

Absender:

Christine Franke, Dr. Berthold Fuld, Winfried Heuser, Siegfried Schewe, Prof. Dr. Friedrich Thiessen, Nick Timm, Dr. Claudia Weiland

**Herrn
Bundeskanzler Gerhard Schröder
Willy-Brandt Str. 1**

10 557 Berlin

Rhein-Main-Gebiet , den 26.2.2005

Arbeitsmarkt und Arbeitsplatzentwicklung Flughafen Frankfurt am Main - ein Hilferuf

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler Schröder,

In Hessen wird seit Jahren um die Bewertung der positiven und negativen Auswirkungen des geplanten Flughafenausbaus gerungen. Niemand bezweifelt, dass der Frankfurter Flughafen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor dieser Region ist. Der geplante Ausbau greift jedoch so einschneidend in die wirtschaftlichen und sozialen Strukturen der Region ein, dass wir befürchten müssen, dass die zu erwartenden volkswirtschaftlichen Schäden in keinem Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen stehen.

Die Unterzeichner dieses Schreibens verfolgen seit 1999 aus unterschiedlichen Positionen heraus diese Diskussion deshalb sehr kritisch. In drei großen Verfahren, dem Mediations-, dem Raumordnungs- und derzeit dem Planfeststellungsverfahren sowie im begleitenden Dialogforum wurden mit dem Vorhabensträger Argumente ausgetauscht, um Positionen heftig gerungen ohne dass sich an dem Ziel, dieses Vorhaben auch gegen den Willen der Bevölkerung durchzusetzen, irgendetwas geändert hätte.

Mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens ist die Beschlussfassung über den Ausbau des Flughafens Frankfurt in die entscheidende Phase eingetreten.

Mit dem 2. März endet für uns Bürger die Einspruchsmöglichkeit unsere Einwendungen in offizieller Form geltend zu machen. Davon haben wir Gebrauch gemacht.

Wir wenden an Sie der Bitte um Unterstützung. In schlichter Gigantomanie verwandelt ein Großunternehmen in Umsetzung seiner betriebswirtschaftlich orientierten Ziele eine gesamte Region in einen riesigen Zulieferbetrieb mit Monostrukturcharakter und läuft dabei Gefahr, Kontrolle und Augenmaß dabei zu verlieren.

Sanktioniert wird dieses Vorhaben mit dem Versprechen der Schaffung von Arbeits-

plätzen. Herr Beder wird nicht müde, die Zahl von 100.000 neuen Arbeitsplätzen in Aussicht zu stellen. Politik und Wirtschaft greifen dieses Argument auf, ohne kritisch zu überprüfen, wie diese Zahl eigentlich zustande kommt und inwieweit sie einer solchen Überprüfung überhaupt stand hält.

Diese Kalkulationen basieren auf Hochrechnungen der Gutachten W1, W2, und W4 aus der Mediation sowie den beiden Gutachten G19.1. und G19.2 aus den Planfeststellungsunterlagen. Hierbei werden die angenommenen Beschäftigungszuwächse des Flughafens mit überhöhten Bezugswerten multipliziert. Diese Prognose ist auch in keinerlei Hinsicht mit einer Garantie oder auch nur Zusage verbunden, sondern es bleibt bei vage gehaltenen Perspektiven.

Hinzu kommt, dass die Gutachten der Mediation auf einer schwachen statistischen Grundlage basieren. Auch die Gültigkeit des Gutachten G19.1. wurden zwischenzeitlich von Herrn Beder in mündlichen Diskussionen relativiert. Verbleibt das Gutachten G19.2. von Prof. Baum Universität Köln, das Nachfolgegutachten von W4. Dieses errechnet 75.000 zusätzliche Arbeitsplätze nach Ausbau des Flughafens. Aber auch dieses Gutachten, enthält wie ihre Vorgängerstudie fehlerhafte empirisch statistische Regressionsanalysen und „bereinigt“ 160.000 Menschen aus der Statistik, um überhaupt konsistente Ergebnisse zu erhalten.

Wir halten das verwendete Basismaterial und die Methodik aller bisherigen Gutachten zu diesem Thema für nicht aussagefähig und in höchstem Maße bedenklich. Gemessen an dem, was der Bevölkerung zugemutet wird, ist die unkritische Akzeptanz dieser ergebnisorientierten Gutachten von uns in keiner Weise zu akzeptieren.

