

Redeentwurf

**Ralf Theisen, Wirtschaftsförderung des Magistrats der Stadt Offenbach,
zum EÖT TOP 1.4 Thema Wirtschaftliche Auswirkungen des Vorhabens am
29.09.05 (Es gilt das gesprochene Wort)**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
Sehr geehrte Damen und Herren vom Regierungspräsidium und vom
Vorhabensträger FRAPORT,

Vorab eine Bemerkung: Als Argument für den Ausbau des Frankfurter Flughafens wird immer wieder von FRAPORT ins Feld geführt, dass viele neue zehntausend Arbeitsplätze geschaffen werden. Dies verwundert:

FRAPORT ist ein privatwirtschaftlich, gewinnorientiert arbeitendes Unternehmen, das stets an der Kostenschraube drehen wird. Dazu gehören auch die Arbeitskosten. Dies ist völlig legitim. Aber seien Sie ehrlich: Die Schaffung neuer Arbeitsplätze ist sicher nicht das erste Ziel des Unternehmens. Sondern die Umsatzsteigerung, und die gelingt in erster Linie über das Wachstum des Flugverkehrs.

FRAPORT versucht eine Gratwanderung. Das Unternehmen möchte der Öffentlichkeit den Ausbau schmackhaft machen, indem die Schaffung von Arbeitsplätzen versprochen wird. Als gewinnorientierte Aktiengesellschaft muss FRAPORT aber gleichzeitig Kosten drücken. Eine Ankündigung, viele Arbeitsplätze zu schaffen, und dies vor allem für den Zeitraum der nächsten 15 Jahre und ohne nähere Begründung oder Herleitung, muss hierfür eher kontraproduktiv wirken.

Mit dieser Gratwanderung wird FRAPORT alleine fertig werden müssen, und glaubwürdig wird sie damit in der Öffentlichkeit nicht. Aber FRAPORT braucht sich nach Meinung der Stadt Offenbach auch keine Gedanken zu machen, dass in der Zukunft das Argument „neue Arbeitsplätze“ je einmal wichtig gewesen sein wird. Denn das proklamierte und prognostizierte Wachstum wird sich nach unserer Auffassung in der Rhein-Main-Region, speziell auch in Offenbach so nicht darstellen.

Zweite Bemerkung:

Ich ziehe hier in meinen folgenden Ausführungen bewusst die Brille des Offenbacher Wirtschaftsförderers auf, der den Unternehmen in der Stadt, aber auch den erst zuziehenden Unternehmen erklären möchte, wie sich der Ausbau des Flughafens in der Offenbacher Wirtschaft niederschlagen könnte.

Nun zu meiner Begründung, warum das proklamierte und prognostizierte Wachstum durch den Ausbau für Offenbach nicht nachvollziehbar ist:

1. Die Prognosen für die Arbeitsplatzentwicklung haben sich angefangen vom Mediationsverfahren über das Raumordnungsverfahren bis hin zum Planfeststellungsverfahren stets verändert und wurden am Ende nach unten korrigiert. Am Anfang waren es - in einer mittleren Schätzung - 98.000 direkt am Flughafen Beschäftigte und 101.000 indirekte und induzierte Beschäftigte in Hessen. Am Ende sind es im Sensitivitätsmodell nur noch 74.000 direkt Beschäftigte und 52.000 indirekt und induziert Beschäftigte. Eine Reduzierung um ein Viertel bis zur Hälfte!

Und der Unterschied zum Prognosenullfall: Liegt nach Gutachten G 19.1 bis 2015 beispielsweise im Regierungsbezirk Darmstadt bei 14.000 indirekten und induzierten Beschäftigten. Für eine einzelne Gemeinde wie Offenbach bleibt hier wenig übrig. Im Vergleich zu den 2-3 Mio. Beschäftigten im Rhein-Main-Gebiet sind 14.000 Beschäftigte zudem eine relativ kleine Zuwachsgröße.

Diese Voraussagen bleiben alle letztlich - das liegt in der Natur der Sache - allesamt unsicher. Wenn wir uns die Zahl ihrer Revidierungen anschauen, ist die Halbwertszeit ihrer Gültigkeit erschreckend kurz, ihre Verwendung allein deshalb schon äußerst fragwürdig. Und heute sind es nur noch 10 Jahre bis zum Vorhersagehorizont 2015. An diesem Punkt arbeitet die Zeit wahrhaft für Sie, also für FRAPORT: Wenn Sie den Prognosehorizont nicht verlängern, dann werden Ihre Vorhersagen immer genauer, vorausgesetzt, Sie aktualisieren die Status-Quo-Berechnungen.

