



regionales
dialogforum

Flughafen Frankfurt

Positionen des RDF zum
Thema Volkswirtschaftlicher
Nutzen des Flughafens
Frankfurt/Main

Regionales Dialogforum

Positionen

Mainz
17. November 2006

1. Einleitung und Hintergrund¹

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 mbH² 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 Themen³.

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. Inhalt 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

¹ Dieses Papier ist Ergebnis der Arbeit des Projektteams Langfristperspektiven unter der Leitung von Christopher Gohl (Geschäftsstelle, IFOK) und Christian Hochfeld (Wissenschaftliche Begleitung, Öko-Institut). Es wurde am 11. Oktober 2006 vom Projektteam und am 17. November 2006 im Forum verabschiedet.

² Die HLT Gesellschaft für Forschung Planung Entwicklung mbH wurde im Juli 2000 umbenannt und trägt seit dem den Namen Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH (FEH).

³ **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/Esner/Kurte/Probst (1999): Der Flughafen Frankfurt/Main als Standortfaktor für die regionale Wirtschaft – Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte alternativer Entwicklungsszenarien.

„Synopsis zu den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main“ in Auftrag, mit der existierende, sinnvoll erfassbare, aber noch nicht erfasste Nutzen identifiziert werden konnten. 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 waren, 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.

2.1 Expertenbefragung zu den externen Kosten und Nutzen des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt

2.1.1 Hearing

Als Basis für weitere Arbeiten veranstaltete das Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret-Strategie“ am 30. August 2001 ein ganztägiges internationales Expertenhearing zu dem Thema „Externe Kosten und Nutzen“ des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt. Auf der Basis dieses Hearings wurde der weitere Umgang mit dieser Thematik im Rahmen des RDF entschieden. Zunächst wurde im Rahmen des Hearings die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit der Ermittlung der Externen Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt diskutiert. Im Anschluss erörterten die Experten⁴ die Thematik, was unter Externen Nutzen des Flugverkehrs grundsätzlich und in Bezug auf den Frankfurter Flughafen verstanden werden kann, und welche Rolle die Externen Nutzen in der Diskussion im RDF um die zukünftige Entwicklung des Flughafens Frankfurt spielen sollten. Sowohl die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit der Erfassung externer Kosten als auch die Erfassung weiterer volkswirtschaftlicher Nutzen des Flughafens Frankfurt über diejenigen hinaus, welche bereits im Rahmen des Mediationsverfahrens bestimmt worden waren, wurden teilweise recht kontrovers diskutiert.

Ein weiterer zentraler Punkt der Diskussion war, ob und wie die Debatte um Kosten und Nutzen des Flughafens Frankfurt unter Berücksichtigung externer Effekte zusammengeführt werden sollte. Die Experten waren sich einig, dass eine Saldierung externer Kosten und volkswirtschaftlicher Nutzen im Rahmen der laufenden Debatte nicht sinnvoll machbar sei.

2.1.2 Schriftliche Befragung

Die weitergehende Diskussion zu den potenziellen externen bzw. volkswirtschaftlichen Nutzen im Nachgang zum Expertenhearing wurde kontrovers geführt. Hauptursache war die unterschiedliche Einschätzung der Experten des Hearings zu der Frage der Existenz und der Bedeutung sog. externer

⁴ Dr. Martin Harsche von der Fraport AG, Markus Maibach INFRAS in Zürich, Dr. Klaus Rennings, Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) in Mannheim, Herr Vosskamp von der Bulwien AG in München und Ron Wit von CE in Delft.

Nutzen eines Flughafens, sowie zu der Beurteilung der Möglichkeiten der wissenschaftlich vertretbaren Erfassung und Quantifizierung.

Das Projektteam entschied sich, zu diesen Fragestellungen noch einmal zusätzliche Experten schriftlich zu befragen – Prof. Dr. Herbert Baum, Institut für Verkehrswissenschaft der Universität zu Köln, und Prof. Dr. Werner Rothengatter, vom Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW) an der Universität Karlsruhe. Die Quintessenz der beiden Stellungnahmen war, dass die Existenz zusätzlicher volkswirtschaftlicher Nutzen, die noch nicht in den Arbeiten des Mediationsverfahrens oder des RDF untersucht worden waren, nicht grundsätzlich bestritten wurde. Jedoch wird grundsätzlich von den meisten Experten bezweifelt, dass diese Effekte als extern zu bezeichnen sind. Bei den weitergehenden Arbeiten wurde empfohlen das Ziel weiterer Untersuchungen in den Vordergrund zu stellen. Unterschiedliche Auffassungen bestanden hinsichtlich der Frage der Bedeutung dieser Effekte im Falle des Flughafens Frankfurt/Main. Gerade in Abgrenzung und Ergänzung zu den bisherigen Arbeiten im Mediationsverfahren wurde eine methodisch saubere Quantifizierbarkeit tendenziell skeptisch beurteilt.

