

Jobmotor Flughafen

Flughäfen und regionale Entwicklung

Mythen und Wahrheiten

Vortrag gehalten am 11. September 2010 in der Stadthalle Rüsselsheim

Powerpoint: Mythen und Wahrheiten

Friedrich Thießen

Kontakt: finance@wirtschaft.tu-chemnitz.de

Stichworte für Internet: Mediationsverfahren, Ausbau Flughafen, Rhein-Main-Gebiet,
Arbeitsmarkt, Jobmotor.

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, dass *Hermann Schauss* zusammen mit *Dirk Treber* die Initiative entfaltet hat, sich heute hier zu einer Fachtagung zu treffen. Ich selbst komme vom Rhein-Main-Institut, das gegründet worden ist, um die Initiativen des Rhein-Main-Gebietes, die sich sachgerecht mit Flughäfen und der regionalen Entwicklung auseinandersetzen wollen, mit wissenschaftlich fundierten Informationen zu unterstützen. Wir haben in den letzten 10 Jahren viel wissenschaftlich aufgearbeitet. Wir haben die Ergebnisse in anerkannten und referierten Zeitschriften veröffentlicht. Dies haben die Experten des Flughafens und der Landesregierung, die oft gegenteiliger Ansicht waren, nicht geschafft. Das zeigt m.E. deutlich den qualitativen Unterschied.

Thema heute sind Mythen und Wahrheiten zur regionalen Entwicklung durch Flughäfen. Ich kann Ihnen Ergebnisse eigener Untersuchungen des Rhein-Main-Instituts zeigen. Aber wenn man von Mythen und Wahrheiten spricht, dann muss man doch ganz am Anfang beim Mediationsverfahren beginnen. Deshalb soll das Thema von diesem bedeutenden Verfahren aus angegangen werden.

Das Mediationsverfahren

Erinnern Sie sich noch an das Mediationsverfahren? Na klar! Aber was ist seine Bedeutung? In einem Teil der Politik und bei Fraport wird der Mythos verbreitet, wichtigste Aufgabe sei es gewesen, das Entstehen gewalttätiger Proteste zu verhindern. Dies sei gelungen, und damit sei das Verfahren erfolgreich gewesen.

Wir vom Rhein-Main-Institut vermuten, dass mit dieser Argumentation auch das Ziel verfolgt wird, die vielen Mängel des Verfahrens zu kaschieren: Die erheblichen Manipulationen und willkürlichen Eingriffe werden in dieser sehr einseitigen Argumentation als notwendig dargestellt, um den legitimen Zweck, die Verhinderung von Gewalt, zu erreichen. Das ist eine bedenkliche Einstellung.

Das Rhein-Main-Institut hat festgestellt, dass das Mediationsverfahren von vornherein auch darauf gezielt hat, Tatsachen zu verbiegen und Mythen zu schaffen. Die Ergebnisse sind in einem erheblichen Maße manipuliert worden. Mit *allen* Wirtschaftsgutachten wurden Manipulationen vorgenommen. Das möchte ich im Folgenden zeigen. Abschließend will ich Ihnen Ergebnisse des Rhein-Main-Instituts über den Zusammenhang zwischen regionalem Wachstum und der Nähe zu Flughäfen zeigen. Die Ergebnisse finden sich auf den Powerpoint-Folien. Die ausführliche Studie ist beim Rhein-Main-Institut oder an meinem Lehrstuhl an der Universität Chemnitz erhältlich.

Das Mediationsverfahren insgesamt

Eine Studie der Rechtsanwaltskanzlei Möller-Meinecke und des Rhein-Main-Instituts hat erhebliche Manipulationen dokumentiert, die im Rahmen des Mediationsverfahrens vorgekommen sind.

- Quantitative Mängel:
 - Ausgeklammerte Fragestellungen
 - Unzureichend tief geprüfte Fragestellungen
 - Magere oder fehlende Erkenntnisse, die der Öffentlichkeit ganz anders präsentiert wurden
- Qualitative Mängel:
 - Unzureichendes Forschungsdesign
 - Zeitdruck
 - Fehlende Nachvollziehbarkeit und Verifizierbarkeit von Argumenten
 - Fehlende Objektivität

Die in der Anlage beigefügten Power-Point-Folien beleuchten einige dieser Punkte anhand von Beispielen. Bei den verkehrstechnischen Beispielen fällt die starke Einflussnahme durch die Lufthansa auf. Unter anderem dies hatte zur Folge, dass eine sachgerechte Diskussion über alternative Entwicklungen des Luftverkehrs im Rhein-Main-Gebiet nicht zustande kam.

Das Gutachten W3

Die Wirtschaftsgutachten im engeren Sinne sind die Gutachten W1/W2, W3 und W4.

Beginnen wir mit Gutachten W3. Dieses sollte empirisch prüfen, wie sich konkrete Flughafenregionen in der Vergangenheit in Bezug auf den Arbeitsmarkt der Region entwickelt haben. Das Gutachten wurde einem renommierten großen Forschungsinstitut, dem RWI aus Essen, übertragen. Tatsächlich hat das RWI sachgerecht gearbeitet. Es ist dabei auf Ergebnisse gestoßen, die nicht im Interesse der damaligen Landesregierung, der Lufthansa und des Flughafens Frankfurt lagen. Vermutlich deshalb wurde das RWI von der weiteren Gutachter-tätigkeit ausgeschlossen.

Man hatte dem RWI die Aufgabe gegeben, empirisch für die Vergangenheit die Bedeutung der Flughäfen für die Arbeitsplätze einer Region aufzuzeigen. Vermutlich hatten die Auftraggeber wirklich geglaubt, dass Flughäfen die Jobmotoren der jeweiligen Region seien. Man hatte vor Augen, dass in Paris, London und anderen Regionen jeweils der größte Flughafen mit der größten Stadt übereinstimmt. Da dachte man, die Entwicklung des Arbeitsmarktes einer Stadt müsse positiv mit derjenigen der Flughäfen korreliert sein. Vielleicht hat man auch

gedacht, die Stadt des größten Flughafens eines Landes müsse auch zur bedeutendsten Stadt des Landes werden. Dies wäre für Frankfurt eine schöne Vision gewesen, die sicherlich das Lärmleid Hunderttausender von Bewohnern des Rhein-Main-Gebietes rechtfertigt hätte.

All diese Überlegungen waren aber falsch. Die Statistiken des Essener Institutes zeigten aus Sicht des Flughafens ein niederschmetterndes Ergebnis: Flughäfen haben *keinen* Einfluss auf den Arbeitsmarkt. Sie sind *nicht* die Jobmotoren der Regionen. Andere Regionen ohne Flughäfen entwickeln sich teils besser, teils schlechter, im Durchschnitt genau gleich gut.

