

100.000 AP durch Flughafenausbau. Legende und Wunschvorstellung.

Ausgangsbasis der Berechnung:

Gutachten 19.1. PFV Arbeitsplatzeffekte am Flughafen Rürup, Hujer, Da.

Gutachten 19.2. PFV Standorteffekte durch Ausbau Baum Uni Köln.

Grundlage beider Gutachten sind die Erhebungen für die Mediation aus dem Jahre 1999. Die Zahlenwerte wurden für das ROV und das PFV zwei Mal überarbeitet bzw. korrigiert.

Beide Gutachten sind methodisch und inhaltlich unzureichend.

Methodisch: Unzureichende Datenmenge u.a. extrem hohe Verweigerungsrate, unsaubere Durchführung wie Vermengung verschiedener Befragungsmethoden mit unzulässiger Verrechnungen ihrer Ergebnisse. Unterschlagung der begleitenden, aber für Fraport negativen empirischen Untersuchung der Arbeitsplatzeffekte W3 des RWI(Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung) nach der Mediation.

Inhaltlich: Einseitiger Untersuchungsansatz – nur positive Effekte. einseitige Interpretationen bis zu Manipulation der Ergebnisse.

Ergebnis: Bedenkliche Hochrechnungen von Beschäftigungseffekten.

Verrechnung beider Untersuchungen in unzulässiger Form und ohne Berücksichtigung der negativen Effekte, die nicht untersucht wurden.

Wie kommt man auf 100.000 Arbeitsplätze?

Beide Gutachten errechnen unabhängig voneinander theoretische Beschäftigungszuwächse am Flughafen bzw. am Standort Rhein-Main in Form von direkten, indirekten, induzierten AP-Effekten. Dies mag methodisch zulässig sein, dies aber gleichzusetzen mit entstehenden Arbeitsplätzen ist m Zeichen von Globalisierung und Rationalisierungszwängen äußerst fragwürdig. Es ist anzuzweifeln, dass aus etwaigen stimulierenden Effekten auch gleich AP entstehen.

Das Gutachten 19.1. multipliziert und addiert eine hochgerechnete Zahl von Direktbeschäftigten (geschätzter Personalzuwachs am Flughafen, also bei Fraport, LH, sonstige Firmen, Behörden)

Mit indirekten Beschäftigungseffekten (errechnete Personalzuwächse im regionalen Umfeld des Flughafens, also Dienstleister und Lieferanten)

Mit induzierten Beschäftigungseffekten (errechnete Einkommens- und Arbeitseffekte durch eine erhöhte Konsumnachfrage aus dem Erwerbseinkommen der zusätzlich Beschäftigten auf dem Flughafen und der Beschäftigten z.B. bei Lieferanten. also- die Mitarbeiter der Fraport, im Elektrizitätswerk und beim Autohersteller

müssen Brötchen für ihr Frühstück und Kleidung für ihre Kinder, der Autohersteller muss seine Bleche beim Stahlhersteller kaufen.)

Ergebnis: 53.000 Arbeitsplatzeffekte für die BRD davon 32.000 für den Reg. Da. Gleichgesetzt mit der Region Rhein-Main.

Das Gutachten 19.2. errechnet neben direkten, indirekten induzierten auch noch sog. katalytische Beschäftigungseffekte (Einkommens- und Arbeitseffekte durch Unternehmen, die sich wegen des Flughafenbaus neu in der Region ansiedeln.

Ergebnis: 79.000 direkte, indirekte, induzierte und katalytische Arbeitsplatzeffekte für Reg. Da.

Beide Gutachter zeichnen zunächst einmal ausschließlich für ihre Gutachten verantwortlich. Beide Gutachten sind individuell ermittelt und haben keinen Bezug zueinander.

Fraport verknüpft die Ergebnisse zu einer Gesamtzahl.

Man reduziert aus dem Gutachten 19.1. von den 53.000 bundesweiten AP-Effekten die 32.000 direkten, indirekten, und induzierten AP-Effekte aus dem Reg.Bez.Da. mit der Begründung, dass diese ja bereits im Gutachten 19.2. erfasst seien und addiert die verbleibenden 21.000 restlichen bundesweiten AP-Effekte zu den 79.000 aus dem Gutachten 19.2. und erhält so eine runde Summe von 100.000 zusätzlich entstehenden Arbeitsplätzen.