Auf der Basis des Expertenhearings und der zwei ergänzenden Stellungnahmen sowie der Diskussion dazu beschloss das Projektteam, eine „*Synopse zu den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main*“ in Auftrag zu geben.

2.2 Synopse zu den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main

2.2.1 Ziel und Durchführung

Ziel dieser Synopse war es, die gesamten volkswirtschaftlichen Nutzen, die vom Flughafen Frankfurt ausgehen, zusammenfassend darzustellen und mögliche Wege aufzuzeigen, wie bisher nicht erfasste, aber relevante externe Nutzen methodisch korrekt und möglichst quantitativ erfasst werden können. Aufgrund der im Vorfeld geäußerten Bedenken zu der methodisch angemessenen Erfassung weiterer volkswirtschaftlicher Nutzen war es explizit nicht die Aufgabe der Synopse, mögliche Nutzen bereits zu quantifizieren. Die Synopse sollte primär einen Beitrag zur Versachlichung der Diskussion um die volkswirtschaftlichen Nutzen und Externe Kosten des Flughafens Frankfurt/Main liefern, indem

- mögliche zusätzliche bisher nicht erfasste volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens identifiziert werden sollten,
- deren Bedeutung abgeschätzt werden sollte und
- den Mitgliedern des RDF und dessen Projektteams ein Eindruck über die Machbarkeit und den Aufwand der Erfassung vermittelt werden sollte.

Die Basis für die Synopse waren die Untersuchungen zur Beschäftigungswirkung, zu den Arbeitsplatz- und Standorteffekten im Rahmen des Mediationsverfahrens (s.o.) sowie darauf aufbauende, ergänzende und aktualisierende Arbeiten im Rahmen des Raumordnungsverfahrens.

Basierend auf diesem konsensualen Verständnis wurde unter 14 ausgewählten internationalen Institutionen eine Ausschreibung der Synopse vorgenommen. Das Projektteam und das RDF

beauftragten ein Projektteam aus der Bulwien AG in München und STAT-Plan in Regensburg mit der Synopse⁵.

Aufgrund der komplexen Aufgabenstellung erfolgte die Bearbeitung in drei Modulen: In **Modul I** wurden die Gutachten W1-W4 (s. o.) synoptisch dargestellt. **Modul II** hatte die Aufgabe, sich dem Themenkomplex volkswirtschaftlicher Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main systematisch zu nähern und verfolgte dabei zwei wesentliche Ziele:

1. Zunächst ging es darum, das Phänomen „volkswirtschaftlicher Nutzen“ definitorisch abzugrenzen⁶. Es wurde auch gezeigt, an welchen Stellen die bisherige Vorgehensweise an Grenzen stößt.
2. In einem weiteren Schritt wurde eine stringente Strukturierung aller Nutzen ermöglicht, die auf direkte oder indirekte Weise vom Flughafen Frankfurt/Main ausgehen. Ausdrückliche Anforderung an das Gutachten war es, damit eine Art **Kompodium** von entstehenden Nutzeneffekten an die Hand zu bekommen, in dem die positiven volkswirtschaftlichen Auswirkungen⁷ des Flughafens aufgelistet sind – auch als Ausgangsbasis für potenzielle weitere Arbeiten des RDF zu dieser Thematik (z.B.: Effekte eines Nachtflugverbots).

In **Modul III** wurden die Ergebnisse der beiden vorangegangenen Module zusammengeführt. Dazu wurden die zentralen Fragestellungen beantwortet:

- Wie lassen sich die in Modul I zusammenfassend beschriebenen Ergebnisse der Gutachten W1-W4 in die im Rahmen von Modul II erarbeitete Nutzenklassifikation einordnen und bis zu welchem Grad werden dadurch die klassifizierten Nutzen auf inhaltlicher und auf quantitativer Ebene abgedeckt?
- Welche darüber hinausgehenden Nutzen sind quantifizierbar und auf welche Weise lassen sich darüber hinaus bislang nur qualitativ beschriebene Nutzen quantifizieren?