Diese verblüffende Erkenntnis konnte das RWI auch gut anhand seiner Zahlen *erklären* und *begründen*: Wenn ein Flughafen besonders schnell wächst, kommt es in der Region nur zu einer Verlagerung der Arbeitsplätze vorwiegend vom produzierenden Gewerbe zum Dienstleistungsgewerbe. Die Flughäfen schaffen netto keine neuen Arbeitsplätze. Sie verdrängen andere. Wenn also ein Flughafen in einer Region wächst, mehr Leute einstellt, wenn dann das unmittelbare Umfeld wächst, sich Firmen ansiedeln und ein deutlich erkennbarer aktiver Bereich in einer Region entsteht, dann ist das nicht das Zentrum einer von dort ausgehenden positiven wirtschaftlichen Entwicklung, die irgendwann einmal das gesamte Gebiet umfasst und es nach oben zieht. Es ist vielmehr nur einer von vielen Sektoren, die sich aufgrund ihrer spezifischen Branchenkonjunktur mal positiv und mal negativ entwickeln und im Durchschnitt der Jahre keine erkennbaren Effekte auf den Arbeitsmarkt auslösen. Netto, das zeigte das RWI-Gutachten, entstehen in den Regionen keine zusätzlichen Arbeitsplätze durch die Flughäfen.

Wie ist man nun im Mediationsverfahren mit den Ergebnissen umgegangen? Hier nun stößt man auf eine der großen Manipulationen, die vorgenommen wurden. Im Endbericht der Mediatoren wird das Ergebnis überhaupt nicht erwähnt. Und später im eigentlichen Genehmigungsverfahren für den Ausbau wurde das Essener Institut von der Fraport erst gar nicht mehr um ein neues Gutachten gebeten. Der Flughafen reichte nur zwei Wirtschaftsgutachten ein, nicht mehr drei. So hart ist es, wenn man sich traut, Fakten auf den Tisch zu legen.

Die Art und Weise, wie die Ergebnisse des Gutachtens W3 im Mediationsverfahren eliminiert wurden, ist ein Lehrstück manipulativen Vorgehens. Es lief folgendermaßen ab: Man ließ die vier Wirtschaftsgutachten durch einen Zwischengutachter sichten und zusammenfassen. Den Mediatoren wurde nur die zusammengefasste Sicht dieses Zwischengutachters mitgeteilt. Es

interessiert Sie sicherlich, wer dieser Zwischengutachter war? Dieser Zwischengutachter war der pensionierte Herr Heinrich Beder, der vor seiner Pensionierung 30 Jahre lang Mitarbeiter der Lufthansa gewesen ist. Das ist m.E. ein ungeheuerliches Maß von Manipulation an einer ganz entscheidenden Stelle des Mediationsverfahrens. Aus meiner Sicht stellt sich die Frage: darf man so mit der Öffentlichkeit, an die das Mediationsverfahren gerichtet war und die von dieser Manipulation keine Kenntnis erhielt, umgehen?

Gutachten W1

Kommen wir zum Gutachten W1. Das Gutachten W1 von Prof. Hujer gehört zu den wichtigsten Gutachten des Mediationsverfahrens. Es hat zigtausende von Arbeitsplätzen nachgewiesen, die der Flughafenausbau dauerhaft im Rhein-Main-Gebiet schaffen soll.

Prof. Hujer verzichtet auf eine Konkretisierung der genauen Zielstellung seines Gutachtens und wendet die Input-Output-Analyse in einer ganz bestimmten Variante an, derart dass von vornherein gesichert ist, dass eine positive Zahl von Arbeitsplätzen Ergebnis der Rechnereien wird. Man kann die Wahl genau dieser Variante als „Trick“ bezeichnen. Das zentrale Element dieses Tricks, das *alle* Gutachter anwenden, die für Flughäfen Gutachten schreiben, ist es, die Input-Output-Rechnung bei sog. Anstoßeffekten beginnen zu lassen, und zwar solchen, die überhaupt nicht am Anfang der für die Betrachtung der von Flughäfen ausgelösten relevanten ökonomischen Entwicklungen stehen, sondern mittendrin. Der Effekt ist dann der, dass immer eine positive Zahl ausgerechnet wird, weil man die negativen Wirkungen am Anfang außer Acht gelassen hat.

Es wird vom Gutachter Hujer in seinem Gutachten auch an keiner Stelle gesagt, dass er *alle* relevanten Effekte berücksichtigt hat. Er hat eben nur die Wirkungen berechnet, die sich aus den Anstoßeffekten ergeben, und genau das war sein Auftrag. Das Gutachten sagt nur: wir verwenden *diese* Methode und errechnen damit *diese* Arbeitsplätze. Ob damit *alle* relevanten Effekte abgedeckt sind, wird nicht behandelt. Der von mir sehr geschätzte Prof. Hujer hat mir gegenüber die Vernachlässigung negativer Effekte auf einem Meeting des Dialogforums einmal zugegeben. Ich habe nie gehört, dass er dies öffentlich gemacht hätte, obwohl das eine für die Öffentlichkeit sehr relevante Information gewesen wäre.

Während also dieses Vorgehen sichert, dass eine insgesamt *positive* Zahl von Arbeitsplätzen errechnet werden kann, muss ein anderes Problem auf andere Art und Weise gelöst werden: Es geht um die Größenordnung der Zahl geschaffener Arbeitsplätze. Zumeist sind Flughafen- ausbauten hochpolitische Angelegenheiten, und es muss eine gewisse Mindestzahl an Arbeitsplätzen errechnet werden, um in der öffentlichen Diskussion Wirkung zu entfalten. Andererseits darf die Zahl auch nicht zu groß sein, weil sonst Glaubwürdigkeitsprobleme drohen. Im Rhein-Main-Gebiet war der magische politische Wert damals die Zahl von 100.000 Arbeitsplätzen.

Gutachter, die im Auftrag von Flughäfen mit der Input-Output-Methode arbeiten, lösen das *Größenproblem* i.d.R. dadurch, dass sie an den Anfang ihrer Untersuchungen eigene Erhebungen setzen, durch welche die Höhe der Anstoßeffekte und eine Reihe weiterer notwendiger Eingangsvariable bestimmt werden. Diese Erhebungen werden zumeist nicht veröffentlicht. Es wird behauptet, die Daten gehörten den Auftraggebern. Sie seien betriebsintern und geheim. Im Fall des Gutachtens W1/W2 offenbarten selbst die wenigen veröffentlichten Angaben zu den Eingangserhebungen eine Fülle von Mängeln, die in der Öffentlichkeit erregt debattiert wurden. Wesentliche Datenlieferanten waren, es verwundert nicht, Fraport selbst und Lufthansa. Bei dem im eigentlichen Ausbaugenehmigungsverfahren von Fraport eingereichten Gutachten führte das dazu, dass Fraport Auftraggeber des Gutachtens und Lieferant der für das Ergebnis entscheidenden Eingangsdaten war, und die Öffentlichkeit keine Möglichkeit hatte, die Qualität der Eingangsdaten zu kontrollieren.

