

## **Ergebnisse zu W1:**

### **Direkte Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main**

Beschluss der Mediationsgruppe am 26.11.1999

Wiesbaden, 09. November 1999

# **HLT**

HLT Gesellschaft für Forschung Planung Entwicklung mbH

## **1 Einleitung**

Die wirtschaftlichen Effekte des Flughafens ergeben sich aus der Wertschöpfung und der daraus abgeleiteten Nachfrage nach Arbeitskräften von den auf dem Flughafengebiet angesiedelten Unternehmen sowie ihren Zulieferern sowie den sogenannten induzierten Effekten, die aus der Verausgabung des Einkommens der Beschäftigten entstehen. Dies ist Gegenstand der Untersuchungen W1 und W2.

Des Weiteren bewirkt der Flughafen Produktionseffekte für die Unternehmen, die die Dienstleistungen des Flughafens nutzen. Die Analyse der Standorteffekte für die regionale Wirtschaft ist Gegenstand der Untersuchungen W3 und W4.

In der Untersuchung W1 werden zum einen unterschiedliche ökonomische Ansätze zur Ermittlung der Wirtschaftseffekte von Flughäfen beschrieben. Es wird ein Überblick über nationale, europäische und US-amerikanische Studien zu den Beschäftigungswirkungen von Flughäfen gegeben. Zum zweiten werden die luftverkehrlichen Rahmenbedingungen in ihrer Entwicklung seit Ende der 70-er Jahre aufgezeigt. Hierfür werden Kenngrößen für den Flughafen Frankfurt im Vergleich zu deutschen Flughäfen sowie zu wichtigen europäischen Wettbewerbern dargestellt. Zum dritten werden demografische und ökonomische Indikatoren für die Flughafenregion mit seinen Teilbereichen (z.B. näheres und weiteres Flughafenumland) beschrieben und die Wirkungen des Flughafens für einzelne Teilräume dargestellt.

Die Qualitätssicherer<sup>1</sup> bewerteten die Untersuchung als umfassend und in der Ableitung der Ergebnisse für plausibel, konsistent und nachvollziehbar. Die ausführlichen Stellungnahmen liegen der Mediationsgruppe vor.

Die Untersuchung W1, die von der Bulwien und Partner GmbH, München, durchgeführt wurde, bildet die Grundlage für die quantitative Abschätzung der Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens unter alternativen Szenarien (W2). Aufgrund des engen inhaltlichen Zusammenhangs sind die Ergebnisse von W1 und W2 in einem gemeinsamen Endbericht dargestellt.

---

<sup>1</sup> Die Qualitätssicherung der Gutachten W1 bis W4 haben Prof. Dr. Heinrich Beder (Beder Consult Frankfurt), Herr Rainer Lucas (Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Wuppertal), Herr Dr. Karl Otto Schallaböck (Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH) und Herr Michael Zarth (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn) übernommen.

Das Gesamtgutachten ist in drei Teile gegliedert:

- A Beschreibung und Analyse der methodischen, luftverkehrlichen und regionalen Grundlagen;
- B Erhebung und Bestimmung der direkten Effekte mittels Arbeitsstättenbefragung;
- C Analyse der Einkommens- und Beschäftigungswirkungen des Flughafens Frankfurt/Main mit Hilfe von Input-Output-Modellen für die Bundesrepublik Deutschland und Hessen

## **2 Ergebnisse**

1. Sowohl im nationalen als auch internationalen Raum ist seit Beginn der 90-er Jahre eine Vielzahl von Studien zu den Beschäftigungseffekten von Flughäfen veröffentlicht worden. Der überwiegende Teil der Untersuchungen basiert auf Input-Output-Analysen. Bei den abgeleiteten Beschäftigungs- und Einkommensmultiplikatoren besteht eine große Varianz zwischen den Untersuchungen. So nehmen beispielsweise die Ergebnisse für die gesamtwirtschaftlichen Beschäftigtenmultiplikatoren bei aktuellen Untersuchungen für deutsche Flughäfen eine Spanne von 1,7<sup>2</sup> bis 3,0<sup>3</sup> ein. Europäische Studien kommen zu Ergebnissen, die in einer Spannweite von 0,5 (Amsterdam) bis 3,1 (Mailand) liegen.<sup>4</sup>

Die regionalen Beschäftigungseffekte bilden einen Teil der gesamtwirtschaftlichen Effekte. Zur Ermittlung der regionalen Beschäftigungswirkungen werden zum überwiegenden Teil Näherungsverfahren angewandt. Die Ergebnisse der regionalen Beschäftigungsmultiplikatoren reichen für deutsche Flughäfen von Werten in Höhe von 1,3<sup>5</sup> bis 2,3.<sup>6</sup>

Die vergleichende Analyse der den Untersuchungen jeweils zugrundeliegenden Annahmen und Methodik zeigt, dass sich die Untersuchungen im wesentlichen hinsichtlich der Ermittlung der direkten Beschäftigungseffekte des Flughafens unterscheiden.<sup>7</sup>

---

<sup>2</sup> Flughafen Hamburg (empirica 1994)

<sup>3</sup> Köln/Bonn (IfV 1996)

<sup>4</sup> ACI Europe

<sup>5</sup> Flughafen Hamburg (empirica 1994)

<sup>6</sup> Köln/Bonn (IfV 1996)

<sup>7</sup> Als Grundlagen dienen hier Voll- oder Teilerhebungen oder, wie in der Untersuchung für den Flughafen Köln/Bonn, die Wirtschaftsrechnungen des Flughafenbetreibers.

