



Kleine Anfrage

der Abg. Hammann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 26.04.99

**betreffend Schaffung von Arbeitsplätzen
durch den Bau von CargoCity Süd am Frankfurter Flughafen**

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Wie viele Arbeitsplätze sind durch den Bau und Betrieb von CargoCity Süd am Frankfurter Flughafen von 1994 bis heute entstanden?
(Bitte aufschlüsseln, um welche Arbeitsplätze es sich dabei handelt, z.B. Lagerarbeiter, Büroangestellte, Transporteure, Verwaltungskräfte, Zollbeamte usw.)

Nach Mitteilung der FAG waren in der CargoCity Süd im August 1998 insgesamt 4.062 Menschen beschäftigt. Seit der Inbetriebnahme der CargoCity Süd im Jahr 1996 sind 528 Arbeitsplätze neu entstanden.

Bei den neu geschaffenen Arbeitsplätzen handelt es sich unter anderem um Frachtagenten, Lagerarbeiter, Kurierfahrer, Lkw-Fahrer, Frachtfahrer, Lademeister, Export- bzw. Importsachbearbeiter, Büroangestellte und Transporteure. Eine weiter gehende Differenzierung liegt nicht vor.

Frage 2. Wie viele Luftfrachtunternehmen und Speditionen haben aus Kelsterbach, Frankfurt und anderen Städten und Gemeinden im Rhein-Main-Gebiet ihre Arbeitsstätte auf das Flughafengelände verlagert; wie viele Arbeitsplätze haben sie ursprünglich gehabt und wie viele sind es heute?
Wie viele Unternehmungen, die vorher am Flughafen selbst angesiedelt waren, wie z.B. die Luftfrachtschlaggesellschaft (LUG), sind auf das CargoCity Süd-Gelände gewechselt?

23 Firmen aus Kelsterbach, darunter 20 Frachtunternehmen und Speditionen sowie drei Unternehmen aus anderen Städten und Gemeinden im Rhein-Main-Gebiet, davon zwei Frachtunternehmen und Speditionen, haben nach Mitteilung der FAG ihre Arbeitsstätte in die CargoCity Süd verlagert.

Die Firmen aus Kelsterbach hatten ursprünglich insgesamt 665 Beschäftigte. Im August 1998 lag die Zahl der Mitarbeiter bei insgesamt 939. Die drei Firmen, die sich aus anderen Städten und Gemeinden im Rhein-Main-Gebiet in der CargoCity Süd angesiedelt haben, erhöhten die Zahl der Arbeitsplätze von insgesamt 160 vor der Ansiedlung auf zusammen 264 Arbeitsplätze im August 1998.

Von der CargoCity Nord sind 87 Firmen, darunter 56 Frachtunternehmen und Speditionen, vom sonstigen Flughafengelände 4 Frachtunternehmen und Speditionen in die CargoCity Süd übergesiedelt.

Frage 3. Wie viele Firmen haben aufgrund der Konkurrenzsituation durch CargoCity Süd in Kelsterbach, Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet ihre Firma schließen müssen, und wie viele Arbeitsplätze sind dabei verloren gegangen?

Der Landesregierung liegen keine Informationen über Firmenschließungen und hierdurch bedingte Arbeitsplatzverluste durch das Entstehen der CargoCity Süd vor.

- Frage 4. Haben sich nach der Inbetriebnahme von CargoCity Süd auf den in Kelsterbach und/oder in Frankfurt und Umgebung freigewordenen Firmenflächen neue Unternehmungen angesiedelt, die für den Flughafen arbeiten oder von ihm abhängig sind? Wenn ja, wie viele sind dies, und wie viele neue Arbeitsplätze sind dadurch entstanden?

Nach den Ergebnissen einer Studie der HLT Gesellschaft für Forschung Planung Entwicklung mbH konnten die Wegzüge noch nicht vollständig durch entsprechende Neuansiedlungen bzw. Erweiterungen bestehender Betriebe kompensiert werden.

- Frage 5. Wie hat sich das Luftfrachtaufkommen am Frankfurter Flughafen durch die Inbetriebnahme von CargoCity Süd von 1994 bis heute im Einzelnen gesteigert?

Das Luftfrachtaufkommen hat seit der Inbetriebnahme der CargoCity Süd bis 1997 stark zugenommen; im Jahre 1998 war jedoch wegen der Asienkrise eine leichte Abnahme zu verzeichnen.