Wie willkürlich die Berechnungen mit der Input-Output-Methode sind, zeigt ein Gutachten der Prognos AG von 2008 für den Flughafen Köln. Die Input-Output-Struktur stammt von den statistischen Landesämtern und ist unbestechlich. Die Eingangsdaten wurden auf Basis „umfangreicher“ eigener Untersuchungen der Prognos AG selbst geschätzt, und als Ergebnis eine enorme Zahl von Arbeitsplätzen berechnet, die in keinem Verhältnis zur Zahl der Arbeitsplätze steht, die mit der gleichen Methode für den viel größeren Frankfurter Flughafen errechnet wurden. Die „notwendige“ Zahl von Arbeitsplätzen ist politisch und muss bestimmte Grenzen übersteigen, um Wirkung zu entfalten.

Meines Erachtens ist dieses Vorgehen der Gutachtensauftraggeber und der Gutachter nicht nur bedenklich, sondern unhaltbar. Aber ebenso bedenklich erscheint mir, dass sich die Ge-

richte derartige Verhaltensweisen gefallen lassen und an den Verfahrensweisen außer Kleinigkeiten nichts bemängeln.

Gutachten W4

Kommen wir zum Gutachten W4, dem anderen zentralen Wirtschaftsgutachten. Die Gutachter hatten die Aufgabe, in Ergänzung zum RWI-Gutachten empirische Daten zu erheben, um die *zukünftigen* Arbeitsplätze nach einem Ausbau zu bestimmen. Dabei sollten solche Effekte berücksichtigt werden, die nicht bereits im Gutachten W1/W2 berechnet worden waren. Tatsächlich gelingt es dem Gutachter, zigtausende von Arbeitsplätzen nachzuweisen, so dass zusammen mit dem Gutachten W1/W2 die gewünschten 100.000 Arbeitsplätze aufgezeigt werden konnten.

Im Kern wurden zwei Manipulationen vorgenommen:

- Zunächst wurden die Ausgangsdaten willkürlich gewählt (z.B. durch Auswahl der einbezogenen Flughäfen).
- Dann wurden die Daten willkürlich transformiert (z.B. durch Bildung diverser, kaum erklärter Indizes).

Auf die Darlegung der Einzelheiten soll hier verzichtet werden. Das Rhein-Main-Institut hat einen Workshop organisiert und 12 Wissenschaftler aus ganz Deutschland eingeladen, die Methodik zu untersuchen. Sie kamen zu einem vernichtenden Urteil. Die Details kann man in den RMI-Publikationen nachlesen.

Überarbeitetes Gutachten G 19.2 neu

Aber wie viele Arbeitsplätze schafft nun der Flughafen wirklich? Ist er der Jobmotor?

Dies wissen wir mittlerweile ganz genau. Wir haben es dem Genehmigungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt zu verdanken. In diesem Verfahren wurde nämlich bemän-

gelt, dass die Daten im Gutachten G 19.2 (dem Nachfolgegutachten von W4 im eigentlichen Ausbaufahren) veraltet seien – sie endeten Mitte der 90er Jahre. Es wurde eine Aktualisierung verlangt. Sie können sich vorstellen, dass diese Aktualisierung die Gutachter vor Probleme stellte, weil sie ja (vermutlich) die Methodik genau auf die alten Daten hin abgestellt hatten. Neue Daten mussten also Probleme bringen.

Was hat die Neuberechnung gebracht? Die Resultate der Neuberechnung waren katastrophal. Denn es ergab sich nun, dass der Flughafen *keinerlei* Arbeitsplätze schafft. Mit den neuen Daten errechneten die Gutachter eine Funktion, die dem Luftverkehr keinerlei Wirkungen auf den Arbeitsmarkt der Region zuwies. Damit hatten sie genau dasselbe Ergebnis erzielt, wie das Rheinisch Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung RWI aus Essen für das Mediationsverfahren. Der Gutachter Prof. Baum hat darüber hinaus durch die mit der Aktualisierung vorgenommene Out-of-sample-Überprüfung seines Modells gezeigt, dass die von ihm behaupteten Koeffizienten seiner Untersuchung nicht stabil sind und keiner Überprüfung standhalten. Letztlich kann diese Out-of-sample-Überprüfung auch als Beweis gewertet werden, wie stark die Methodik von G 19 bzw. W4 ergebnisorientiert manipuliert worden war.

Wir können hier abbrechen. Es gibt den Begriff des Gefälligkeitsgutachtens. Dieser Begriff scheint auf kaum ein Gutachten so zu passen wie auf das Gutachten W4 im Mediationsverfahren bzw. G 19.2 im Ausbaufahren. Es ist erschreckend, dass sich Politik und Gerichte nicht stärker gegen eine derartige Gutachtertätigkeit und auch gegen eine Gutachterbeauftragung, die zu solchen Gutachten führt, wehren.

Die in dem überarbeiteten Gutachten G 19.2 neu erzielten Ergebnisse stimmen übrigens mit denen überein, die das Rhein-Main-Institut in einer Untersuchung sämtlicher Flughäfen und sämtlicher Regionen Deutschlands erzielt hat. Es wird auf die Powerpoint-Folien verwiesen.

Schlussbemerkungen

Kommen wir damit zum Schluss: Was sind die Wahrheiten über die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen in Abhängigkeit von Flughäfen?

- Wir haben in Deutschland das Phänomen, mit Stuttgart, Köln, Hamburg, Düsseldorf starke Wirtschaftsräume zu haben, die keine übermäßig großen Flughäfen besitzen.

- Wir haben Regionen wie Freiburg, Ingolstadt, Wolfsburg und viele andere, die enorme Wachstumsraten zu verzeichnen hatten, ohne dass überhaupt irgendein nennenswerter Flughafen in der Nähe ist.
- Und wir haben das Rhein-Main-Gebiet, das den größten Flughafen der Republik besitzt und sich mit mäßigen Wachstumsraten im Mittelfeld positioniert. Wir wachsen hier im Rhein-Main-Gebiet mit, fallen nicht zurück, aber führen das Feld auch nie an.
- Frankfurt, München, Stuttgart, Bremen, Hamburg, Düsseldorf, Dortmund, Hannover etc., also all die Städte, die nennenswerte Flughäfen besitzen, waren schon groß und bedeutend als es überhaupt noch keine Flughäfen gab. Und seitdem sind sie nicht schneller gewachsen als der Rest der Republik.