Wir fragen an dieser Stelle:

Wie verändert sich die Prognose, wenn wir von heute an gerechnet 15 Jahre prognostizieren, also bis 2020? Dann lägen wir zumindest 7-9 Jahre nach dem möglichen Fertigstellungstermin der Nordwestbahn.

2. Die Beschäftigtenentwicklung auf dem Flughafen selbst betrifft etwa 500 Unternehmen. Jedes dieser Unternehmen unterliegt individuellen Parametern, unter welchen Umständen es expandieren bzw. Arbeitsplätze schaffen kann.

Um eine genauere Vorstellung, ja vielleicht ein konkretes Vorbild zu bekommen, wie sich die Beschäftigung auf dem Flughafen in den nächsten Jahren entwickeln könnte, wäre eine beispielhafte Darstellung interessant. Z.B. zu den Unternehmen FRAPORT und Lufthansa. Beide haben rund 50.000 Beschäftigte, das entspricht über $\frac{3}{4}$ aller fast 65.000 Beschäftigten. Es sind die beiden wichtigsten Arbeitgeber am Flughafen Frankfurt. Für uns alle wäre interessant zu erfahren, wie sich die prognostizierte Beschäftigtenentwicklung beispielhaft bei diesen beiden Unternehmen darstellt.

Wir fragen an dieser Stelle:

Welche Beschäftigungseffekte hat ein Ausbau des Flughafens Frankfurt bei den beiden größten Unternehmen am Flughafen?

3. Es wird unterschieden zwischen direkten (auf dem Flughafen), indirekten (bei den Zulieferern), induzierten (durch einkommensgenerierte Nachfrage) und katalytischen (aufgrund des Standorts) Arbeitsplatzeffekten. Diese Unterteilung ist soweit nachvollziehbar. Jedoch wächst der Grad der Ungenauigkeit in der Prognose, je indirekter die Abhängigkeiten werden. Die katalytischen Effekte bleiben demnach auch äußerst vage beschrieben.

Hinzu kommt, dass ein Wachstum induzierter und katalytischer Beschäftigungseffekte nicht dem Flughafen Frankfurt oder dem Ausbau des Flughafens Frankfurt zuzurechnen ist. Diese Effekte können ebenso durch den Ausbau eines anderen Flughafens in Deutschland, ja sogar durch den Bau oder Ausbau eines Flughafens im Ausland entstehen. Bei der beantragten Genehmigung zum Ausbau des Flughafens Frankfurt können allgemeine Wachstumsimpulse eines speziellen Marktes nicht zur Ausbaubegründung herangezogen werden.

Wir fragen an dieser Stelle:

Welche Anhaltspunkte können genannt werden, dass es sich bei den prognostizierten katalytischen, aber auch bei den induzierten Effekten um Effekte handelt, die konkret aus dem geplanten Ausbau entstehen? Bislang stehen die ohnehin sehr unscharf vermittelten direkten, indirekten, induzierten und katalytischen Arbeitsplatzeffekte verbindungslos nebeneinander!

4. Die prognostizierte positive Arbeitsplatzentwicklung ist außerhalb des Flughafens räumlich nur sehr grob spezifiziert worden. Es kann also sein, dass eine einzelne Gemeinde wie Offenbach hier einen sehr geringen oder gar keinen Anteil hat. Schon bislang sind die indirekten Arbeitsplatzeffekte nach unserem Wissen sehr gering. Eventuell neue positive Beschäftigungseffekte und wirtschaftsstrukturelle Entwicklungen aufgrund der geplanten Erweiterung sind daher eigentlich nicht zu erwarten. Warum sollte es anders werden als bislang, wo der Flughafen - gemessen in Flugbewegungen und Passagieren - ja bereits heute wächst? Wir in Offenbach werden davon jedenfalls nicht merklich berührt.

