

VI. Wirtschaftliche Effekte, insbesondere die Schaffung von Arbeitsplätzen fehlerhaft ermittelt

Das Arbeitsplatzargument spielt in der Diskussion um den Ausbau des Frankfurter Flughafens eine zentrale politische und rechtliche Bedeutung. Ausnahmen von den strengen naturschutzrechtlichen und forstrechtlichen Verbotsnormen kommen i.d.R. nur in Betracht, wenn die Vorhabensträgerin für sich „Gemeinwohlbelange“ geltend machen kann, die andere private und öffentliche Belange überwiegen. Die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie die von der Vorhabensträgerin geltend gemachten wirtschaftlichen Effekte überwiegen jedoch nicht dem Verlust der ökologisch hochwertigen Waldflächen rund um den Frankfurter Flughafen sowie die Lärmauswirkungen auf die Menschen.

Die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen gehen davon aus, dass

18.000 direkte Arbeitsplätze

25.000 indirekte und induzierte Arbeitsplatzeffekte

52.000 katalytische Arbeitsplatzeffekte

eintreten werden.

Aufgrund von gravierenden methodischen und wissenschaftlichen Fehlern, die durch zahlreiche wissenschaftliche Begutachtungen festgestellt worden sind, sind diese Effekte von der Vorhabensträgerin überbewertet worden. Sollte die Planfeststellungsbehörde diesen Gutachten folgen, ohne nochmals eine Überprüfung dieser Gutachten vorzunehmen, liegt ein erhebliches Ermittlungsdefizit vor. Der Belang „Arbeitsplätze“ ist von der Vorhabensträgerin (noch) nicht in einer Art und Weise aufgearbeitet worden, um eine Entscheidung für oder gegen das Projekt fällen zu können. Die Planfeststellungsbehörde wird verpflichtet sein, ihrer Entscheidung eine ordnungsgemäße Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte, die von dem geplanten Vorhaben ausgehen, zugrunde zu legen. Hierzu sind die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen nicht geeignet.

Überbewertet wird das Arbeitsplatzargument schon deshalb, weil pauschal mit der Schaffung von 100.000 Arbeitsplätzen durch den Ausbau argumentiert wird. Dass es nach den eigenen Berechnungen lediglich 95.000 Arbeitsplätze sind, wird nicht darge-

stellt. Es wird immer wieder der Eindruck vermittelt, dass es sich dabei um Arbeitsplätze handelt, die unmittelbar durch den Ausbau neu geschaffen werden. Dem ist aber nicht so. Von den 95.000 Arbeitsplätzen sollen überhaupt nur 18.000 direkte geschaffen werden. Auch diese Zahl ist als viel zu hoch zu kritisieren, was gutachterliche Bewertungen ergeben haben. Alle anderen, von der Vorhabensträgerin in der öffentlichen Diskussion genannten Arbeitsplatzeffekte, leiten sich aus kaum zu beurteilenden mittelbaren Effekten ab. In den von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen wurden von 95.000 erwarteten zusätzlichen Arbeitsplätzen 43.000 Multiplikatorprozesse und 52.000, also mehr als die Hälfte, den katalytischen Effekten zugerechnet.

Wie in eine Studie der **Technischen Universität Chemnitz mit dem Titel „Der Nutzen großer Flughäfen“** herausgearbeitet wurde, sind solche Effekte aber bislang wenig untersucht. Eine standardisierte von der Wissenschaft anerkannte Methode zur Ermittlung solcher Effekte gibt es nicht bzw. wird als äußerst problematisch angesehen. Insbesondere wurde wenig untersucht, in welchem Maße die verschiedenen deutschen Flughäfen dazu beitragen, ihre jeweilige Region mit ausländischen Zentren zu verzahnen, also katalytisch zu wirken. Regionen, die nicht gut mit ausländischen Zentren verzahnt sind, drohen im Wettbewerb zurückzufallen. In der vorliegenden Untersuchung der TU Chemnitz wird der Frage nachgegangen, wie nützlich das Flugangebot verschiedener Flughäfen für die Vernetzungsqualität der jeweiligen Regionen ist. Die Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Das Hub- und Spokes-System kommt besonders kleinen Flughäfen und ihren Regionen zugute.
- Gezielt geplante Direktflüge auf ausgewählten Strecken sind effiziente Instrumente der Leistungssteigerung.
- Flughäfen mit Hub-Funktion leiden unter redundanten Flügen.
- Lufthansa hat die Regionen gut vernetzt.
- Maßnahmen zur Flugzahlverringering sollten angestoßen werden.
- Viele Ausbaupläne sind unnötig.
- Hubs sollten in dünn besiedelten Gebiete verlagert werden.