Das sind die Fakten. Es sind deutliche Indizien dafür, dass Flughäfen *nicht* die Motoren der Entwicklung sind. Flughäfen an sich werden gebraucht. Aber sie müssen nicht an einem bestimmten Ort sein. Das bedeutet, man kann sie an solche Orte verlagern, wo sie lärm- und emissionstechnisch weniger schädlich sind. Man kann sie auch dorthin verlagern, wo die Arbeitsplätze, die sie kleinräumig schaffen, am meisten gebraucht werden. Die Arbeitsmärkte des Rhein-Main-Gebiets als Ganzes werden unter einem Nichtausbau des Flughafens Frankfurt nicht leiden.

Vielen Dank

Flughäfen und regionale Entwicklung

Mythen und Wahrheiten

Mängel des Mediationsverfahrens

- Quantitative Mängel:
 - Ausgeklammerte Fragestellungen
 - Unzureichend tief geprüfte Fragestellungen
 - Magere oder fehlende Erkenntnisse
- Qualitative Mängel:
 - Unzureichendes Forschungsdesign
 - Zeitdruck
 - Fehlende Nachvollziehbarkeit und Verifizierbarkeit von Argumenten
 - Fehlende Objektivität

Mängel: Beispiele

Arbeitskreis Verkehr:

- Endbericht basiert auf mündlichen Stellungnahmen von Experten, die nicht vorliegen.
- Der einzige schriftliche Beitrag stammt von der Hessischen Landesregierung und wurde zum Ergebnispapier des Arbeitskreises erklärt.

3

Zusammensetzung des Arbeitskreises V6

- 1* Lufthansamitarbeiter
- 1* ehemaliger Lufthansamitarbeiter
- 1* lufthansanahe Institut
- 1* Unabhängiger

4

Mängel: Beispiele

- Das Gutachten V3 „*Kooperation von Flughäfen*“ ist nicht von den Mediatoren, sondern von der Deutschen Lufthansa in Auftrag gegeben worden.

5

Mängel: Beispiele

- Die Studie „*Ausbau Schienenverkehr ...* „ wurde nicht von den Mediatoren, sondern von der Fraport (damals FAG) in Auftrag gegeben.

6

Mängel: Beispiele

Kontrollgutachter zu V4:

Stufe 1

- Preiselastizität der Nachfrage wurde nicht berücksichtigt.
- Je nach Elastizitätswert gäbe es wesentlich mehr Entlastungspotential für Frankfurt als im Gutachten dargestellt.

Stufe 2

- Der Hauptgutachter überarbeitet daraufhin sein Gutachten und kann den Effekt nachweisen.

Stufe 3

- Diese Einlassung wird im Ergebnisbericht der Mediatoren abgetan, weil die Preiselastizitäten nichts Bestimmbares seien. Deshalb könne man derartige Thesen nicht einbeziehen.
- mk-metrics, Heidelberg, bietet exakt berechnete Elastizitäten an, wurde aber zu diesem Punkt nicht ausreichend gehört.

7

Mängel: Beispiele

Zu externen ökonomischen Effekten:

„Angesichts der geringen verfügbaren Literatur beschloss der Arbeitskreis Ökonomie, auf die Bearbeitung dieses Themas zu verzichten.“

8

Mängel: Beispiele

Mythos

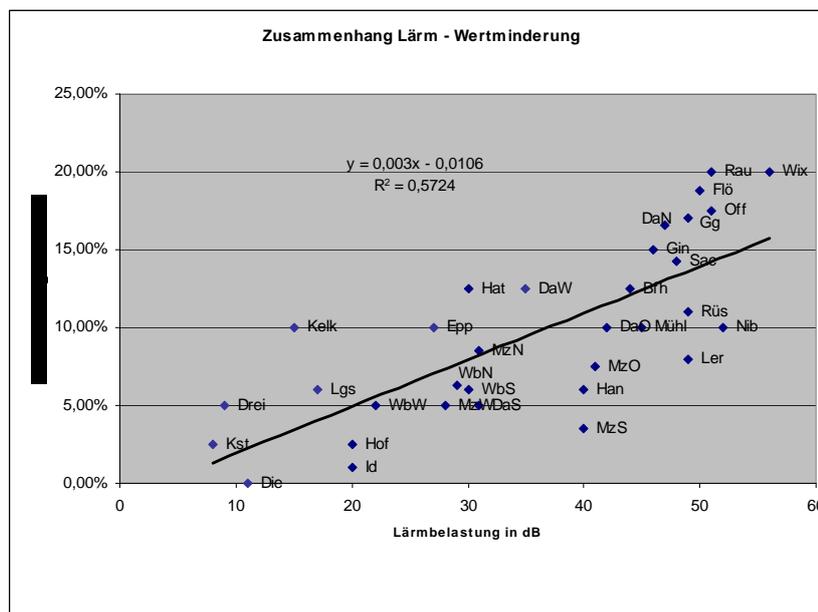
- Ö 19 Ergebnispapier: „Der Flughafen hat keine negativen Auswirkungen auf die Grundstückswerte.“
- Quelle: nicht vorgelegte Studie von Speer & Partner.

Wahrheit

- Studie Escher & Partner für Darmstadt, Sept. 2000; deutlich unterschiedliche Preisentwicklungen der flughafennahen und der flughafenfernen Stadtteile
- Studie des Rhein-Main-Instituts: bis 20% Wertminderung.

9

Zusammenhang Lärm - Preisabschlag



10

Wirtschaftsgutachten

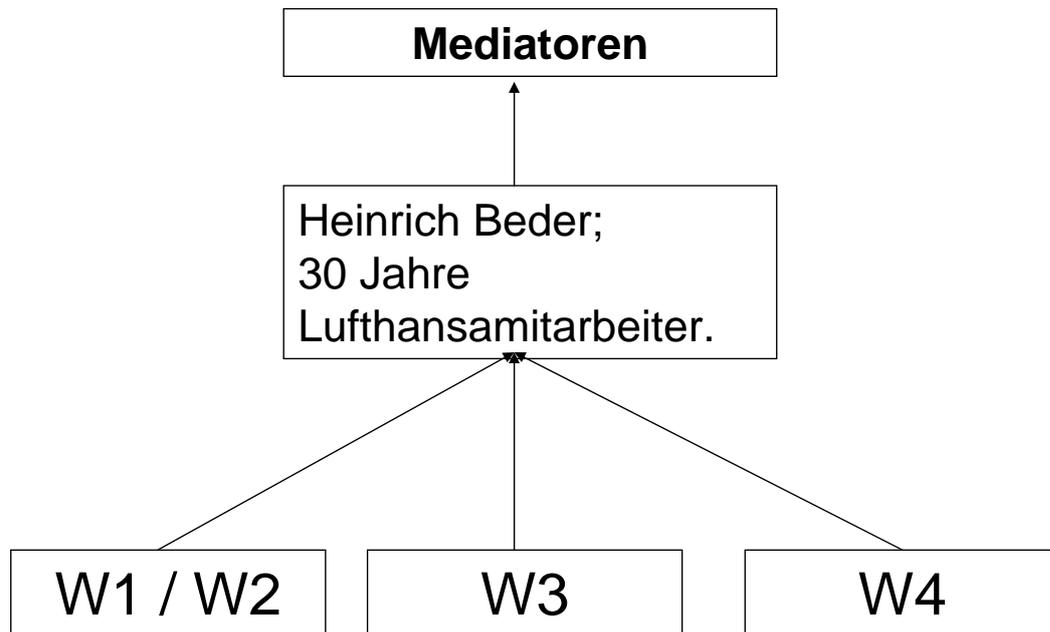
- W1/W2: Prof. Hujer u.a., Input-Output-Analyse
- W3: RWI, Essen, Empirische Erhebung,
Aufgabe: Darlegung der Vergangenheit
- W4: Prof. Baum u.a., Eigene Methode
Aufgabe: Prognose