Wir fragen an dieser Stelle:

Was hat eine Gemeinde wie Offenbach von dem Ausbau hinsichtlich der Arbeitsplatzeffekte? Warum gibt es keine gemeindescharfen Prognosen? Von räumlich nebulösen indirekten oder induzierten Effekten kann sich die Offenbacher Wirtschaftspolitik nichts kaufen!

5. Zu sagen, dass ein wettbewerbfähiger Luftverkehrsknoten das Wirtschaftswachstum einer Region erhöht, könnte man oberflächlich als Banalität abtun. Wenn es nicht im Gutachten G 19.2 untersucht worden wäre und hier deutlich würde, wie dieser Satz verstanden wird und was nicht in die Betrachtungen einfließt.

Hier wird die Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung in Begriffen wie Beschäftigung, Arbeitsproduktivität und Wertschöpfung ausgedrückt. Nichts weiter.

Wir fragen an dieser Stelle:

Was ist z.B. mit der Wettbewerbsfähigkeit einer Region? Weshalb fließen keine Kriterien wie die „Entwicklung der Beschäftigten in Forschungs- und Entwicklung (F+E)“ oder „Ausgaben für Forschung und Entwicklung“ in die Prognose ein?

Die Darstellung, dass Regionen mit Flughäfen eine höhere F+E-Dichte aufweisen, ist wie die Suche nach der Henne und dem Ei: Wer oder was war zuerst da? Wichtiger wäre zu fragen: Welchen Einfluss hat der weitere Ausbau des Flughafens zukünftig auf die F+E-Dichte in der Region, und wie entwickelt sich dieser Einfluss?

6. Die wirtschaftliche Prosperität einer Region kann nicht darauf gründen, dass sich immer mehr Unternehmen und Wirtschaftszweige abhängig machen von einem einzigen Unternehmen wie FRAPORT! Vielmehr ist Vielfalt die Überlebensstrategie einer Region, also die Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur. Monostrukturen können in einer Sackgasse münden.

Wir fragen an dieser Stelle:

Warum werden keine Alternativszenarien durchgerechnet, also z.B.: Was passiert, wenn der Planungsnullfall angenommen wird und gleichzeitig ein starkes Wachstum im Bereich Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, in der Medizintechnik oder in einem noch heute gar nicht existenten Wirtschaftszweig stattfindet?

Planungsnullfall ist nicht gleichbedeutend mit einfältiger Fortschreibung des Status-Quo, auch wenn das für die Modellrechnungen einfacher ist.

7. Die Arbeitsplatzprognose berücksichtigt bei den direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplatzeffekten keinerlei Rationalisierungseffekte.

Wir fragen an dieser Stelle:

Wie groß ist der Einfluss der Rationalisierung bei den prognostizierten direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplatzeffekten, wenn sich der Trend der letzten 30 Jahren permanent fortgesetzt, der zur Folge hatte, dass heute gegenüber 1975 nur noch halb soviel Beschäftigte auf je 1 Million Passagiere kommen?

8. Es wird von FRAPORT angenommen und hingenommen, dass im Planungsnullfall das Produzierende Gewerbe im Regierungsbezirk Darmstadt (definiert als „Rhein-Main-Gebiet“) zwischen 27.000 und 40.000 Beschäftigte verlieren würde (Gutachten G. 19.2). Ein Ausbau würde den inter- und intrasektoralen Strukturwandel unterstützen.

Wir fragen an dieser Stelle:

Ist unsere Interpretation Ihrer politischen Grundaussage zum Strukturwandel richtig: Je weniger Arbeitsplätze im Produzierenden Gewerbe, desto besser ist es für die Rhein-Main-Region? Weil diese Verluste ja mit Dienstleistungsarbeitsplätzen überkompensiert und zudem die Arbeitsproduktivität im Produzierenden Bereich erhöhen würden?

Und:

Wenn nicht nur Beschäftigte abgebaut würden, sondern ganze Betriebe mit ihrer Produktion wegfielen: Stünde dies nicht auch im Widerspruch zu Ihrem Wunsch, den Frachtverkehr zu verdoppeln? Das Produzierende Gewerbe heute hier in der Region hätte dann jedenfalls nichts mehr davon, weil es nicht mehr vorhanden wäre!

9. Weite Teile der Arbeitsplätze sind vermutlich solche für gering qualifizierte Beschäftigte. Manche Quellen reden von $\frac{3}{4}$ aller Arbeitsplätze. In diesen Bereichen werden jedoch die meisten Rationalisierungspotenziale erwartet und so werden selbst Arbeitsmärkte mit einer hohen Erwerbslosenzahl mittelfristig nur geringfügig davon profitieren können.

