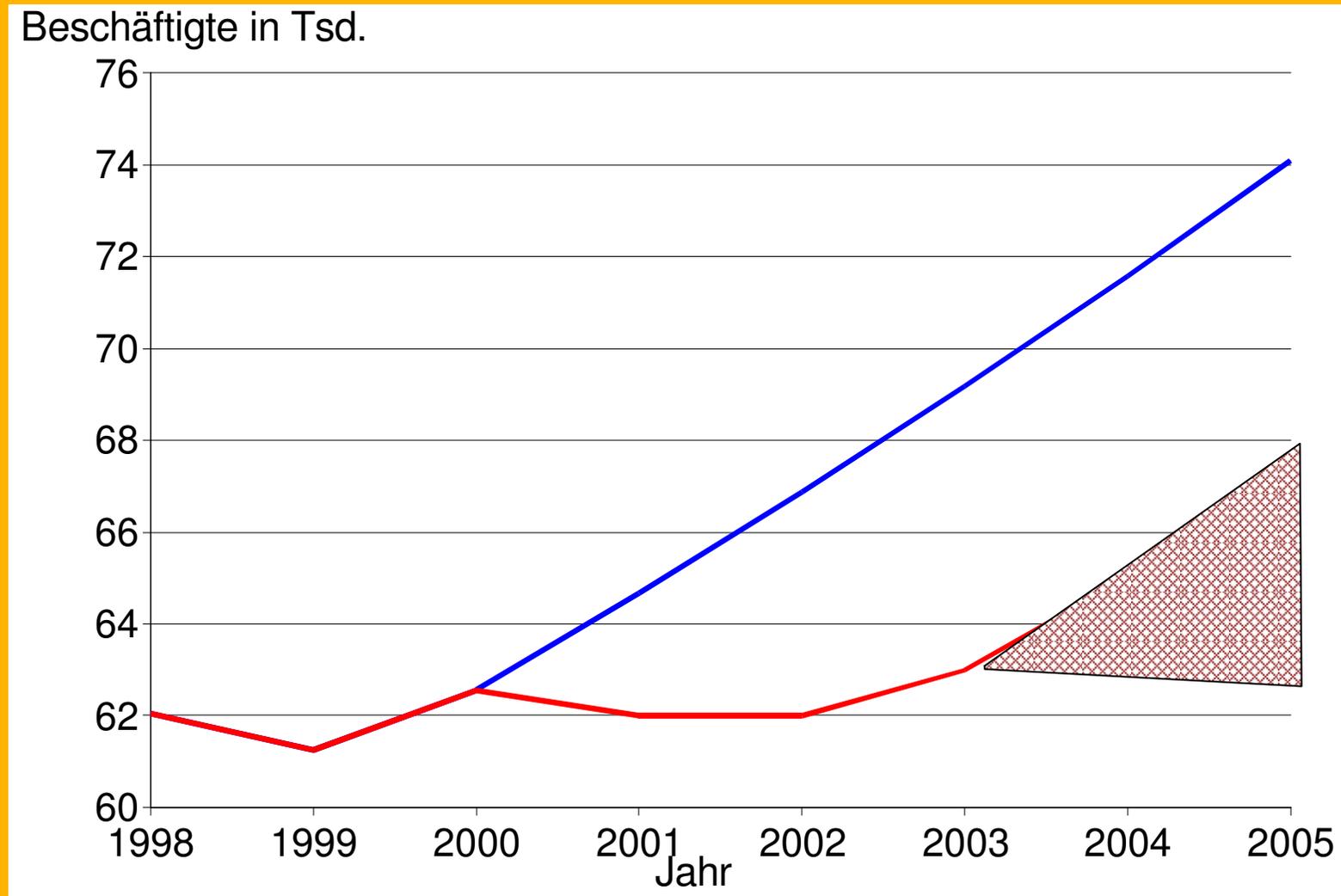


Die Beschäftigungsentwicklung bleibt weit hinter der Prognose zurück

Beschäftigte auf dem Frankfurter Flughafen; Prognose 2001 für den Ausbaufall und tatsächliche Entwicklung



Ursprüngliche
Prognose

Ist

Joblüge Flughafenausbau

Teil 2: Gutachten G19.2

**Dr. Berthold Fuld
Offenbach**

Die Argumentation beruht auf der Feststellung einer Korrelation zwischen Luftfahrt- und Wirtschaftsentwicklung