11

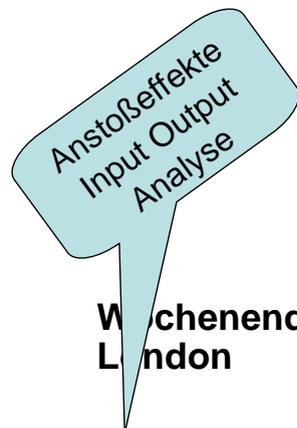
Gutachten W3 (RWI, Essen)

- Ergebnis:
*„Ein Einfluss einer Flughafeninfrastruktur auf den
Arbeitsmarkt ist statistisch nicht nachweisbar.“*
- Grund:
Flughäfen schaffen netto keine Arbeitsplätze;
sie verdrängen nur andere Arbeitsplätze vorwiegend aus
dem produzierendem Gewerbe.

12



13



Multiplikatorvergleich

Wochenendflug nach London

- Flughafenkosten
- Transferkosten in London
- Essen in London
- Theater in London
- Wohnen in London
- Einkaufen in London

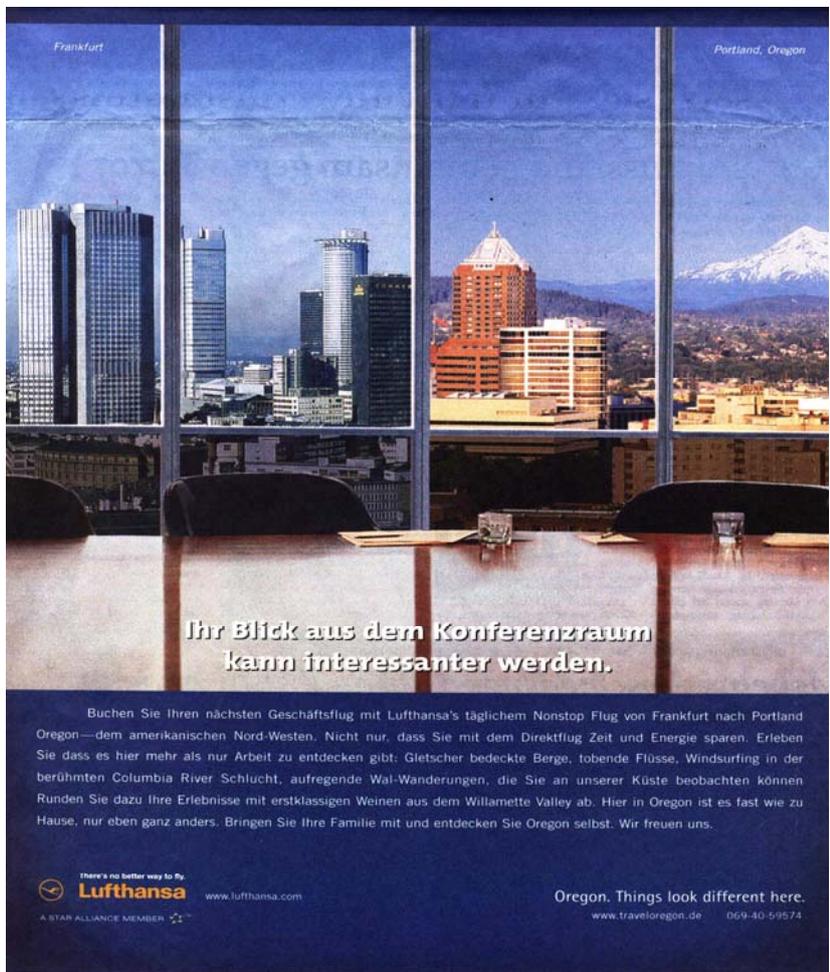
Nettomultiplikator Rhein-Main-Gebiet: negativ

Wochenendaufenthalt in Frankfurt

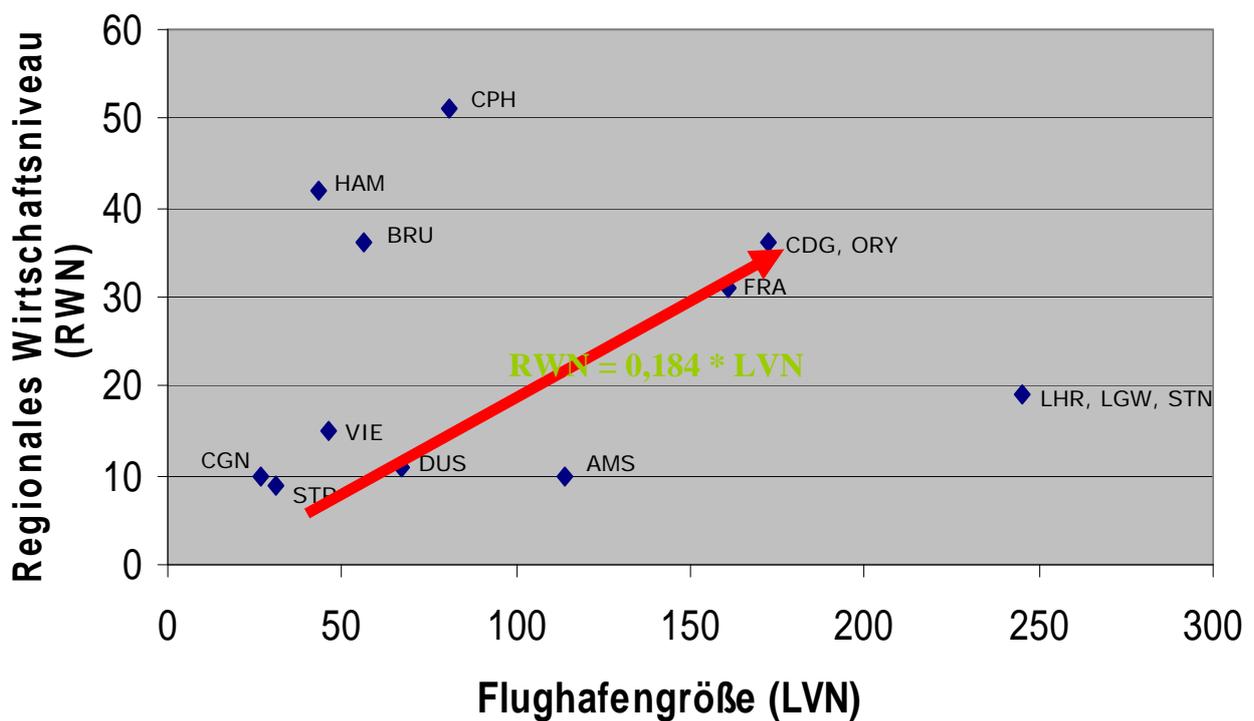
- Essen in Frankfurt
- Kino in Frankfurt
- Einkaufen in Frankfurt
- Wohnen in Frankfurt