Daraus resultierte für jeden der in Modul II identifizierten Nutzen eine Aussage, ob und in welchem Umfang dieser durch die schon bestehenden Gutachten zum Flughafen Frankfurt/Main abgedeckt wird. Kam diese Prüfung zu dem Ergebnis, dass der Nutzen noch nicht vollständig bearbeitet ist, so wurde in der nächsten Phase der Untersuchung die Notwendigkeit einer weiteren Quantifizierung sowie deren zu erwartende Kosten und Nutzen beurteilt und ein möglicher **Quantifizierungsansatz** skizzenhaft inklusive Kostenkalkulation dargestellt. Abschließend erfolgte eine Handlungsempfehlung, in der den einzelnen dargestellten Quantifizierungen Prioritäten bei der weitergehenden Behandlung zugeordnet wurden.

2.2.2 Ergebnisse

Die Synopse kam zu dem eindeutigen Ergebnis, dass vor allen Dingen mit den Gutachten W1/2 und W4 (und den darauf aufbauenden Arbeiten) schon eine Vielzahl von Nutzen abschließend behandelt

⁵ Mit der Qualitätssicherung der Synopse wurden INFRAS aus Zürich und KE Consult aus Köln beauftragt.

⁶ Naturgemäß sind die Auswirkungen eines Projektes in der Größe des Flughafen Frankfurt/Main sehr vielschichtig. Um eine Gliederung für die Vielzahl der denkbaren Nutzenarten zu erhalten, hat die Bulwien AG sechs Klassifikationsdimensionen definiert, mit denen einzelne Nutzen kategorisiert werden können. Hierfür wurden bereits in der Literatur bestehende Konzepte verwendet, erweitert und der vorliegenden Thematik entsprechend angepasst.

⁷ Aufgrund der Komplexität der Thematik konnte im Rahmen der Synopse nicht ausführlich auf sog. **disbenefits** eingegangen werden. Dabei 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.

werden⁸. Dennoch identifizierten die Gutachter auf der systematischen "Nutzenlandkarte" einige weiße Flecken, die überhaupt nicht oder nicht komplett im Mediationsverfahren oder in dessen Folge behandelt wurden. Diese Nutzen wurden im Einzelnen hinsichtlich ihrer möglichen Quantifizierung analysiert, und es wurde zu jedem der Nutzen eine Handlungsempfehlung abgegeben, ob und gegebenenfalls wie eine Quantifizierung ablaufen könnte – als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für das Projektteam und das RDF.

So wurden insbesondere:

- „Umfang des zu erwartenden Nutzens“
- „Angemessenheit der Relation zwischen Analyseaufwand und Analyseertrag“ sowie
- „Nachweis einer kausalen Beziehung zwischen der Existenz/dem Ausbau des Flughafens und dem zu untersuchenden Nutzen“

in die Entscheidung über die Bewertung einbezogen. Vor allem am letzten Kriterium scheiterte eine Reihe von Quantifizierungsansätzen, da es nach Auffassung der Gutachter in vielen Fällen nicht möglich ist, den Einfluss des Flughafens quantitativ nachzuweisen. Als weiteres Entscheidungskriterium wurde die regionale Inzidenz des Nutzens angeführt: Je genauer sich die regionale Wirkung eines Nutzens festmachen ließ, umso wichtiger wurde die weitere Quantifizierung betrachtet. Die Gutachter gewichteten Ihre Einschätzungen zur weitergehenden Quantifizierung von „notwendig“ bis „interessant“.

Quantifizierung der Wertschöpfung in der Bauphase

In den bestehenden Gutachten W1/2 wurde unter Verwendung der Input-Output-Analyse untersucht, welche Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der Flughafen in seinem derzeitigen Betrieb und welche er nach Fertigstellung der Ausbauphase generiert. Nicht vorgenommen wurde hingegen eine Analyse, in der Wertschöpfungseffekte während der Ausbauphase untersucht werden. Angesichts einer geplanten Investitionssumme von 3,3 Mrd. Euro und der Möglichkeit, dieser Frage in engem regionalen Fokus nachzugehen, erschien den Gutachtern eine weitere Analyse dieses Nutzens als *notwendiger Beitrag* zur sachlichen Diskussion um die volkswirtschaftlichen Effekte des Flughafens Frankfurt/Main.

