



HESSISCHER LANDTAG

19. 09. 2012

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)
vom 26.07.2012

betreffend Arbeitsplatzphänomen Flughafen III

und Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

In ihren Antworten auf die Kleinen Anfragen 18/5302 und 18/5303 legt die Landesregierung dar, dass sie zu den Zahlen an direkten und indirekten Arbeitsplätzen am Flughafen Frankfurt über keine eigenen Kenntnisse verfügt, sondern sich ausschließlich auf Zahlen der Fraport AG bzw. Einschätzung von Gutachten, die von Fraport im Planfeststellungsverfahren (19.1 und 19.2) vorgelegt wurden, stützt.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Über welche eigenen Erkenntnisse verfügt die Landesregierung bezüglich der Zahlen der induzierten und katalytischen Arbeitsplätze bzw. Arbeitsplatzeffekte bezogen auf den Flughafen Frankfurt und deren Veränderung durch den Ausbau?

Die Landesregierung stützt ihre Erkenntnisse auf die in der Vorbemerkung angesprochenen Gutachten G19.1 und G 19.2 der Planfeststellungsunterlagen sowie die aktuellen Angaben der Fraport AG. Nur soweit die Landesregierung eigene Mitarbeiter am Flughafen Frankfurt Main beschäftigt, wie etwa bei der örtlichen Luftaufsichtsstelle, kann sie über eigene Erkenntnisse verfügen.

Die Heranziehung der von der Fraport AG erstellten Gutachten G19.1 und G19.2 im Planfeststellungsverfahren entspricht dem üblichen und rechtlich vorgesehenen Vorgehen. Der Vorhabenträger selbst hat sämtliche für die Beurteilung seines Vorhabens erforderlichen Unterlagen vorzulegen. Diese werden sodann von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und zum Gegenstand ihrer Abwägung gemacht. Sowohl die Planfeststellungsbehörde als auch die den Planfeststellungsbeschluss überprüfenden Gerichte haben deutlich gemacht, dass die von der Fraport AG vorgelegten Gutachten G19.1 und G19.2 die Kausalbeziehungen zwischen der Entwicklung des Flughafens und den positiven Auswirkungen auf Beschäftigung und Standortentwicklung plausibel herausarbeiten. Auf eine genaue Quantifizierung kommt es nicht an (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007, S. 515, 521 f.; HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az.: 11 C 227/08T u. a., S. 112 und 114 UA).

Frage 2. Aus welchen Jahren stammen die empirischen Daten, auf welchen die in der Vorbemerkung angesprochenen Gutachten fußen, welche von der Landesregierung zur Beurteilung der Arbeitsplatzeffekte durch den Flughafen ausbau auch im Jahr 2012 noch zugrunde gelegt werden?

Frage 3. In welcher Weise sind diese Gutachten qualitätsgesichert?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Basisdaten für das Gutachten G19.1 der Planfeststellungsunterlagen (*"Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt Main"* vom 12.07.2004) stammen aus den Jahren 1999 und 2000. Aufgrund der besonderen Situation im Luftverkehr als Folge der Ereignisse des

11.09.2001 und veränderter Marktbedingungen ist im Rahmen des Gutachtens G19.1 eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt worden, die sich auf Daten aus den Jahren 2000 und 2001 stützt. Hierbei ist überprüft worden, inwieweit die Ereignisse vom 11.09.2001 die Einschätzung der befragten Unternehmen im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung verändert haben. Auf Anforderung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) ist mittels einer Regressionsanalyse das Gutachten G19.1 im Hinblick auf die direkten Beschäftigungszahlen für das Jahr 2020 aktualisiert worden ("*Prognose der Beschäftigten am Flughafen Frankfurt Main für das Jahr 2020 mittels einer Regressionsanalyse*" vom 13.07.2006). Der Regressionsanalyse sind Daten aus den Jahren 1966 bis 2004 zugrundegelegt worden.

Eine gesonderte Qualitätssicherung ist nicht durchgeführt worden. Die Verwendbarkeit der Datenbasis des Ursprungsgutachtens ist jedoch durch die genannte Sensitivitätsanalyse und die Regressionsanalyse zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde und der den Planfeststellungsbeschluss überprüfenden Gerichte dargelegt worden.