Aus dieser Untersuchung kann abgeleitet werden, dass die wirtschaftlichen Effekte, die in den Gutachten der Vorhabensträgerin beschrieben werden, als viel zu hoch anzusehen sind.

Die Untersuchung von Friedrich Thießen, Michael Jahn, Sindy Troll „Der Nutzen großer Flughäfen“ sollte diesem Planfeststellungsverfahren beigezogen werden. Herausgeber ist der Dekan der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften an der TU Chemnitz (ISSN 1618-1352 (Print), ISSN 1618-1460 (Internet)).

Auch das Gutachten von **RegioConsult, Verkehrs- und Umweltmanagement zur Planfeststellungsunterlage G19.2 (Standortfaktor Flughafen Frankfurt-Main – Bedeutung für die Struktur, Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Region Rhein-Main vom 22.07.2004)** kommt im Ergebnis zu gravierenden methodischen und wissenschaftlichen Fehlern, die dieser Planunterlagen zugrunde liegen. Die Inhalte des Gutachtens von RegioConsult werden zum Gegenstand dieser Einwendung gemacht. Es wird davon ausgegangen, dass diese Studie, die im Auftrag der Zukunft Rhein-Main erstellt worden ist, von einer Kommune, die der Zukunft Rhein-Main angehört, vorgelegt wird. Sollte dies nicht so sein, wird um einen entsprechenden Hinweis gebeten, um das Gutachten nachzureichen.

Die Gutachter kommen auf den S. 15-33 zu dem Ergebnis, dass das von der Vorhabensträgerin gewählte Verfahren zur Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte abzulehnen ist und als unwissenschaftlich bezeichnet werden muss. Ein gravierender Fehler ist darin zu sehen, dass die Gutachter eine Analyse, die lediglich bis zum Jahr 1996 erstellt worden ist, zugrundegelegt haben. Diese Daten müssen als veraltet zurückgewiesen werden. Hier ist eine entsprechende Nacharbeitung notwendig. Denn seit 1996 bzw. 1998 haben sich derart massive Veränderungen struktureller und auch konjunktureller Art für die Rhein-Main-Region ergeben, dass die Untersuchungsergebnisse eher von historischem Wert sind als von Bedeutung für das hier durchzuführende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens. Die Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte in der Region Frankfurt / Rhein-Main im Planungsfall und Prognosefall werden von den Gutachtern der Vorhabensträgerin in unzulässiger Weise hergeleitet.

Anzulasten ist dem Gutachten der Vorhabensträgerin auch, dass gegenläufige Effekte, also Arbeitsplatzabwanderungen, in dem Gutachten überhaupt keine Berücksichtigung finden. Es ist davon auszugehen, dass entgegen der angenommenen 1.000 Arbeitsplätze pro 1 Mio. Flugpassagiere lediglich 500 neue Arbeitsplätze pro 1 Mio. Flugpassagiere in Zukunft angenommen werden können. Dies resultiert aus den Produktivitätsfortschritten, die bei der Abwicklung von Passagieren in der Vergangenheit erzielt werden konnten und durch die geplanten Ausbaumaßnahmen (insbesondere durch das neue Terminal 3) stattfinden werden. Solche Produktivitätsfortschritte werden in der Begutachtung von Baum nicht berücksichtigt.

Die Gutachter von RegionConsult kommen abschließend zu dem Ergebnis, dass insgesamt die Beschäftigungseffekte nur noch etwa halb so hoch angenommen werden könnten, als dies von der Vorhabensträgerin verlautbart wird.

Es wird daher **beantragt**,

der Vorhabensträgerin aufzugeben eine Prognose über die wirtschaftlichen Effekte des Vorhabens vorzulegen, die den wissenschaftlichen Erkenntnissen genügen.

Das vorgelegte Gutachten G19.2 ist als grundlegend falsch zurückzuweisen

Die im Planfeststellungsverfahren von der Vorhabensträgerin vorgelegten Gutachten zu den wirtschaftlichen Effekten basieren im Wesentlichen auf den bereits im Raumordnungsverfahren diskutierten Gutachten. Schon im Raumordnungsverfahren wurde kritisch darauf hingewiesen, welche methodischen Fehler den Gutachten zugrunde lagen. Trotzdem hat das RP Darmstadt im Raumordnungsverfahren pauschal festgestellt, dass durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens enorme wirtschaftliche positive Effekte zu erwarten seien. Mit den kritischen Stellungnahmen, insbesondere mit dem Gutachten W3 des Mediationsverfahrens wurde sich nicht auseinandergesetzt. Der landesplanerischen Beurteilung muss daher angelastet werden, dass die positiven Effekte des Ausbaivorhabens der Vorhabensträgerin als viel zu hoch bewertet worden sind. Ohne Her-

