschland und Hessen.

W3, RWI (1999): Bedeutung von Flughäfen für Struktur und Entwicklung der regionalen Wirtschaft – ein europäischer Vergleich.

W4, Baum/Esser/Kurte/Probst (1999): Der Flughafen Frankfurt/Main als Standortfaktor für die regionale Wirtschaft – Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte alternativer Entwicklungsszenarien.

Das RDF und das Projektteam entschieden sich frühzeitig dagegen, die Arbeiten im Rahmen des Raumordnungsverfahrens und des Planfeststellungsverfahrens zu den quantitativen direkten, indirekten und katalytischen Effekte sowie zu den Standorteffekten des Flughafens zu begleiten. Die Mitglieder waren der einhelligen Meinung, dass die Auseinandersetzung zu der Qualität und zu den Ergebnissen, in den förmlichen Verfahren erfolgen sollte. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war – trotz kontroverser Auffassungen zu den vorliegenden Gutachten innerhalb des RDF – dass eine Diskussion zur Qualität von Gutachten, die nicht im Rahmen des RDF angefertigt und qualitätsgesichert wurden, nur bedingt möglich und sinnvoll ist. Das RDF hat das grundsätzliche Interesse Paralleldiskussionen zu den förmlichen Verfahren zu minimieren.

Im Kontext der Diskussionen um die Erörterungen zu den Arbeitsplatz-Gutachten für das Planfeststellungsverfahren beschloss das Projektteam, ein Expertengespräch zu den aktuellen Entwicklungen am Arbeitsmarkt am Flughafen und in der Flughafenregion durchzuführen. Ziel des Hearings war eine Bestandsaufnahme zu der Frage inwieweit die prognostizierten Arbeitsplatzeffekte für die vergangenen Jahre, sich auch in der Realität nachweisen lassen.

Das Hearing wurde auch motiviert durch die Arbeiten des RDF an der „*Synopse zu den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main*“ durch die Bulwien Gesa AG und deren Ergebnisse.³ Im Ergebnis dieser Synopse wurde auch empfohlen, die tatsächlich realisierten Arbeitsplatzeffekte zu untersuchen:

Tatsächlich realisierte Arbeitsplatzeffekte

Die mit einer Wertschöpfungsanalyse üblicherweise verbundenen Aussagen zur Beschäftigungswirkung greifen in der Regel zu kurz. Annahme dabei ist nämlich, dass jede vom Flughafen geschaffene Stelle durch einen Arbeitslosen besetzt wird. Dem ist jedoch in den meisten Fällen nicht so. Allerdings kann in einer Quantifizierung versucht werden, die tatsächlich realisierten Arbeitsplatzeffekte zu ermitteln. Neben einer rein zahlenmäßig orientierten Fragestellung kann dieses Thema noch vertiefend behandelt werden, wenn es etwa um Strukturen der Arbeitsplätze und ähnliches geht. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass derartige Fragestellungen einen überproportional hohen Aufwand verursachen. - In Abwägung dieser Gesichtspunkte sind die Gutachter der Ansicht, dass die Quantifizierung der tatsächlich geschaffenen Arbeitsplätze als interessanter Beitrag zur sachlichen Diskussion um die volkswirtschaftlichen Effekte des Flughafen Frankfurt/Main gelten kann.

Da diese Untersuchungen als sehr aufwendig beschrieben wurden, auf der anderen Seite aber ein großes Interesse daran bestand, die prognostizierten Arbeitsplatzeffekte zu validieren, entschloss sich das Projektteam des RDF zu diesen Fragen ein Expertenhearing durchzuführen.

³ Siehe hierzu auch „*Positionen des RDF zum Thema des volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main*“.

2.1 Expertenhaering: Entwicklung des Arbeitsmarktes am Flughafen Frankfurt/Main

2.1.1 Durchführung

Das Expertenhearing wurde am 15. Februar 2007 in Mörfelden durchgeführt. Als Experten nahmen daran teil: Dr. Klaus **Esser**, KE Consult, Kai **Kirchhof**, Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (Bundesagentur für Arbeit), Prof. Dr. Friedrich **Thießen**, Technische Universität Chemnitz, Herr Jürgen **Jäckl**, Herr **Vogt**, Fraport AG und Prof. **Hujer**.