Die dem Gutachten G19.2 der Planfeststellungsunterlagen ("*Standortfaktor Flughafen Frankfurt Main - Bedeutung für die Struktur, Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Region Frankfurt/Rhein-Main*" vom 16.11.2006) zugrundeliegenden Daten sind den amtlichen Statistiken der Europäischen Union mit Stand vom 01.06.2006, der untersuchten Länder und Regionen sowie der Flughafenbetreibergesellschaften entnommen. Teilweise erfolgten auf Anfrage der Gutachter gesonderte Auswertungen der jeweiligen nationalen Statistikämter sowie der Statistischen Landesämter in Deutschland. Der Untersuchung liegt der Zeitraum von 1980 bis 2004 zugrunde.

Eine gesonderte Qualitätssicherung ist nicht durchgeführt worden. Hierzu wird ergänzend auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 4. In welcher Weise wurden bzw. werden die quantitativen Aussagen der Gutachter der tatsächlichen Entwicklung angepasst?

Frage 5. In welcher Weise überprüft die Landesregierung die Aussagen der Fraport AG zu den von ihr genannten Zahlen der Arbeitsplätze am Flughafen Frankfurt?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es besteht weder Veranlassung, die "quantitativen Aussagen" der Gutachter an die tatsächliche Entwicklung anzupassen noch die Aussagen der Fraport AG zu den Arbeitsplatzzahlen zu überprüfen.

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 21.08.2009 betreffend den Ausbau des Frankfurter Flughafens entschieden, das HMWVL als Planfeststellungsbehörde sei zutreffend davon ausgegangen, dass der Ausbau des Frankfurter Flughafens positive wirtschaftliche und strukturelle Effekte für die Rhein/Main-Region und das Land Hessen haben werde. Für die Abwägung sei nicht die in den Gutachten G19.1 und G19.2 erfolgte Quantifizierung der zu erwartenden Arbeitsplätze oder Wertschöpfungsgewinne entscheidend. Vielmehr ist aus Sicht des Gerichts der Umstand maßgeblich, dass durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens eine positive wirtschaftliche Entwicklung der Rhein-Main-Region einhergehe, die insbesondere zu einer Entstehung von zusätzlichen Arbeitsplätzen führe (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az.: 11 C 227/08.T u.a., S. 110 ff. UA). Darauf habe die Planfeststellungsbehörde zu Recht abgestellt.

Frage 6. Welcher Art von Qualitätssicherung wurden diese Aussagen der Fraport AG mit welchem Ergebnis unterzogen?

Hierzu wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

Frage 7. Auf welchen Kenntnissen der Landesregierung beruht ihre Gewissheit, dass die von ihr verwendeten Arbeitsplatzzahlen tatsächlich zutreffen?

Wie ausgeführt handelt es sich bei den in dem Gutachten G19.1 genannten Arbeitsplatzzahlen um Prognosen. Einer Prognose ist wesensimmanent, dass sie durch die spätere tatsächliche Entwicklung mehr oder weniger bestätigt werden kann. Die tatsächliche Entwicklung kann dabei anders ausfallen als ursprünglich prognostiziert.

Frage 8. In welcher Weise beabsichtigt die Landesregierung die von ihr verwendeten Zahlen der durch den Flughafenausbau veranlassten Zuwächse an Arbeitsplätzen insgesamt einer empirischen Validierung zu unterziehen?

Hierzu besteht keine Veranlassung.

Frage 9. Welche Aufträge wird die Landesregierung vergeben bzw. initiieren, um die Arbeitsplatzentwicklung am Flughafen mit wissenschaftlichen Methoden analysieren und bewerten zu lassen?

Hierzu besteht keine Veranlassung.

Frage 10. Welche Argumente kann die Landesregierung der Feststellung entgegensetzen, dass die von ihr für die Entwicklung am Flughafen verwendeten Arbeitsplatzzahlen nicht aus der realen, sondern lediglich aus einer virtuellen Welt stammen?

Es ist schlichtweg unmöglich, im Jahr 2012 Arbeitsplatzzahlen für das in der Zukunft liegende Prognosejahr 2020 "real" durch Zählung zu bestimmen.

Wiesbaden, 31. August 2012

Florian Rentsch