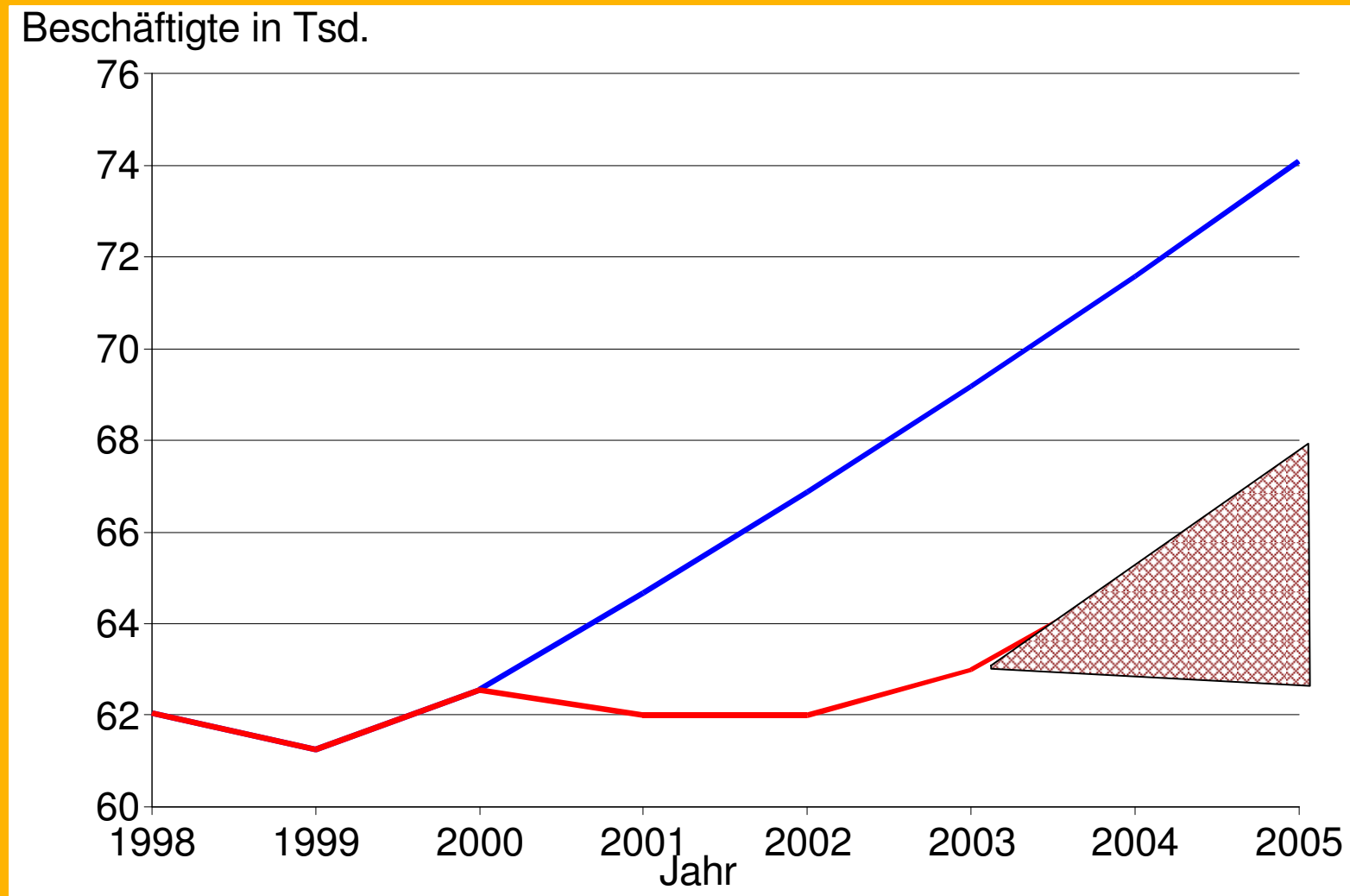


# Die Beschäftigungsentwicklung bleibt weit hinter der Prognose zurück

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



Ursprüngliche  
Prognose

Ist

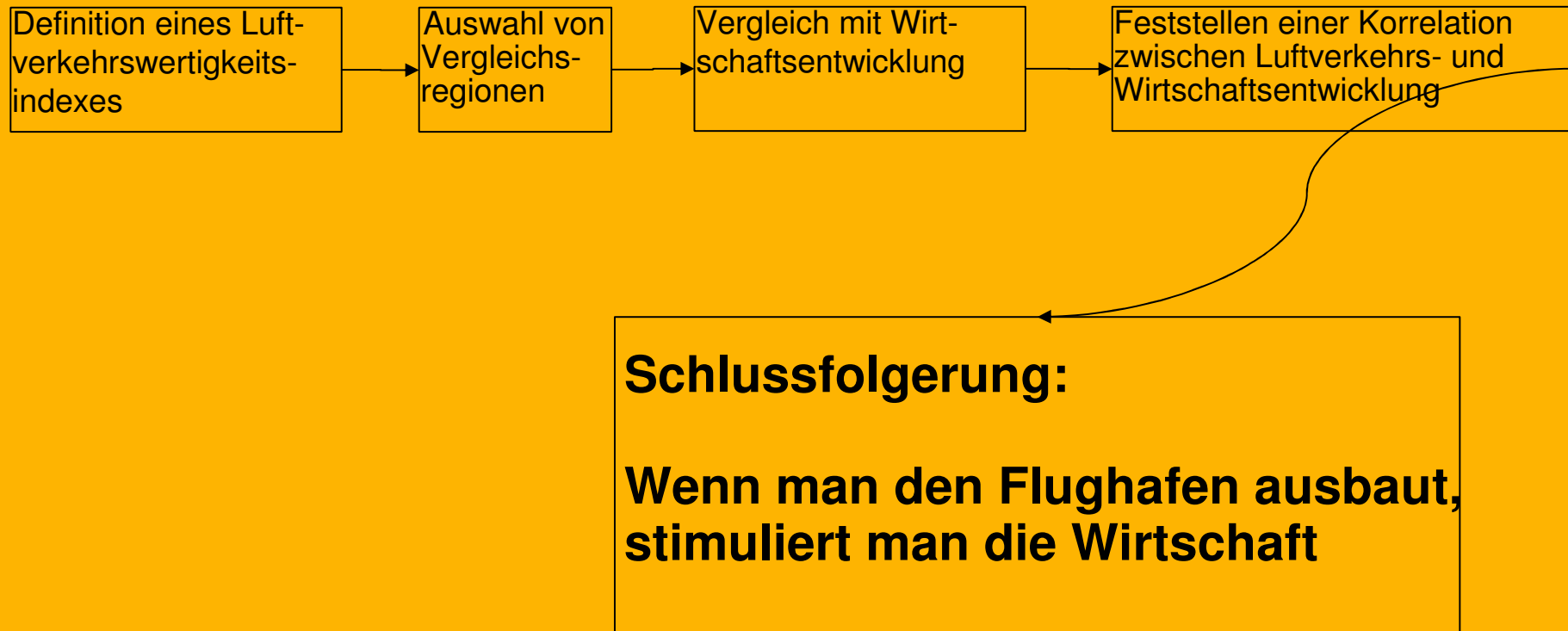
# **Joblüge Flughafenausbau**

## **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

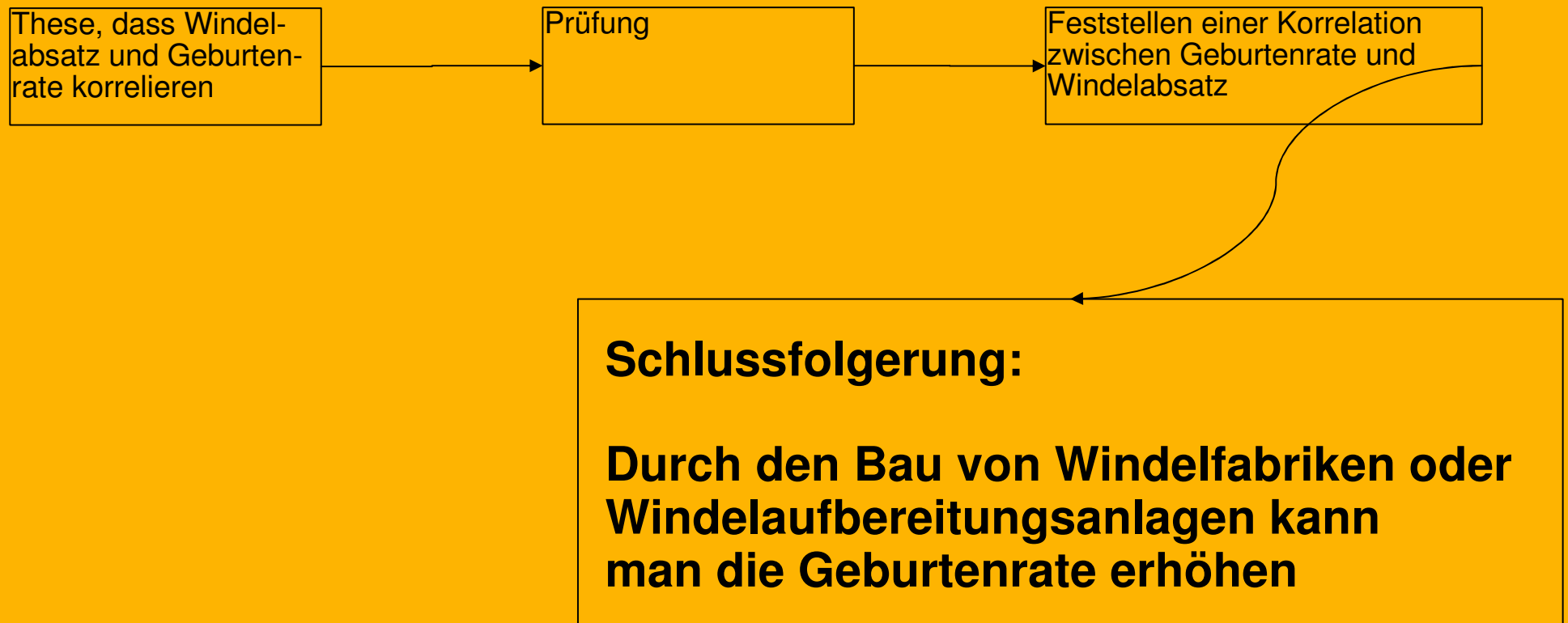
- Negative Einflüsse des Luftverkehrs
- Bedeutung traditionell hoch produktiver Wirtschaftsbereiche (Finanzwirtschaft, Chemieindustrie)

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 <sub>i</sub> : Originärpassagieraufkommen Geschäftsreise	0,25
OAP <sub>i</sub> : Originärpassagieraufkommen Privatreise	0,15
APE <sub>i</sub> : Passagieraufkommen Inland und Europa	0,10
API <sub>i</sub> : Passagieraufkommen Interkontinental	0,10
FAK <sub>i</sub> : Frachtaufkommen	0,20
ADE <sub>i</sub> : Anzahl der Destinationen Inland und Europa (Passage)	0,10
ADI <sub>i</sub> : 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

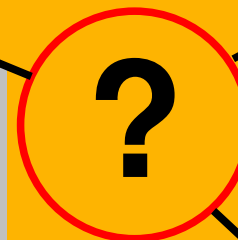
Tab. 8-1: Entwicklung der Wirtschaftsindizes der Region Frankfurt/Rhein-Main im Planungsfall und im Prognosenullfall (Erwartungswert und Spannweite)

	Planungsfall			Prognosenullfall	Abweichung (Planungsfall zu Prognosenullfall)
	2005	2010	2015	2015	
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%