Nettomultiplikator Rhein-Main-Gebiet: positiv

14



G 19.2 Flughafengröße und Wirtschaftskraft



Problem: veraltete Daten deshalb: überarbeitetes Gutachten G 19.2 neu

- „In der jüngeren Vergangenheit (1995-2004) verliefen gesamtwirtschaftliche und regionalwirtschaftliche Entwicklung gleichgerichtet.“
- „Im Vergleich zur Entwicklung der Jahre davor (1980-1995) nähert sich die regionale Wirtschaftsdynamik der deutschen Wirtschaftsdynamik an.“
- „Dies ist vor allem auf eine – im Vergleich zur Gesamtwirtschaft – überdurchschnittlich sinkende Beschäftigung im Produzierenden Gewerbe und der damit einhergehenden überdurchschnittlich steigenden Arbeitslosigkeit zurückzuführen.“

Quelle: G 19.2 neu, S.122

17

Die 1999 aufgestellte Funktion kann
seitdem nicht mehr festgestellt werden!

Der Flughafen schafft keine Arbeitsplätze

	a (NWI)	b (LVI)
1980-1998	0,99	0,20
1995-2003	1,13	-0,01
2005-2020	0,93	0,17

Quelle: G 19.2 alt und G 19.2 neu

Alte Ist-Funktion
Neue Ist-Funktion
Neue behauptete
Funktion

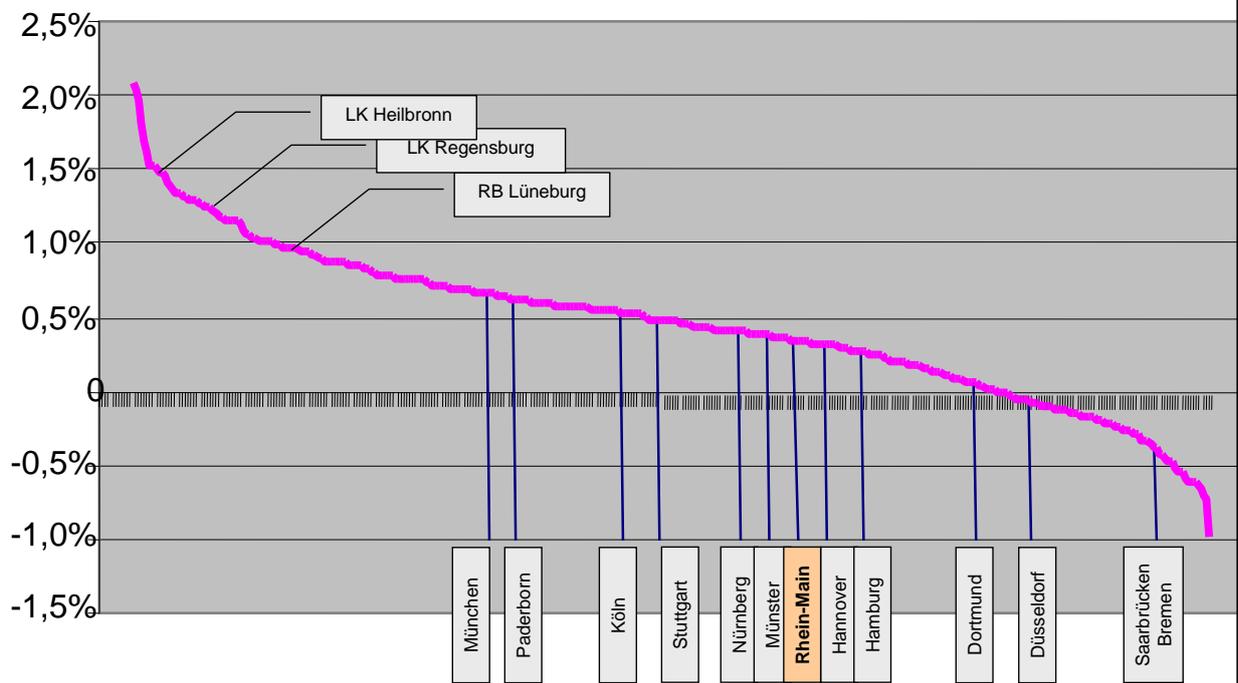
$$RWI = a \cdot NWI + b \cdot LVI \quad 72.000 \text{ Arbeitsplätze}$$

18

Zuwachs der Zahl der Erwerbstätigen in % p.a.