Effekte aus veränderten Immobilienpreise

Direkt und unmittelbar werden auch die Immobilienpreise durch den Flughafen Frankfurt/Main beeinflusst. Ohne an dieser Stelle konkrete Wertgrößen anzugeben, ist klar, dass dieser Effekt in seiner kleinräumigen Abgrenzung ein beträchtliches Ausmaß annehmen kann. Eine qualifizierte quantitative Analyse könnte somit auch der wissenschaftlichen Diskussion um Effekte von Flughäfen neue Impulse geben. Gleichwohl ist damit auch ein erheblicher methodischer Forschungsaufwand verbunden, da hier neue Wege beschritten werden müssen. Mit gewissen Einschränkungen wären auch Aussagen zu zukünftigen Veränderungen der Immobilienpreise möglich.

Insbesondere aufgrund der Möglichkeit ortsspezifischer Aussagen erschien somit die Quantifizierung der Effekte aus veränderten Immobilienpreisen als *notwendiger Beitrag* zur sachlichen Diskussion um die volkswirtschaftlichen Effekte des Flughafens Frankfurt/Main.

Zeitersparnisse für Fluggäste im Reiseverkehr

⁸ Die Teilgutachten W1/W2 liefern eine Quantifizierung der durch die Leistungserstellung bedingten direkten, indirekten und induzierten Effekte. Das Teilgutachten W4 liefert eine Quantifizierung der Effekte bedingt durch die Erreichbarkeit, also der durch Leistungsanspruchnahme bedingten katalytischen Effekte, die wiederum direkte, indirekte und induzierte Effekte nach sich ziehen. Teilgutachten W3 befasst sich nicht mit einer Nutzenmessung und liefert folglich keine im Hinblick auf Modul II bzw. Modul III verwertbaren Ergebnisse.

Als klassische Quantifizierung bei Flughäfen kann die Analyse von Zeitersparnissen für Fluggäste im Reiseverkehr gelten. Typischerweise wird dieser Nutzen als dominierend für die Seite der Leistungsanspruchnahme angesehen. Auch hier sind regional differenzierte Aussagen möglich. Anders als bei der Analyse der Immobilienpreise fällt hier jedoch nicht der gesamte Nutzen in einer kleinräumigen Region um den Flughafen an; aufgrund der Hub-Funktion ist der Einzugsbereich der Nutznießer wesentlich größer. Eine Monetarisierung ist zudem nur unter der Erhebung von Zahlungsbereitschaften möglich.

Die Gutachter sind der Ansicht, dass die Quantifizierung der Zeitersparnisse für Fluggäste im Reiseverkehr als *sehr interessanter Beitrag* zur sachlichen Diskussion um die volkswirtschaftlichen Effekte des Flughafens Frankfurt/Main gelten kann.

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 Flughafens Frankfurt/Main gelten kann.

Nutzen für das Image der Region

Dass der Flughafen Frankfurt/Main die Rhein-Main-Region zu einem internationalen Bekanntheitsgrad verhilft, ist weitgehend unbestritten. Darüber hinaus wird mit dieser Bekanntheit auch eine Reihe positiver Attribute transportiert. Der *Nutzen aus dem Flughafen als Imagefaktor* ist daher nicht zu unterschätzen. Als problematisch muss hier jedoch gesehen werden, dass harte Faktoren bei derartigen Untersuchungen in der Regel nicht in vollem Ausmaß zum Tragen kommen können. Darüber hinaus sind eventuelle inhaltliche Überlappungen zum Gutachten W4 zu berücksichtigen. Die Gutachter sind daher der Ansicht, dass die Quantifizierung des Nutzens als *interessanter Beitrag* zur sachlichen Diskussion um die volkswirtschaftlichen Effekte des Flughafens Frankfurt/Main gelten kann.