Grundsätzliche Vorgehensweise und Argumentation bei G19.2



Nicht hinterfragt werden

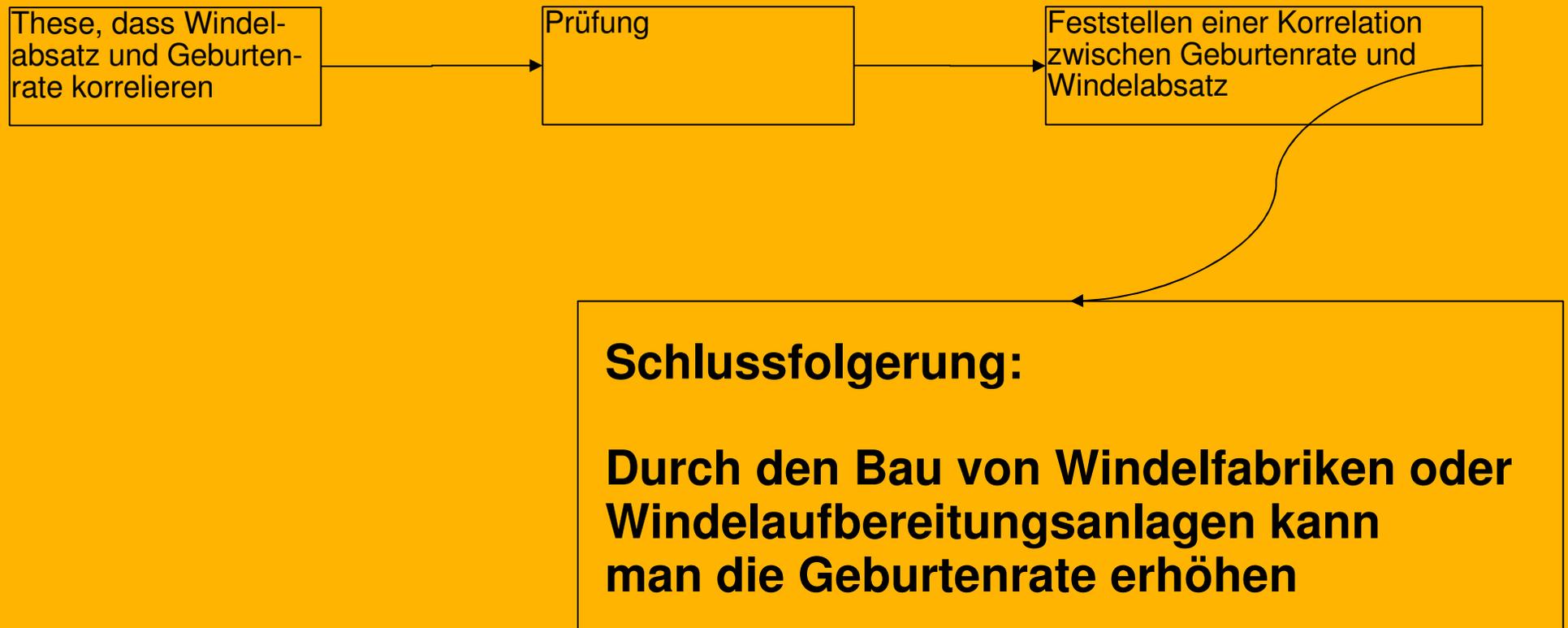
- Negative Einflüsse des Luftverkehrs
- Bedeutung traditionell hoch produktiver Wirtschaftsbereiche (Finanzwirtschaft, Chemieindustrie)

Problem

- Veraltete Daten berücksichtigen nicht die Bankenkrise nach 2000 und den in den letzten Jahren forcierten Stellenabbau im verarbeitenden Gewerbe

Mit der angewandten Methodik käme man auch zu dem Ergebnis, dass man durch den Bau von Windelfabriken die Geburtenrate steigern könnte

Grundsätzliche Vorgehensweise und Argumentation bei G19.2



Es wurden Grundregeln statistischer Methoden verletzt

Ansatz in G19.2

- Wirtschaftsindex und Luftverkehrswertigkeitsindex willkürlich definiert
- Dem Luftverkehrswertigkeitsindex fehlt die Plausibilität
- Willkürliche Auswahl der zum Vergleich herangezogenen Regionen
- Willkürliche Auswahl des untersuchten Zeitraums

Darüber hinaus enthält der Wirtschaftsindex nicht die Wohlstandskenngröße „Einkommen aus Erwerbstätigkeit je Beschäftigten“

Es ist nicht plausibel, dass Aufkommensgrößen als Standortfaktor wichtiger sind wie die Zahl der Verbindungen

Zusammensetzung des Luftverkehrswertigkeitsindex'

Tab. 5-1: Gewichtungsfaktoren für den Luftverkehrswertigkeitsindex

	Gewichtungs- faktoren
OAG _i : Originärpassagieraufkommen Geschäftsreise	0,25
OAP _i : Originärpassagieraufkommen Privatreise	0,15
APE _i : Passagieraufkommen Inland und Europa	0,10
API _i : Passagieraufkommen Interkontinental	0,10
FAK _i : Frachtaufkommen	0,20
ADE _i : Anzahl der Destinationen Inland und Europa (Passage)	0,10
ADI _i : Anzahl der Destinationen Interkontinental (Passage)	0,10
Summe	1,00

Fragen

- Sind nicht die Zahl der Destinationen und die Zahl der Verbindungen wichtiger als das Aufkommen?
- Welche Rolle spielen Anbindung, Schnelligkeit der Abfertigung und Kosten als Standortfaktor?