Die Zusammenstellung veröffentlichter Studien Dritter ist umfangreich und zeigt Größenordnungen der Einkommens- und Beschäftigungsmultiplikatoren. Zu groben Vergleichszwecken sind sie geeignet, obgleich die begriffliche Auslegung und Zuordnung der direkten, indirekten und induzierten Einflüsse oftmals unterschiedlich erfolgen.<sup>8</sup>

2. Der Flughafen Frankfurt/Main verfügt in Deutschland und auch innerhalb der europäischen Flughäfen über eine herausragende Stellung bei Passagieraufkommen und Frachtabwicklung. Im Jahr 1998 lag das Passagieraufkommen bei 42,7 Millionen Passagieren. Damit wird Frankfurt nur von London (Heathrow: 60,6 Mio, Gatwick: 29,2 Mio, Stansted: 6,9 Mio Passagieren) und Paris (Charles-de-Gaulle: 38,6 Mio, Orly: 25,0 Mio Passagieren) übertroffen. Weiterer wichtiger Wettbewerber in Europa ist der Flughafen Amsterdam (34,4 Mio Passagiere). Im Frachtbereich wies Frankfurt im Jahr 1998 mit mehr als 1,36 Mio Tonnen das höchste Volumen in Europa auf.

In der Vergangenheit fiel aufgrund von Produktivitätssteigerungen und das Nutzen von Synergien der Anstieg der Beschäftigung deutlich niedriger aus als der Zuwachs der Verkehrsleistungen. Während die Passagierzahlen am Flughafen Frankfurt seit 1978 um 170% gestiegen sind, hat sich die Beschäftigtenzahl auf dem Flughafen nur um rund 90% erhöht.

- 3 Im Vergleich zu anderen deutschen Flughafenregionen fiel der Prozess der Tertiärisierung in der Region Frankfurt/Main stärker aus. Die hohen Beschäftigungsverluste im Verarbeitenden Gewerbe im Zeitraum von 1987 bis 1997 konnten dabei durch Zuwächse im Dienstleistungssektor überkompensiert werden.
- 4 Ein Vergleich der wirtschaftlichen Entwicklung im näheren und weiteren Flughafenumland zeigt, dass im Zeitraum von 1987 bis 1997 das nähere Flughafenumland eine positivere Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen aufweist als entferntere Regionen. Dies ist vor allem auf den hohen Anstieg der Beschäftigten im Dienstleistungssektor zurückzuführen. Damit konnten die Arbeitsplatzverluste im Produzierenden Gewerbe deutlich überkompensiert werden.
- 5 Die Bedeutung eines Flughafens als bedeutende Infrastruktur für die Wirtschaft findet auch ihren Niederschlag in der räumlichen Konzentration ausländischer Niederlassungen. Die wichtige Stellung des Raumes Frankfurt/Main zeigt die Höhe der Direktinvestitionen. Hessen liegt bei der Gesamtsumme mit 49,9 Mrd DM im

---

<sup>8</sup> Vgl. Stellungnahme von Prof. Beder, S. 4

Jahr 1996 auf dem zweiten Platz hinter dem wesentlich größeren Nordrhein-Westfalen. Bei der Betrachtung je Erwerbstätigem erreicht Hessen mit 19,1 Tsd DM je Erwerbstätigen den ersten Rang<sup>9</sup>. Wesentlicher Träger dieser Investitionen sind amerikanische Unternehmen, die bevorzugt in der Region Rhein-Main ansässig sind.

### **3 Schlußfolgerungen**

Das Gutachten gibt eine umfassende Beschreibung und Analyse der luftverkehrlichen und regionalen Grundlagen. Die Ergebnisse hinsichtlich der Entwicklung von Bevölkerung, Einkommen und Beschäftigung in der Region Frankfurt decken sich mit anderen Studien und zeigen, dass Frankfurt im Vergleich zu anderen deutschen Flughafenregionen bei der Bewältigung des Strukturwandels - vor allem bedingt durch das überdurchschnittliche Wachstum der sonstigen Dienstleistungen und des Kredit- und Versicherungsgewerbes - günstig abschneidet. Die dargestellten Ergebnisse zur regionalen Arbeitsplatzentwicklung, die vor allem im näheren Flughafenumland besonders positiv war, entsprechen dem bekannten Muster des regionalen Strukturwandels.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Auch die aktuellen Zahlen der Bundesbank für das Jahr 1997 zeigen, dass in Hessen die ausländischen Direktinvestitionen in Höhe von 24 Tsd DM - bezogen auf die Zahl der Erwerbstätigen - mit großem Abstand den höchsten Wert unter den Bundesländern erreichen. Insgesamt lagen die Direktinvestitionen in Hessen Ende 1997 bei 60,7 Mrd DM; dies entspricht einer Zunahme von knapp 22% gegenüber dem Vorjahr.

<sup>10</sup> Vgl. Stellungnahme Zarth, S. 1 und auch Lucas, S. 1