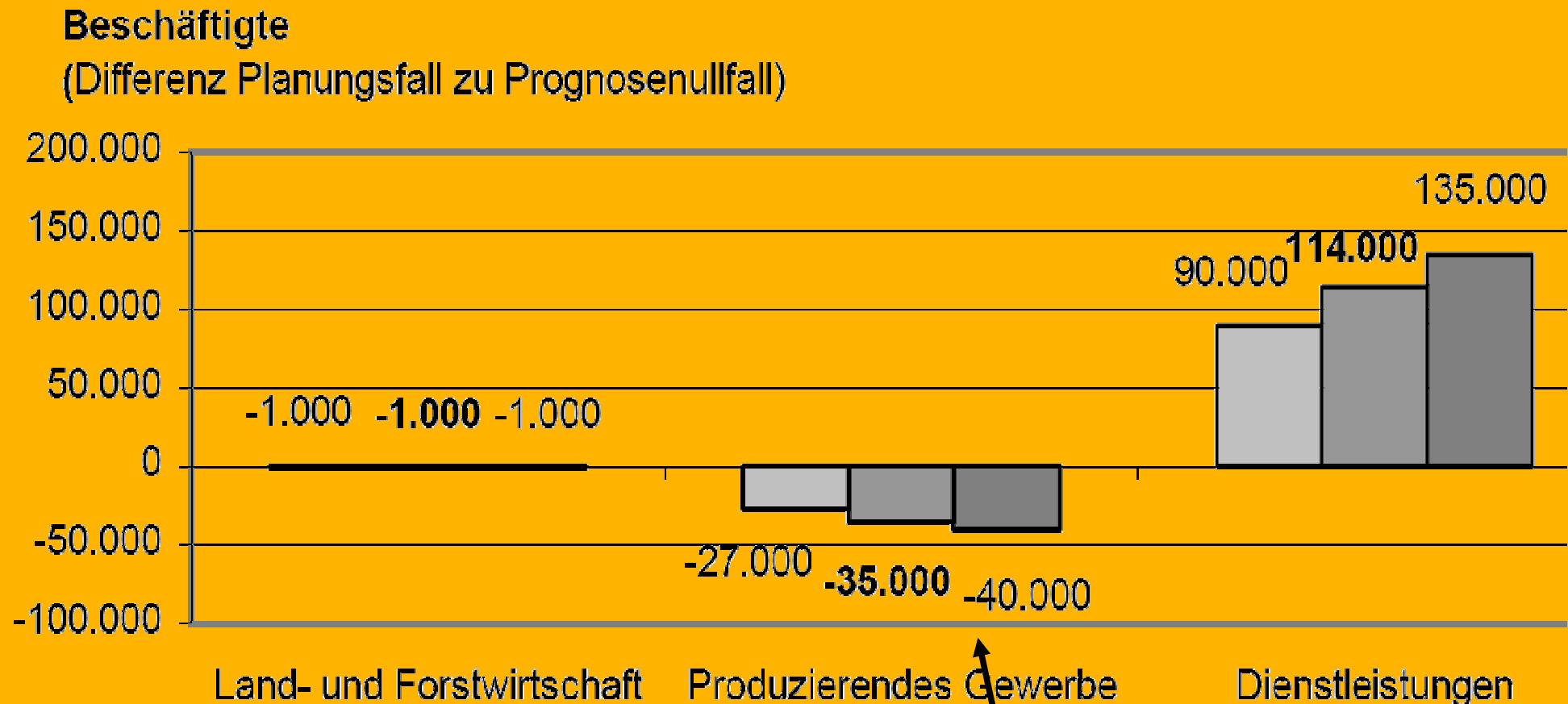
Arbeitsproduktivität (1000 Euro)		alle Sektoren		
		untere Grenze	Erwartungswert	obere Grenze
	2000		79,0	
Planungsfall	2005		88,4	
	2010		98,0	
	2015		107,7	
Prognosenullfall	2015	104,0	102,0	102,0
Differenz (Planungsfall zu Prognosenullfall)	abs.	6,6	4,8	5,8
	proz.	3,7%	4,7%	5,7%

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**