Zieht man wiederum die oben zitierten 32.000 direkten, indirekten und induzierten AP-Effekte aus dem Reg.DA. von den insgesamt dort angeblich entstehenden Jobs von 79.000 ab, resultieren lt. Fraport dort 47.000 sog. Katalytische AP-Effekte.

Diese Ergebnisse sind inzwischen durch Wissenschaftler und durch die wirtschaftliche Entwicklung widerlegt.

Nachstehend die wichtigsten Gründe der Fehlprognosen:

Völlig abwegig ist die Prognose, dass durch Neuansiedlung zusätzlicher Unternehmen 47.000 sog. Katalytische AP entstehen sollen. Der Flughafen Rhein-Main in seiner jetzigen Größe gehört zu den führenden internationalen Luftverkehrsangeboten der Welt. Es ist sehr schwer vorstellbar, warum nun durch den Ausbau zusätzliche Anreize zu Ansiedlung entstehen sollen. Es ist im Gegenteil eher damit zu rechnen, dass Unternehmen wegen der Mehrbelastungen durch Lärm, Schadstoffbelastungen, Verlust von Wohn- und Lebensqualität im Falle eines Ausbaus sich hier nicht ansiedeln oder sogar wegziehen.

Und wenn sich trotzdem das eine oder andere Unternehmen hier ansiedeln sollte, so würde dieses nicht neu entstehen, sondern aus einem anderen Standort verlagert werden. Es entstünde also bestenfalls ein Nullsummenspiel.

Auf Grund ihrer Unsicherheit ist das Quantifizieren katalytischer Effekte in Gutachten nicht nur unüblich, sondern gilt aus wissenschaftlicher Sicht als unseriös.

Für die prognostizierten 53.000 zusätzlichen direkten, indirekten und induzierten AP-Effekten aus dem Gutachten 19.1. ist der rechnerischere Ausgangswert falsch bzw. ist nicht eingetroffen. Ausgangswert aller Hochrechnungen für indirekte und induzierte Effekte ist der geschätzte Zuwachs direkter AP am Flughafen. Aus der Multiplikation dieses geschätzten Zuwachses mit Faktoren zwischen 1,3 bis 1,7 wird der Gesamtzuwachs errechnet. Wenn aber der Zuwachs an direkten AP ausbleibt, bricht die gesamte Prognose in sich zusammen.

Laut der Prognose aus dem Gutachten 19.1. sollen zwischen den Jahren 2000 und 2015 über 32.000 neue AP am Flughafen entstehen. Multipliziert mit einem über die Zeit variablen Faktor dem Faktor von ca. 1,7 im Schnitt ist dies die Grundlage der Berechnung für die prognostizierten 53.000 neuen Jobs.

Nach dieser Prognose hätte die Zahl der Beschäftigten im Jahre 2005 bei bereits 74.000 liegen müssen. Fraport hat aber Schwierigkeiten nachzuweisen, dass sich die Zahl der direkt Beschäftigten von 62.500 seit der Mediation überhaupt nennenswert verändert hat. Die gegenwärtige Schätzung beläuft sich auf ca. 65.000. Fraport entzieht sich jeder offiziellen Kontrolle und verwickelt sich mit unterschiedlichen Zahlenangaben in Widersprüche. Eine von Fraport in die Öffentlichkeit getragene eigene Untersuchung spricht von 68.000. Eine von mir über das RDF (Frau Beuthner) an Fraport heran getragene Anfrage über Art und Durchführung dieser Untersuchung blieb unverbindlich und vage. Aber selbst wenn diese Zahl korrekt wäre, bliebe sie erheblich unter der Zielprognose, die ja Basis aller Hochrechnungen ist.

Zu den qualitativen Aspekten einer großen Zahl von Direktbeschäftigten am Flughafen- und vor allem bei Fraport und ihren Tochtergesellschaften will ich mich hier nicht weiter äußern. Obwohl dies im Zusammenhang mit Standortfragen wie Kaufkraft und Zuzug höchst interessante Fragen sind. Untersucht werden müsste aber in diesem Zusammenhang die Zählweise und Bewertung der Fraport-Statistiken. Wie werden z.B. Teilzeit und Ein-Eurojobs gezählt? Dürfen die kürzlich aufgrund neuer EU-Verordnungen eingestellten Sicherheitskräfte als Bestätigung für die Richtigkeit der Jobprognosen gerechnet werden?