1992 – 2002

alle westdeutschen Regionen

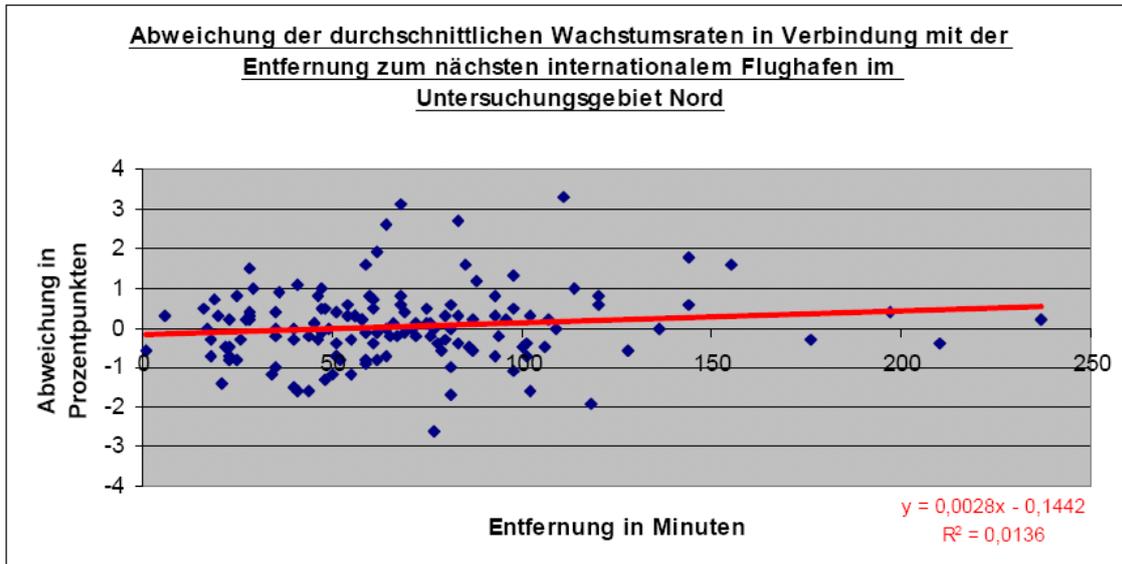


Studie Rhein-Main-Institut, 2008

- **Alle** Kreise Deutschlands
- Entfernung zu Flughäfen exakt gemessen (verschiedene Entfernungsmaße)
- Flughäfen: internationale, regionale
- Wachstumsraten der Kreise gemessen am BIP
- Zwei Phasen: 1996 bis 2003, 2003 bis 2006

Internationaler Flughafen Nord

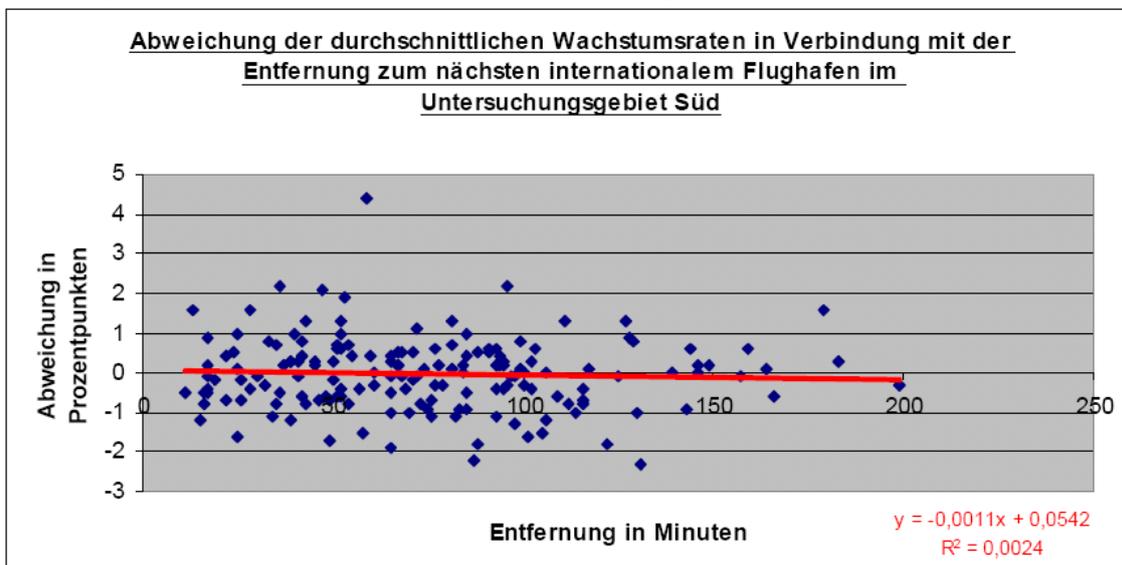
Abbildung 11: Ergebnis der Hypothese 1 im Untersuchungsgebiet Nord (n=137)



21

Internationaler Flughafen Süd

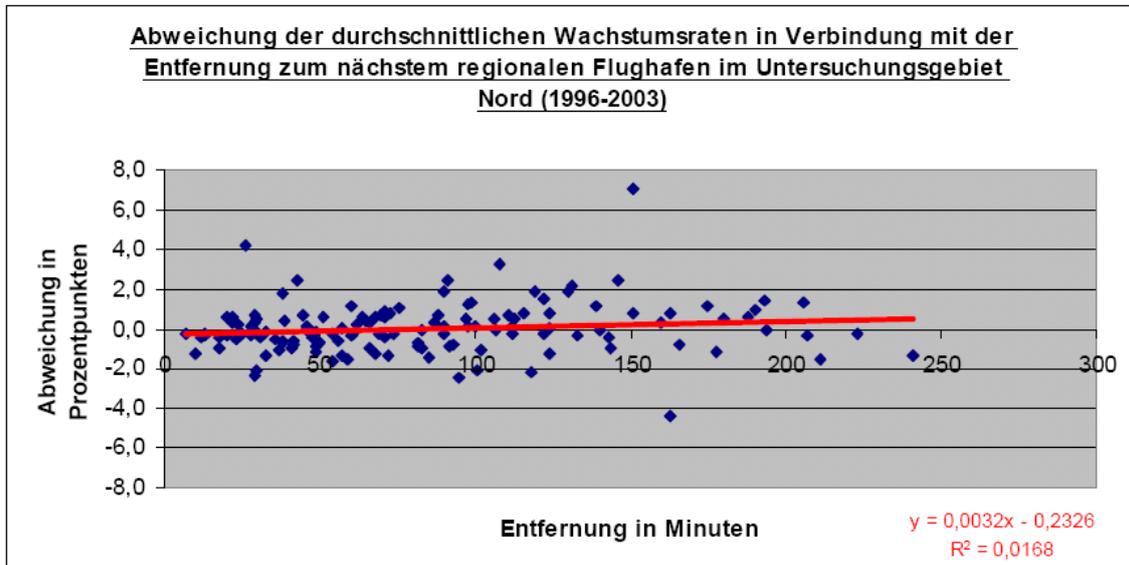
Abbildung 12: Ergebnis der Hypothese 1 im Untersuchungsgebiet Süd (n=164)