Die Daten für das Luftfrachtaufkommen am Flughafen Frankfurt für die Jahre 1994 bis 1998 betragen im Einzelnen:

1994	1.279 Mio. t
1995	1.328 Mio. t
1996	1.366 Mio. t
1997	1.400 Mio. t
1998	1.361 Mio. t

- Frage 6. Welche Zuwachsraten im Bereich der Luftfracht werden am Frankfurter Flughafen in den nächsten zehn Jahren erwartet, und wie viele neue Arbeitsplätze sind damit verbunden?

Die Frage, welche Zuwachsraten am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2015 zu erwarten sind, wird zurzeit im Rahmen des laufenden Mediationsverfahrens geklärt.

Der Vermarktungsstand und die Zahl der bisher in der CargoCity Süd geschaffenen Arbeitsplätze lassen nach Aussage der FAG erwarten, dass die im Raumordnungsverfahren prognostizierte Beschäftigungszahl von 6.250 im Jahre 2010 erreicht werden kann.

- Frage 7. Wie viele dieser Luftfrachtunternehmen sind darauf angewiesen, ihre Fracht in den Abend- und Nachtstunden zu transportieren, und wie hat sich dieser Tatbestand auf eine Steigerung von Flügen zwischen 22.00 und 6.00 Uhr ausgewirkt? (Bitte für den Zeitraum von 1994 bis heute und die nächtlichen Flugzeiten im Einzelnen darstellen.)

Eine Statistik über Luftfrachtunternehmen, die darauf angewiesen sind, ihre Fracht in den Abend- und Nachtstunden zu transportieren, wird von der FAG nicht geführt.

Die Luftfracht wird vornehmlich (ca. 60 v.H.) als Beiladefracht in Passagiermaschinen befördert, die - der Passagenachfrage folgend - überwiegend tagsüber und in den frühen Abendstunden verkehren.

Die Zahl der reinen Frachtflüge in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr hat sich in den Jahren 1995 bis 1998 wie folgt entwickelt:

1995	5.259 Starts und Landungen
1996	5.307 Starts und Landungen
1997	5.202 Starts und Landungen
1998	5.791 Starts und Landungen

Diese Flüge stellen konstant 0,7 v.H. aller Flugbewegungen. Eine von der allgemeinen Verkehrsentwicklung unabhängige Steigerung der Flugbewegungszahlen reiner Frachtflüge zwischen 22.00 und 6.00 Uhr ist nicht erkennbar.

- Frage 8. Wie hat sich der Konjunkturunbruch in Asien und Lateinamerika im Jahr 1998 auf das Luftfrachtaufkommen am Frankfurter Flughafen ausgewirkt, und wie viele Arbeitsplätze wurden davon betroffen?

Der Flughafen Frankfurt ist als Frachtdrehscheibe neben der nationalen Wirtschaftsentwicklung, insbesondere auch vom Welthandel und seinen globalen Gütertransportketten abhängig. Dies dokumentiert sich unter anderem in einem mehr als 50 v.H.-Anteil an Umladungsfracht aus aller Welt.

Ein Rückgang im anteilmäßig stärksten Einzelmarkt - Asien lag mit einem Anteil von rund 36 v.H. in 1997 noch vor dem Nordamerikamarkt mit rund

31 v.H.-Anteil - wirkte sich nicht nur auf die direkten Güterströme zwischen Asien und Frankfurt, sondern auch auf die Umladungsfracht in den Zubringer- und Verteilerverkehren aus.

Das Jahresergebnis im Asienverkehr wies ein Minus von 5 v.H. auf. Es wich damit um etwa 11 Prozentpunkte von den Wachstumserwartungen für die Asienregion von 6 v.H. ab. Dies wirkte dominierend auf die Luftfrachtentwicklung Frankfurts und führte im gesamten Jahresverlauf 1998 zu negativen Verkehrsergebnissen.

Der Tonnageverlust durch die Asienkrise wird von der FAG auf ca. 90.000 t in 1998 geschätzt.

Nach Mitteilung der FAG ist davon auszugehen, dass der Konjunkturerinbruch in Asien und Lateinamerika Neueinstellungen verzögert und damit das Arbeitsplatzwachstum am Flughafen Frankfurt gebremst hat. Zu konjunkturbedingten Entlassungen ist es nach Angabe der FAG nicht gekommen.

Wiesbaden, 7. Oktober 1999

In Vertretung:
Dr. Hirschler