Nutzen aus der hochwertigen landseitigen Anbindung des Flughafens

Insbesondere Personen in der Nähe des Flughafens profitieren von seiner landseitigen Anbindung an unterschiedliche Verkehrskreisläufe. Eine Quantifizierung dieses Nutzens ähnelt grundsätzlich der Methodik bei der Analyse der Zeiteinsparungen. Allerdings ist die Relevanz als deutlich geringer einzuschätzen. Jedoch ist bei diesem Nutzen eine eindeutige regionale Zuordnung – auch relativ kleinräumig – möglich. Daher sind die Gutachter der Auffassung, dass die Quantifizierung des Nutzens aus der hochwertigen landseitigen Anbindung als *interessanter Beitrag* zur sachlichen Diskussion um die volkswirtschaftlichen Effekte des Flughafens Frankfurt/Main gelten kann.

In der abgestuften Bewertung der potenziell zusätzlich zu untersuchenden Nutzen sind die von den Gutachtern genannten Punkte noch einmal in der folgenden Abbildung dargestellt:

Bulwien AG

Modul III: Zusammenfassung: Welche weiteren Nutzen können sinnvollerweise erhoben werden?

- Quantifizierung der Wertschöpfung in der Bauphase + + +
- Effekte aus veränderten Immobilienpreisen + + +
- Zeitersparnisse für Fluggäste im Reiseverkehr + +
- Weitergehende Nutzeneffekte aus der zusätzlichen Beschäftigung durch den Flughafen Frankfurt/Main +
- Nutzen für das Image der Region
- Nutzen aus der hochwertigen landseitigen Anbindung des Flughafens

© Bulwien AG 2003 (TR RDF)

Die Synopse verdeutlichte, dass die vorgeschlagenen Quantifizierungsarten sowie die zu erwartenden Umfänge der Quantifizierungen überaus heterogen sind. Darüber hinaus sind Entscheidungen über die weitere Untersuchung solcher Nutzen stets von der **Funktion der Untersuchung** sowie vom Informationsstand zum spezifischen Nutzen abhängig.

2.2.3 Fazit der Synopse und weitere Diskussion im RDF

Zusammenfassend konstatieren die Gutachter und Qualitätssicherer, dass die im Rahmen der Mediation in Auftrag gegebenen Gutachten W1/2 und W4 unter den gegebenen Prämissen einen recht großen Teil der Nutzen abdecken, die in Modul II dargestellt und dort in eine stringente Struktur eingegliedert wurden.

Die Ergebnisse der Synopse wurden dem Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret-Strategie“ zusammen mit den Ergebnissen des Gutachtens zu den Externen Kosten erstmalig am 09. September 2003 in Neu-Isenburg und dem RDF selbst am 19. September 2003 in Hofheim vorgestellt. Es wurde angeregt, die Diskussion zu den Schlussfolgerungen aus den beiden Gutachten kombiniert zu führen. Diese Diskussion wurde mit der Projektteamsitzung am 19. November 2003 in Zeppelinheim begonnen. In beiden Gutachten wurde angeregt, die Bedeutung der Immobilienpreisentwicklung im Kontext der externen Kosten und volkswirtschaftlichen Nutzen der Flughafenentwicklung als Anlass zu nehmen, diese in den eigenen Arbeiten zum Immobilienmanagement näher zu untersuchen.

Diesem geht das RDF mit dem Gutachten „Analyse der Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main“ nach, das von Prof. Hagedorn vom SEurWIS Studienzentrum aus Detmold bearbeitet wird.

3. Positionen des RDF

Alle Mitglieder des Regionalen Dialogforums sind sich grundsätzlich der großen Bedeutung des Flughafens Frankfurt/Main aus wirtschaftlicher und arbeitsmarktpolitischer Sicht für die Region bewusst. Im Hinblick auf die im Rahmen der förmlichen Verfahren für den Flughafensausbau quantitativ ermittelten Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte werden im RDF und im Projektteam jedoch kontroverse Positionen vertreten.

Von kommunaler Seite wurde im Projektteam wiederholt die methodische Validität von Teilen der Arbeitsplatzprognosen in Frage gestellt. Vor allen Dingen die Addition der Arbeitplatzeffekte, die in der öffentlichen Diskussion von verschiedenen Seiten genutzt werden, wurde im Hinblick auf die wissenschaftliche Grundlage und die realen Bezüge (gerade bei den induzierten bzw. katalytischen Effekten) kritisiert. Darüber hinaus wird von einigen Vertretern bedauert, dass die vorliegenden Arbeiten nicht auch mögliche Arbeitsplatzverluste durch den Ausbau (gerade im Hinblick auf bestimmte Kommunen) thematisieren (Disbenefits) und darauf aufbauend Netto-Arbeitsplatzeffekte ausweisen. Zusätzlich wird eine verstärkte Diskussion auch zur Qualität der entstehenden Arbeitsplätze angeregt.