Die Leitfragen des Hearings waren:

- Wie hat sich die Arbeitsplatzsituation am Flughafen Frankfurt quantitativ und qualitativ seit dem Jahr 2000 entwickelt?
- Gibt es Differenzen zwischen der realen Arbeitsplatzentwicklung und den in den vorangegangenen Verfahren prognostizierten und generell erwarteten Arbeitsplätzen?
- Wenn es Differenzen geben sollte: Welche Ursachen können für Differenzen zwischen den Prognosen und der realen Arbeitsplatzentwicklung verantwortlich sein?
- Welche Konsequenzen können aus der Analyse der Arbeitsplatzsituation für die letzten Jahre für die zukünftige Entwicklungen abgeschätzt werden? – Wie sind diese Konsequenzen in Bezug auf die bestehenden Arbeitsplatzprognosen für die Zukunft zu bewerten?

2.1.1 Ergebnisse

Das Hearing ergab ein klares Bild zur aktuellen Beschäftigungssituation der direkt und indirekt Beschäftigten am Flughafen Frankfurt/Main. Die prognostizierten Daten für die direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätze konnten transparent gemacht werden. Die aktuellen Beschäftigtenzahlen decken sich im Wesentlichen mit den früher für den heutigen Zeitpunkt prognostizierten Werten für die direkten und indirekten Arbeitsplätze.

Analoge Schlüsse für die induzierten Effekte und die Standorteffekte sind nicht möglich. Die Daten aus den aktuellen Gutachten dazu wurden von einzelnen Experten stark angezweifelt, aber auch die Basis für die Kritik war schwierig nachvollziehbar.

3. Ergebnisse und Perspektiven des RDF

Viele RDF- und PT-Mitglieder wünschen sich für Zukunft einen sachlicheren Umgang mit den Arbeitsplatzprognosen und deren Bedeutung für den potenziellen Ausbau des Flughafens Frankfurt. Das gilt insbesondere im Hinblick auf die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Ermittlung der Arbeitsplatzprognosen und deren Interpretation mit einem besonderen Schwerpunkt im Bereich der induzierten Arbeitsplatzzahlen und der Standorteffekte. Gerade von kommunaler Seite wird kritisiert, dass viele der Qualitätsansprüche, die an die Arbeiten des RDF auch von Seiten der Fraport AG zurecht gestellt werden (z.B.: Externe Kosten, Immobilienpreisanalyse), von den diskutierten Arbeiten zu den Arbeitplatzeffekten insbesondere in Bezug auf die Transparenz und die Kommunikation der Ergebnisse nicht eingehalten werden wurden.

Die kontroversen Debatten um die existierenden Arbeiten zu den Wertschöpfungs- und Arbeitsmarkteffekten des potenziellen Flughafenausbaus sowie die konstruktiven Diskussionen zu der Synopse im RDF legen daher noch einmal die Empfehlung nahe, zukünftig Arbeiten zu den volkswirtschaftlichen Effekten der Entwicklung des Flughafens abgestimmt in partizipativen Prozessen wie dem RDF zu führen – gerade in Bezug auf induzierte Effekte und Standorteffekte.

Dabei sollte in Zukunft stärker auch die Qualität der zu erwartenden Arbeitsplätze sowie die regional unterschiedliche Verteilung (inklusive disbenefits⁴) berücksichtigt werden und inwieweit Arbeitsplätze (z. B.: Einzelhandel und Handwerk) in den umliegenden Gemeinden aber auch insgesamt durch die Konzentrationswirkung am Flughafen verloren gingen bzw. gehen werden.. Der Frage, wie diese Effekte bewertet und beobachtet werden können, wird aktuell in dem Begleitkreis zur Pilotphase des Sozialmonitorings nachgegangen.⁵

Darüber hinaus sollte die Frage diskutiert werden, wie möglichst sicher gestellt werden kann, dass mit dem Ausbau auch die prognostizierte Arbeitsplatzsteigerung realisiert werden kann, um die positiven Effekte für die Region zu sichern und zu fördern.

⁴ Bei **disbenefits** handelt es sich außerhalb der klassischen volkswirtschaftlichen Lehrbuchdiskussion um negative volkswirtschaftliche Effekte, die aber keine unmittelbaren, realen Kosten nach sich ziehen (z.B.: Ein weiterer Ausbau der Hub-Funktion in Frankfurt/Main könnte auch dazu führen, dass für Flughäfen im Wettbewerb diese Verstärkung zu einer Verringerung ihres Aufkommens führt.). Der Umgang mit disbenefits im RDF ist ebenfalls in der Gesamtschau auf die Arbeiten zu den externen Kosten und volkswirtschaftlichen Nutzen zu diskutieren.

⁵ [Die Ergebnisse dieser Prüfung werden in dem vorliegenden Papier nach Abschluss der Pilotphase des Sozialmonitorings ergänzt.](#)