Die Vergleichsregionen wurden willkürlich ausgewählt, Finanzzentren und Wohlstandsregionen ohne ähnlich bedeutenden Flughafen blieben unberücksichtigt

Vergleichsregionen

Ausgewählt:

Region Mittelhessen
Region Köln/Bonn
Region Düsseldorf
Region Stuttgart
Hamburg
Region Brüssel
Region Amsterdam
Ile France/Paris
Region Wien
Kopenhagen
Lombardei
Greater London

Andere
Wohlstandsregionen

Helsinki
Stockholm
Oslo
München
Luxemburg
Liechtenstein
Zürich
Genf
Basel
Barcelona
Dublin
Nürnberg
Cote d'Azur

Merkwürdig: Der Wirtschaftsindex ist im Planungsfall nicht eindeutig besser als im Prognosenullfall, aber alle im Wirtschaftsindex enthaltene Größen

Wirtschaftsindex, Beschäftigung, Wertschöpfung und Produktivität

Tab. 8-1: Entwicklung der Wirtschaftsindizes der Region Frankfurt/Rhein-Main im Planungsfall und im Prognosenullfall (Erwartungswert und Spannweite)

	Planungsfall			Prognosenullfall	Abweichung (Planungsfall zu Prognosenullfall)
	2005	2010	2015	2015	2015
untere Grenze	208	231	250	241	3,7%
Erwartungswert	226	255	276	264	4,5%
obere Grenze	245	278	299	286	5,6%

Der Wirtschaftsindex setzt sich zusammen aus Werten für Beschäftigung, Wertschöpfung und Produktivität

Der obere Grenzwert im Prognosenullfall ist höher wie der Erwartungswert im Planungsfall
Trotzdem werden für alle Kenngrößen als Erwartungswert für den Prognosefall bessere Werte angegeben wie für den Planungsfall.
Eine Erläuterung erfolgt nicht