22

Regionaler Flughafen Nord 1996-03

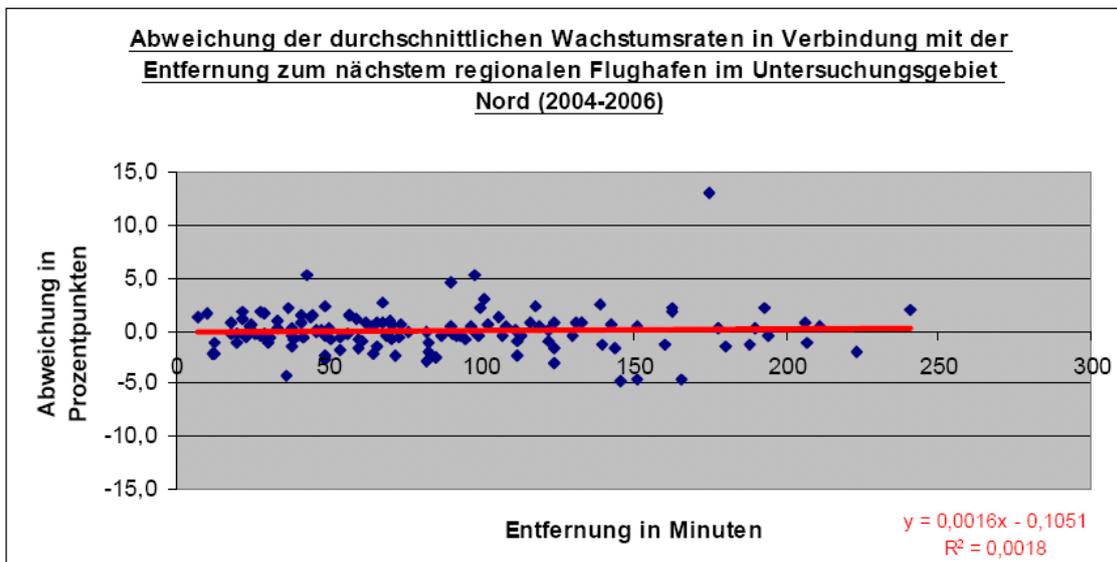
Abbildung 14: Ergebnis der Hypothese 2 im Untersuchungsgebiet Nord 1996-2003 (n=134)



23

Regionaler Flughafen Nord 2004-06

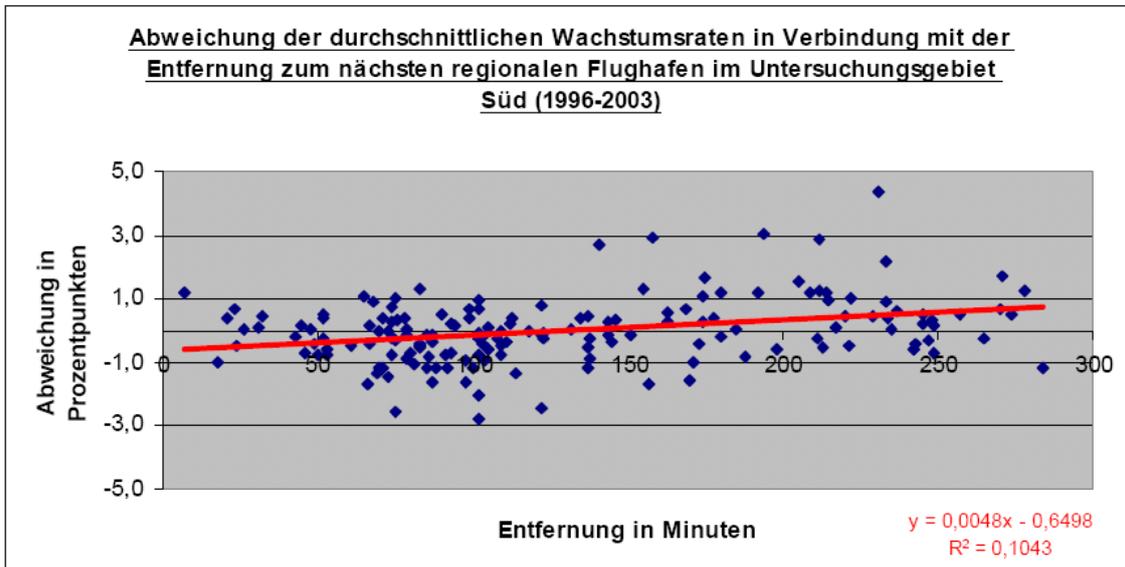
Abbildung 15: Ergebnis der Hypothese 2 im Untersuchungsgebiet Nord 2004-2006 (n=134)



24

Regionaler Flughafen Süd, 1996-03

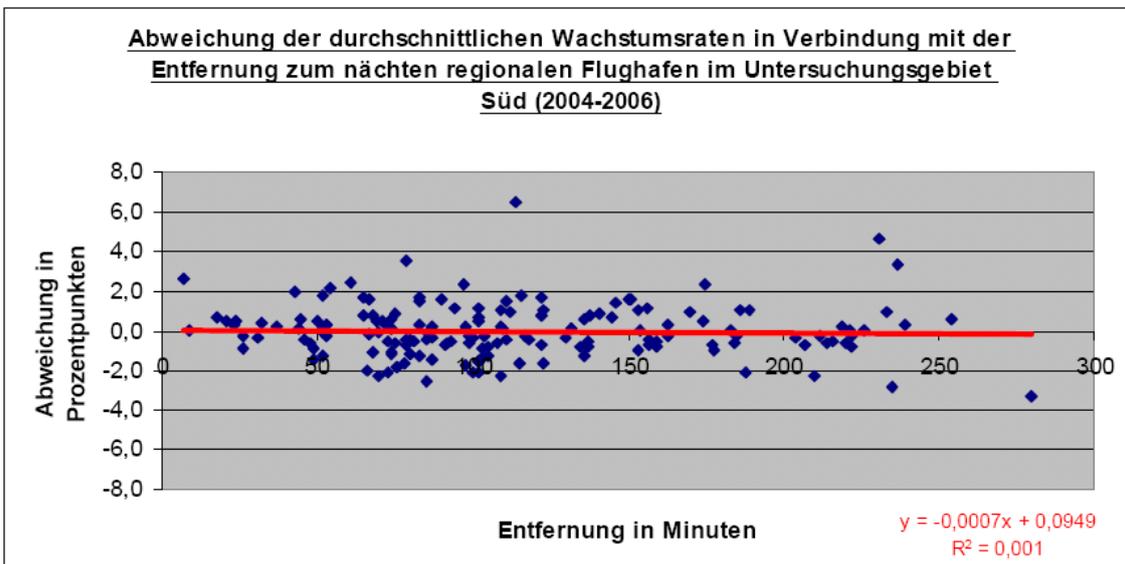
Abbildung 16 : Ergebnis der Hypothese 2 im Untersuchungsgebiet Süd 1996-2003 (n=162)



25

Regionaler Flughafen Nord, 2004-06

Abbildung 17 : Ergebnis der Hypothese 2 im Untersuchungsgebiet Süd 2004-2006 (n=162)



26

Zusammenfassung

- *Gutachten W3, RWI, Essen, 1999:*
 - Kein Einfluss von Flughäfen auf Arbeitsmarkt der Region (ausgewählte internationale Zentren)
- *Gutachten G 19.2 neu, Köln, 2005:*
 - Kein Einfluss des Flughafens Frankfurt auf regionale Entwicklung im Rhein-Main-Gebiet
- *Studie RMI, Darmstadt, 2008:*
 - Kein Einfluss von Flughäfen auf wirtschaftliche Entwicklung von Regionen (alle Regionen Deutschlands)

27



Vielen Dank

28