Bemerkenswert ist, dass auch die Gutachter von 19.1. im Rahmen ihrer Überarbeitungen für das PFV nicht zuletzt aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung selber eine Korrektur ihrer Prognosen vorgenommen haben. Danach reduziert sich die Hochrechnung von über 53.000 Effekte auf ca. 29.000. Hierin enthalten sind für den Reg.Da. 21.000 Effekte. Macht man hier noch einmal das gleiche Spiel wie Herr Bender zieht die Darmstädter Zahlen ab und addiert die Differenz von 8.000 AP-Effekten, die nunmehr bundesweit, außerhalb vom Reg.Da. entstehen sollen zu den 79.000 aus dem Baum Gutachten 19.2., so kommt man selbst mit offizieller Lesart nur noch auf 87.000 direkte, indirekte, induzierte und katalytische AP-Effekte.

Wiederholt man auch hier die Fraport-Rechnung und zieht von den 79.000 AP-Effekten des Reg.Bez.Da. die 21.000 direkten, indirekten und induzierten Darmstädter AP-Effekte aus 19.1. ab, so kommt man auf 58.000 katalytische Effekte.

Da man mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit das Entstehen katalytischer Effekte ausschließen kann, verbleiben nach offizieller Lesart gerade mal 29.000 Arbeitsplatzeffekte. Dies ist der bescheidene Rest aus ehemals wildesten

Prognosen bis zu 250.000 neuen Jobs, die von Politik und Wirtschaft in die Öffentlichkeit getragen wurden. am 24.04.07:

Auch diese Zahl ist im höchsten Maße fragwürdig, da Fraport unter gewaltigem Rationalisierungszwang steht. Da für eine AG die Gewinnmaximierung und nicht die Schaffung von Arbeitsplätzen im Mittelpunkt steht, so ist davon auszugehen, dass es trotz der angestrebten Zunahme von Flugbewegungen zu keinen nennenswerten Arbeitszuwächsen kommen wird.

Wenn man jetzt noch berücksichtigt, dass durch den Flughafen eine große Anzahl von Unternehmen abwandern bzw. verloren gehen, so z.B. das Gewerbegebiet Taubengrund am Mönchhof oder die Ticona., dann ist man nicht mehr weit von der von Professor von Hauff in Offenbach aufgestellten Prognose, dass sogar mit negativen Beschäftigungszahlen zu rechnen ist.

Neu-Isenburg, den 28.02.2006

Nick Timm

PS: Nachrecherche und Gegencheck am 24.04.07:

Quelle: Michael Paulitsch „Der Flughafenbau Frankfurt am Main: Betriebs- und volkswirtschaftliche Überlegungen. Ein Leitfaden für die Erörterung im Planfeststellungsverfahren“ Seite 131 und 134.

Die Zahlenwerte variieren leicht, er kommt aber zu einem ähnlichen Gesamtergebnis.

(1) Das Gutachten 19.2 Standortfaktor/Baum endet mit 79.000 Personen für den Bezirk Darmstadt. Darin sind alle Hochrechnungen der AP-Effekte enthalten (direkte, indirekte, induzierte und katalytische).

Das Gutachten 19.1 Einkommenseffekte/Hujer endet über den Einkommensmultiplikator mit 43.000 Personen (bundesweit). Dieses Gutachten enthält nur direkte, indirekte und induzierte Beschäftigungseffekte. Darin enthalten ist auch der Bezirk Darmstadt.

Nunmehr werden beide Gutachten addiert. Damit nicht doppelt gezählt wird, wird Darmstadt mit 25.000 Personen herausgenommen:

$$79.000 + 43.000 - 25.000 = 97.000$$

(2) Zieht man von den 97.000 die 43.000 bundesweit errechneten Effekte(direkt, indirekt, induziert) ab, dann hat man die 54.000 zusätzlichen so genannten katalytischen Effekte.