Anmerkung: Es wurden außerdem untere und obere Grenze verwechselt

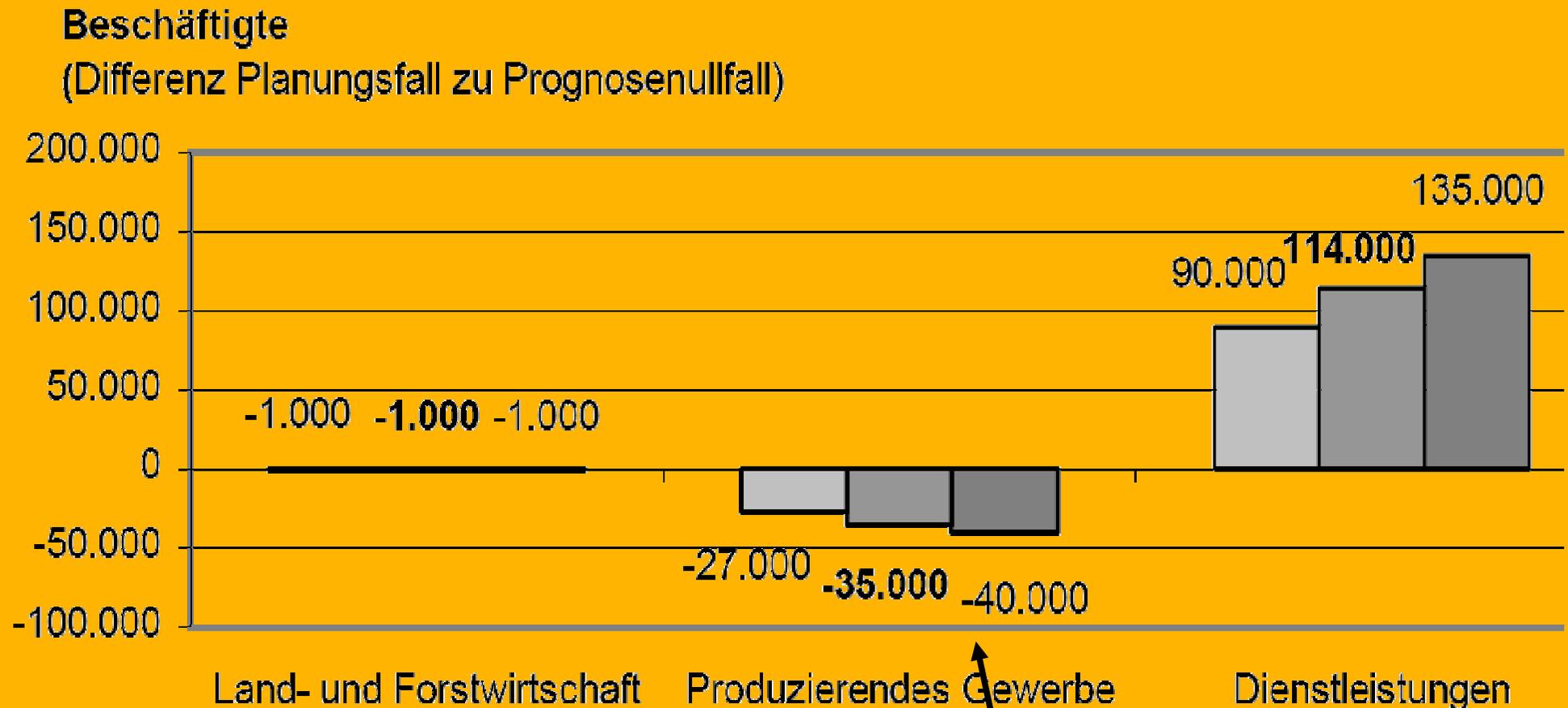


Beschäftigung (1000)		alle Sektoren		
		untere Grenze	Erwartungswert	obere Grenze
	2000		1.730	
Planungsfall	2005		1.739	
	2010		1.747	
	2015		1.756	
Prognosenullfall	2015	1.694	1.677	1.663
Differenz (Planungsfall zu Prognosenullfall)	abs.	62	79	93
	proz.	3,7%	4,7%	5,6%

Arbeitsproduktivität (1000 Euro)		alle Sektoren		
		untere Grenze	Erwartungswert	obere Grenze
	2000		79,0	
Planungsfall	2005		88,4	
	2010		98,0	
	2015		107,7	
Prognosenullfall	2015	104,0	102,0	102,0
Differenz (Planungsfall zu Prognosenullfall)	abs.	6,6	4,8	5,8
	proz.	3,7%	4,7%	5,7%

Wertschöpfung (Mrd. Euro)		alle Sektoren		
		untere Grenze	Erwartungswert	obere Grenze
	2000		136,6	
Planungsfall	2005		153,7	
	2010		171,3	
	2015		189,2	
	2015	176,2	172,0	169,6
Differenz (Planungsfall zu Prognosenullfall)	abs.	13,0	16,6	19,6
	proz.	7,4%	9,6%	11,6%

Niedergang des produzierenden Gewerbes prognostiziert



Ca. 10% aller
Arbeitsplätze in diesem Bereich
gingen verloren

Wesentliche Standortfaktoren

- Kundennähe / Zentrale Lage zu Kunden
- Lieferantennähe
- Führungsnähe
- Potenzial qualifizierter Mitarbeiter /Hochschulen
- Infrastruktur
- Weiche Faktoren
- Standortkosten
- Rechtsstaatlichkeit

Standortfaktor Flughafen

- Erforderliches Flugangebot vorhanden**
- Landseitige Anbindung**
- Stadtnähe**
- Wege- und Abfertigungszeiten auf dem Flughafen**
- Gesamtes Flugangebot**
- Kosten**
- Unbedeutend: Größe der Flugzeuge; Hubfunktion**

Der Flughafen beeinträchtigt die Standortqualität

- Umwelt, vor allem durch großflächige Verlärmung**
- Verknappung von Wohnraum in ruhiger Umgebung**
- Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit von Erwerbstätigen**
- Mangelhafter Service für Lokalpassagiere**

Abwanderung wichtiger Unternehmen trotz Standortvorteil FRA

Abwanderungstendenzen und Standortentscheidungen zum Nachteil FrankfurtRheinMain

- Höchst/Aventis HV: Straßburg
- Metallgesellschaft/ GEA HV: Bochum
- Degussa HV: Düsseldorf
- HP Deutschland: Sindelfingen
- DaimlerChrysler FZ Frankfurt: Sindelfingen
- Enka: Obernburg
- Fresenius. Produktion nicht in Bad Homburg
- Opel: Massiver Abbau in Rüsselsheim
- Hartmann&Braun:??
- Linotype ??
- AEG??
- Dresdner Bank??
- Unternehmensberatungen

Rhein-Main hat mehr Stärken

- Weltoffenheit**
 - Zentrale Lage**
 - Leistungsfähige Schulen und Hochschulen**
 - Kulturelle Vielfalt**
 - Potenziell attraktive Erholungsräume**
- => Wir müssen nicht einseitig auf den Ausbau der umweltbelastendsten wirtschaftlichen Aktivität setzen**