Wir fragen an dieser Stelle:

Wie hoch sind die Anteile der gering und der hoch qualifizierten neuen Arbeitsplätze?

10. FRAPORT nimmt Verluste von vorhandenen und geplanten Gewerbeflächen und damit Gewerbebetrieben in Kauf. Ein Ersatz für Gewerbebetriebe und deren Arbeitsplätze wird in der Bilanz nicht berücksichtigt. Gegenüber der Summe der 2-3 Millionen Arbeitsplätze im Rhein-Main-Gebiet mögen die Verluste gering sein, aber gegenüber den prognostizierten Arbeitsplatzgewinnen durch den Flughafenausbau wahrscheinlich sehr wohl eine zu beachtende Größenordnung

Wir fragen also an dieser Stelle:

Warum fließen in die Prognose nicht ein die Verluste an Gewerbeflächen und damit die Verluste der planerisch möglichen Arbeitsplatzzahlen, die Verluste an vorhandenen Arbeitsplätzen und die Verluste an jetzt bereits geplanten, aber aufgrund des Ausbaus nicht realisierbaren Arbeitsplätzen?

11. Offenbach hat in den vergangenen Jahrzehnten einen enormen wirtschaftlichen Strukturwandel vollzogen. Noch 1991 gab es mehr Beschäftigte im Produzierenden Sektor als im Dienstleistungssektor. Heute stellen wir fest, dass der Aufwärtstrend im Dienstleistungsbereich in der Summe gerade eben so ausreichte, rein rechnerisch die Beschäftigtenzahl auf etwa demselben Niveau zu halten zu damals.

Wir fragen also an dieser Stelle:

Welche Änderungen in der Wirtschaftsstruktur, die nun zu 4/5 von Dienstleistungen geprägt ist, muss Offenbach nun erneut verkraften, wenn der Standort durch eine Nordwestbahn höher belastet wird und für zukunftsorientierte und belastungssensible Unternehmen wie Schulungszentren, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen oder kreative Berufe ungeeignet wird? Eine Nordwestbahn hat nur schwer abzuschätzende, aber sicher gravierende Folgen für die Zahl und Qualität der Arbeitsplätze, der Branchenstruktur, des Produktangebotes, der Absatzmärkte und Zulieferbeziehungen und vieles mehr, kurzum: für alle direkten, indirekten, vielleicht sogar induzierten Effekte.

Ein Beispiel: Aufgrund der Tatsache, dass Offenbach zusehends interessanter wird für kreativ arbeitende unternehmensbezogene Dienstleistungen im Bereich Werbung, Multimedia und Design, die ein gesundes Maß an Empfindlichkeit gegenüber Lärmexposition mitbringen, steht zu befürchten, dass der geplante Ausbau diese Unternehmen verdrängen wird. Und dies würde die Ansiedlungsbemühungen der Stadt Offenbach zunichte machen.

Wir fragen also an dieser Stelle:

Welche Möglichkeiten und Instrumente kann FRAPORT der Stadt Offenbach an die Hand geben, damit bereits eingeleitete oder geplante Ansiedlungsstrategien bei einem Ausbau greifen und keine Verdrängungseffekte entstehen?

Fazit

Allein diese von mir aufgeführten wenigen Punkte machen eines deutlich: Für Offenbach ist alles und nichts prognostiziert. Es gibt eine große Bandbreite von Prognoseergebnissen. Inwieweit sich Arbeitsplatz- und Einkommenseffekte auf Offenbach oder auch auf die Region konkret auswirken, ist und bleibt unklar.

Unsere Annahme lautet, und so wird es auch von uns gegenüber Offenbacher Unternehmen kommuniziert werden: In Offenbach werden – wenn überhaupt – nur wenige neue Arbeitsplätze entstehen. Und sehr wahrscheinlich werden die Verdrängungseffekte gegenüber den Arbeitplatzeffekten überwiegen, so dass am Ende Offenbach mit Arbeitsplatzverlusten dastehen wird.

Welche Folgen das für den Strukturwandel in der Stadt haben wird, ist derzeit nicht absehbar.

Vielen Dank!