leitung und Begründung wurde festgestellt, dass es den raumordnerischen Grundsätzen und Zielen entspreche, wenn der Flughafen ausgebaut werden würde. Eine Abwägung mit den entgegenstehenden Grundsätzen und Zielen der Raumordnung hat hingegen nicht stattgefunden. Zu diesem Ergebnis kommt auch eine Studie von **Möller-Meinecke und Thießen mit dem Titel: „Das Raumordnungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens: Eine Analyse der Darstellung der wirtschaftlichen Vorteile des Flughafenausbaus für die Rhein-Main-Region in der landesplanerischen Beurteilung durch das Regierungspräsidium Darmstadt“**. Die Untersuchung wird zum Gegenstand dieser Einwendung gemacht. Sollte sie in ihrer Behörde nicht vorliegen, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis, dass die Studie zur Verfügung gestellt werden soll.

Zwischen den Angaben, die die Vorhabensträgerin in der Öffentlichkeit macht, um ihr Ausbauprojekt in der Öffentlichkeit positiv darzustellen und den Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen ergibt sich eine erhebliche Diskrepanz. Die von der Vorhabensträgerin propagierten 100.000 Arbeitsplätze im Ausbaufall sind nicht nachvollziehbar. Ein Vergleich der Gesamtsumme des Ausbauszenarios (212.721) mit der Gesamtsumme im Nichtausbauszenario (155.639) für das Jahr 2050 ergibt „nur“ einen Unterschied von 57.082. Wenn überhaupt kann also nur davon gesprochen werden, dass im Ausbaufall 57.082 Arbeitsplätze zu erwarten sind.

Der entscheidende methodische Fehler der Gutachten besteht darin, dass auf der Basis der Sensitivuntersuchung lediglich von 6 Unternehmen auf dem Flughafen ausgegangen wurde, um die Beschäftigungseffekte für die BRD, für Hessen und den Regierungsbezirk Darmstadt zu ermitteln. Gleiches gilt auch für die Einkommenseffekte. Mit der Sensitivuntersuchung soll der Beweis erbracht werden, dass die Ergebnisse aus der Untersuchung für das Raumordnungsverfahren auch für das Planfeststellungsverfahren anwendbar sind. Diese Herleitung ist unwissenschaftlich und methodisch nicht haltbar. Zu optimistische Angaben dieser 6 Unternehmen führen zu einer Überschätzung der Effekte im Ausbaufall. Zu pessimistische Angaben für das Nichtausbauszenario führen zu einer Unterschätzung der Beschäftigungs- und Einkommenseffekte.

Bei der abwägenden Entscheidung, ob das beantragte Vorhaben genehmigt werden kann, muss das Arbeitsplatzargument in die Abwägung einbezogen werden. Jedoch können die von der Vorhabensträgerin zugrundegelegten Planfeststellungsunterlagen nicht zur Bewertung herangezogen werden. Sie sind methodisch nicht haltbar. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die wirtschaftlichen Effekte des Ausbaus bei weitem nicht die Größe erreichen, die die Vorhabensträgerin darlegt. Diesen wirtschaftlichen Effekten muss entgegengehalten werden, dass die Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes unter erheblichen Lärm- und Luftbelastungen leidet und im Ausbaufall diese Beeinträchtigungen noch in einem erheblichen Umfang zunehmen. Festzuhalten bleibt, dass mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens sicherlich Arbeitsplätze entstehen werden. In der momentanen gesellschaftlichen Situation, in der eine hohe Arbeitslosigkeit herrscht, muss mit diesem Arbeitsplatzargument sehr vorsichtig umgegangen werden. Es kann nicht sein, dass auf Kosten der Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes Arbeitsplätze geschaffen werden, jedoch der Blick vor dem eigentlichen arbeitsmarktpolitischen Problem versperrt bleibt. Durch die Ankündigungen der Vorhabensträgerin wird der Eindruck vermittelt, dass nur dann, wenn der Ausbau des Frankfurter Flughafens kommt, das Arbeitsmarktproblem gelöst werden könne. Dass dem nicht so ist, liegt klar auf der Hand.

Da die negativen Auswirkungen des Ausbauvorhabens bei Weitem die möglichen wirtschaftlichen Effekte überwiegen werden, ist der Antrag der Vorhabensträgerin abzulehnen.