Interessant ist auf der anderen Seite, dass das einzige kritische Gutachten W3 aus der Mediation aus dem Verkehr gezogen worden ist. Nachstehend eine Zusammenfassung wie man sich dieses kritischen Gutachtens entledigt hat:

- Im Mediationsverfahren hatte das renommierte Rheinisch Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung aus Essen auf Basis einer empirischen Analyse festgestellt: „*Ein Einfluß einer Flughafeninfrastruktur auf den Arbeitsmarkt ist statistisch nicht nachweisbar.*“ (S. 43) Das RWI zeigte, dass Standorte mit großen Flughäfen keine bessere Arbeitsmarktentwicklung haben als vergleichbare Standorte ohne oder mit kleineren Flughäfen. Die Mediatoren weigerten sich daraufhin dieses unerwünschte Ergebnis zur Kenntnis zu nehmen: Sie ließen sich das Gutachten durch einen Dritten erklären. Dazu wählten sie Herrn Prof. Beder. Prof. Beder ist kein Arbeitsmarktökonom, sondern Ingenieur, der sein Leben lang bei der Lufthansa beschäftigt war. Er erklärte das Gutachten für nichtig, weil die anderen Wirtschaftsgutachten zu gegenteiligen Ergebnissen gelangt seien. **Seitdem taucht dieses einzige unabhängige Gutachten in keinem Verfahren mehr auf.**
- Auch die Landtagsabgeordneten ließen sich bei einer Anhörung das Gutachten nicht vom RWI selbst erklären, sondern von Prof. Beder.
- Während der Bevölkerung alles zusammengekommen 100.000 Arbeitsplätze versprochen werden, hat die Fraport AG selbst in den letzten 11 Jahren trotz starken Wachstums des Luftverkehrs (+ 16 Mio Passagiere!) gerade nur 874

neue Stellen geschaffen. Die neuen Arbeitsplätze, die mit dem Luftverkehrswachstum verbunden sein sollen, sollen also anderswo entstehen. Betrachtet man nun aber die Region Rhein-Main als Ganzes, dann stellt man in den Jahren 1984-1996 (also nach dem Bau der Startbahn West) eine negative Entwicklung der regionalen Beschäftigtenquote des Rhein-Main-Gebietes zum Landesdurchschnitt von 106,6 auf 104,6 fest - trotz erheblichen Wachstums des Luftverkehrs (s. Gutachten G 19.2). Dieses deutet auf Lücken, d.h. nicht beachtete Faktoren, in den Gutachten hin, die endlich beachtet werden müssen.

- Während die positiven Arbeitsplätze also unsicher sind, **haben sich negative Arbeitsplatzeffekte bereits erwiesen**. Prominentestes Beispiel hierfür ist die von Ministerpräsident Roland Koch angedrohte Stilllegung der traditionsreichen Chemiefabrik Ticona, Welt-Marktführerin auf dem Gebiet bestimmter Kunststoffrohprodukte. Weitere Branchenverschiebungen sind zu erwarten. Derartige Konsequenzen tauchen in den vorgelegten Gutachten nicht auf. Es besteht die Gefahr, dass die gesunde und breit diversifizierte Wirtschaftsstruktur des Rhein-Main-Gebietes zugunsten einer Monokultur verschwindet, mit langfristig negativen Folgen. Dies geht bereits aus dem oben zitierten Gutachten des RWI hervor. Hier fragt man sich als Bürger wie man sich ein solches Gutachten von einem Branchenvertreter erklären und bewerten lassen kann?
- Während im Mediationsverfahren noch behauptet wurde, Alternativen zu einem Ausbau des Frankfurter Flughafens gäbe es überhaupt nicht, weil die Luftfahrtindustrie einen zentralen Hub brauche - dies behauptete damals die Luftfahrtindustrie - hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass auch in Deutschland das Dual-Hub-Konzept - wie auch in anderen Ländern - funktioniert. Die Möglichkeit, Hubfunktionen zu diversifizieren und Frankfurt zu entlasten (d.h. auch anderen Regionen eine Chance zu geben) taucht in keinem der von Fraport vorgelegten Gutachten auf. Es ist aber auch niemand sonst in Sicht, der ein Gutachten beauftragen würde, und die Bürger haben kein Geld ein teures Gutachten zu bezahlen. Als besonderes Problem hat sich erwiesen, dass alle bekannten Luftfahrtexperten in Deutschland gleichzeitig auch Branchenvertreter oder branchenabhängig sind.
- Die negativen Auswirkungen der Verlärmung im Rhein-Main-Gebiet auf die Arbeitsplätze, die in einer stabilen diversifizierten Region auch auf die weichen Standortfaktoren angewiesen sind (Lebensqualität in Erholungs- und Freizeiten) werden in den Fraport-Gutachten bewusst ausgeblendet. Bei 500.000 Flugbewegungen pro Jahr mit Start- und Landevorgängen, An- und Abflügen sowie Warteschleifen kalkuliert mittlerweile jeder im Rhein-Main-Gebiet den Fluglärm als Belastungsfaktor ein. **Ähnlich wie das Ruhrgebiet entwickelt sich das Rhein-Main-Gebiet zu einem Wirtschaftsraum mit negativer Umweltkomponente**. Die potentielle Gefährdung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen in etablierten Branchen wird in keinem Gutachten diskutiert. Ebenso werden die negativen Effekte auf die Deutsche Bahn, auf die Automobilindustrie und nicht zuletzt auf den Technologie- und Chemie-Standort Rhein-Main ausgeblendet. Die Gefährdung einer breit diversifizierten Region durch Konzentration auf eine Branche mit der Gefahr der Monokultur wird nicht kritisch beleuchtet.