Aus Sicht der Fraport AG wurden die hier von den kommunalen Vertretern angesprochenen Kritikpunkte bereits im Rahmen des laufenden Genehmigungsverfahrens hinreichend erörtert.⁹

Auf der Grundlage der Ergebnisse der eigenen Arbeiten des RDF, der „*Synopse zu den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main*“ sind sich die Mitglieder des RDF mit den Gutachtern und Qualitätssicherern der Arbeit darin einig, dass mit den vorliegenden Arbeiten für die förmlichen Verfahren ein großer Teil der mit dem Ausbau zu erwartenden Nutzenarten abgedeckt wird. Damit konnte erstmalig in der Nutzendebatte der zukünftig zu diskutierende Rahmen weitestgehend abschließend abgesteckt werden, wenn in Zukunft weitere Kosten-Nutzen-Analysen im Kontext von Veränderungen des Betriebs am Flughafen Frankfurt erforderlich werden sollten.

4. Empfehlungen und Ausblick

In Bezug auf die Empfehlungen der Gutachter zur Quantifizierung weiterer Nutzenarten war sich das RDF einig, dass die *Effekte des Ausbaus aus veränderten Immobilienpreisen* von höchstem Interesse für die weitergehenden Diskussionen im Kontext des potenziellen Flughafenausbaus ist.

Dementsprechend entschied das Dialogforum einstimmig, die potenziellen Effekte des (Ausbaus) des Flughafens auf die Immobilienpreise und -werte in der Region in einem eigenen Gutachten zu untersuchen¹⁰.

⁹ Vor diesem Hintergrund weist die Fraport AG darauf hin, dass das RDF und das Projektteam sich frühzeitig dagegen entschieden haben, die Arbeiten im Rahmen des Raumordnungsverfahrens und des Planfeststellungsverfahrens zu den quantitativen direkten, indirekten und katalytischen Effekten sowie zu den Standorteffekten des Flughafens zu begleiten. Die Fraport AG verweist auf die einhellige Meinung der Mitglieder des RDF, dass die Auseinandersetzung zu der Qualität und zu den Ergebnissen der für die förmlichen Verfahren erstellten Gutachten auch in den förmlichen Verfahren erfolgen sollte (siehe auch Seite 2 dieses Papieres).

¹⁰ Prof. Dr. Wolfgang Hagedorn: „Analyse von Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main“. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in einem eigenen Positionen-Papier des RDF erläutert werden.

Zur *Quantifizierung der Wertschöpfung in der Bauphase* war sich das Projektteam darin einig, dass dies eine interessante Frage ist. Allerdings konnte man sich nicht darauf einigen, diesen Nutzen im Rahmen des RDF näher quantitativ zu untersuchen, da von einigen Mitgliedern in Frage gestellt wurde, welche Anteile bereits in den existierenden Gutachten untersucht wurden. Im Hinblick auf die Monetarisierung der *Zeitersparnisse für Fluggäste im Reiseverkehr* wurde im RDF diskutiert, dass die Nutznießer aufgrund der Hub-Funktion des Flughafens weit über die Region hinaus gehen. Die Quantifizierung auf Basis der Erhebung von Zahlungsbereitschaften wurde von einigen Mitgliedern so kritisch gesehen, dass keine Einigung zur Untersuchung dieser Nutzen erzielt werden konnte. Der *Nutzen für das Image der Region* wurde intensiv im Projektteam diskutiert. Eine entsprechende Untersuchung (in Kooperation mit anderen Institutionen in der Region) wurde zwar zeitweise vom RDF angestrebt konnte jedoch nicht realisiert werden.

Über die weiteren von den Gutachtern genannten zusätzlichen Nutzen und darüber hinaus wurden vom Projektteam und vom RDF zum gegenwärtigen Kenntnisstand einhellig - insbesondere in der Abwägung von Aufwand der Ermittlung und „Nutzen“ bzw. Funktion für die Versachlichung der Debatte - keine weiteren Untersuchungen im Rahmen des RDF als interessant erkannt.

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 die Empfehlung nahe, zukünftig Arbeiten zu den volkswirtschaftlichen Effekten der Entwicklung des Flughafens abgestimmt in partizipativen Prozessen wie dem RDF zu führen.