Abschließend resultiert also aus unserer Sicht eine deutlich negative Arbeitsplatzbilanz nach Ausbau, die durch die Einseitigkeit der drei Großverfahren verdeckt wird.

Am gravierendsten erscheint uns die medienwirksame Täuschung durch unseriöse Berechnung von induzierten und katalytischen Arbeitsplätzen. Die Fraport AG forciert aus Eigennutz den Ausbau in Frankfurt am Main. Mit Unterstützung von Ministerpräsident Roland Koch wird bei den Menschen die Angst vor Verelendung geschürt.

Wir sind dagegen der festen Überzeugung, dass das Rhein-Main-Gebiet durch seinen noch ausgewogenen Branchenmix eine gesunde Wirtschaftsregion ist, die die Nachfrage beim Flughafen stabil hält. Die Parole des „Jobmotors Flughafen“ ist ein Wunschdenken der Flughafenbetreiber, und noch nie wissenschaftlich kausal festgestellt worden. Der umgekehrte Schluss ist aus unserer Sicht dagegen zulässig: Die Stabilität und der Reichtum der Region sind es, die den Flughafen groß machen und zusammen mit der Präferenz der Star Alliance für die Region dem Flughafen Leben und Arbeit verschaffen.

Das von der Fraport AG favorisierte Mega-Hub-Konzept, indem Frankfurt das größte Drehkreuz Deutschlands werden soll, wird heute schon äußerst erfolgreich durch das zusätzliche Drehkreuz München konterkariert. Genau die Luftfahrtindustrie, die 1999 den Mediatoren erklärte, nur ein Single-Hub-System käme in Frage, betreibt heute erfolgreich das Dual-Hub-System. Ein Multi-Hub-Konzept das letztlich auch den ost-deutschen Ländern zugute käme, wäre aus unserer Sicht zu favorisieren.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, im Sinne einer zukünftigen zuverlässigen Arbeitsmarktpolitik die Gutachterprognosen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens von unabhängigen Gutachtern überprüfen zu lassen. Wir bitten Sie, den haltlosen Versprechen der Aktiengesellschaften nicht ungeprüft Glauben zu schenken und die Rhein-Main-Region nicht aufgrund unhaltbarer Arbeitsplatzversprechen zum Lärm-Mülleimer der Nation verkommen zu lassen.

Wir danken Ihnen für Ihren Einsatz für eine bessere Fluglärmschutzgesetzgebung, wie sie z.Z. von Ihrem Kabinett beraten wird, und für Ihre international mutigen Vorstöße im Zusammenhang mit der Besteuerung von Kerosin.

Wir stehen gerne für weitere Informationen zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen
Unterschriften

Kopien an:

Herrn Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit Wolfgang Clement, Herrn Bundesminister der Finanzen Hans Eichel, Herrn Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Jürgen Trittin und Herrn Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen Manfred Stolpe