



Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region

SOMO

WISSEN NR. 2

Einflüsse des Flughafens auf die
Beschäftigung



Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region

SOMO **WISSEN NR. 2**

Einflüsse des Flughafens auf die Beschäftigung

„SoMo Wissen“ informiert über die Exploration zum Sozialmonitoring Frankfurter Flughafen und Region und zeigt ausgewählte Ergebnisse. In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen das Modul 2 der Studie vor. Das wissenschaftliche Team analysierte darin die wirtschaftlichen Effekte des Frankfurter Flughafens auf die Beschäftigung in den Städten und Gemeinden der Region. Die Ergebnisse der Exploration wurden vor Ausbruch der weltweiten Coronapandemie 2020 erhoben und spiegeln daher nicht deren massiven Einfluss auf die wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen in der Region wider.



Was ist ein Sozialmonitoring?

In einem Monitoring werden Daten zu ausgewählten Themen oder Handlungsfeldern erfasst und ausgewertet. Entscheidend ist, dass die Beobachtung über einen längeren Zeitraum und regelmäßig durchgeführt wird – und hierfür eine begrenzte Anzahl von Indikatoren (►Glossar) vorliegt. Denn erst dann lassen sich Veränderungen und Entwicklungen wiederholt und mit vertretbarem Aufwand beobachten. Bei einem Sozialmonitoring geht es vor allem um die Beobachtung von strukturellen sozialen Entwicklungen vor Ort, wie zum Beispiel die Bevölkerungszusammensetzung, die Einkommensverteilung oder den Anteil an Berufspendlerinnen und -pendlern.

Weitere Informationen zum Sozialmonitoring finden Sie unter www.sozialmonitoring.de

Inhalt

Die Flughafenregion: Was ein Sozialmonitoring zeigen könnte	Seite	4
Zentrale Ergebnisse im Überblick	Seite	5
Was wurde untersucht – und wie?	Seite	6
Im Fokus:		
Arbeitsort Frankfurter Flughafen	Seite	10
Die Wirkungsanalyse	Seite	16
Die flughafenverbundene Beschäftigung	Seite	26
Interview: „Wir werfen unsere Datennetze aus“	Seite	32
Ausblick und Glossar	Seite	34
Branchenschlüssel	Seite	36

Kontakt

Bitte wenden Sie sich bei Fragen rund um das Sozialmonitoring an das UNH:

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH

Rüsselsheimer Str. 100

65451 Kelsterbach

Tel.: 06107 98868-0

Fax: 06107 98868-19

E-Mail: sozialmonitoring@umwelthaus.org

DIE FLUGHAFENREGION: WAS EIN SOZIALMONITORING ZEIGEN KÖNNTE



Wie sehr beeinflusst der Frankfurter Flughafen die sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen in der Region? Inwieweit lässt sich dieser Einfluss erfassen und langfristig beobachten? Und welche Indikatoren (►Glossar) wären für ein solches Sozialmonitoring geeignet? Um das herauszufinden, beauftragte das Forum Flughafen und Region (FFR) eine umfangreiche Studie, eine sogenannte Exploration (►Glossar). Im Unterschied zu bisherigen Untersuchungen nahm die Exploration konkret die Wirkung des Flughafens auf die Städte und Gemeinden in den Fokus. Dafür bezog ein Team aus Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern eine Vielzahl an Daten ein, bereitete sie in mehreren Modulen auf und führte aufwendige

Analysen durch, um Einflüsse des Flughafens und seines Luftverkehrs von anderen Entwicklungen in der Region zu unterscheiden.

Die Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region wurde vom Soziologischen Forschungsinstitut an der Universität Göttingen (SOFI) in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforchung Osnabrück (GWS) durchgeführt. Auftraggeber ist das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) in Kelsterbach, eine Tochter des Landes Hessen und Geschäftsstelle des FFR. Das UNH dient auch als Dialog-, Monitoring- und Informationszentrum.

ZENTRALE ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK

Der Ausbau und die Entwicklung des Frankfurter Flughafens wird seit Jahrzehnten kontrovers diskutiert. Vorangegangene Studien haben gezeigt, dass sich der Flughafen direkt ökologisch und wirtschaftlich auf sein Umland auswirkt. Insbesondere sein Einfluss auf die Zahl und Qualität der Arbeitsplätze stand immer wieder im Fokus von Untersuchungen, meist jedoch für die gesamte Rhein-Main-Region oder Teilgebiete davon. Die

Untersuchungen des Moduls 2 der Exploration (►Glossar) zeigen nun erstmalig anhand von Modellrechnungen (►Glossar), ob und wie sehr der Frankfurter Flughafen die Beschäftigung in den einzelnen Städten und Gemeinden seiner Umgebung beeinflusst und wie stark die Arbeitsplätze dort mit dem Flughafen verbunden sind. Darüber hinaus erfahren wir, was die Arbeit am Flughafen charakterisiert.

Mehr dazu ab ►Seite 10



Logistik- und Gastberufe am häufigsten

Die meisten Beschäftigten am Frankfurter Flughafen arbeiten für Großunternehmen mit mehr als 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Am häufigsten sind Verkehrs- und Logistikberufe, es folgen Berufe in den Bereichen Tourismus, Hotel- und Gaststätten, Unternehmensführung/-organisation sowie im Verkauf. Die meisten Beschäftigten der erfassten Unternehmen arbeiten in Vollzeit, werden tariflich entlohnt und sind langfristig beschäftigt, Schicht- und Wochenendarbeit sind Alltag. In den kleineren Unternehmen sind die Löhne und Gehälter niedriger und die Arbeit ist weniger reguliert. Leiharbeit kommt insgesamt fast doppelt so häufig vor wie im bundesweiten Durchschnitt.

Mehr dazu ab ►Seite 16



Einfluss auf Beschäftigung besonders in Großstädten und Nachbargemeinden

Würde das Passagier- und Frachtgutaufkommen am Frankfurter Flughafen steigen, würde das laut Modellrechnungen insbesondere die Zahl der Arbeitsplätze in den Branchen Verkehr und Lagerei, Gastgewerbe, verarbeitendes Gewerbe, Leiharbeit und die sonstigen Unternehmensleistungen erhöhen, zu denen etwa Wach- und Sicherheitsdienste oder Messe- und Kongressveranstalter zählen. Es folgen Finanz- und Versicherungsdienstleister sowie die freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen, bei denen die Zahl der Arbeitsplätze bis zu einem gewissen Grad ebenfalls mit dem Passagier- und Frachtaufkommen am Frankfurter Flughafen zusammenhängt. Direkt und laut den Berechnungen steigert der Flughafen die Beschäftigung besonders stark in den Großstädten der Region und in den Nachbargemeinden des Flughafens.

Mehr dazu ab ►Seite 26



Neuer Indikator zeigt, wo viele Menschen flughafenverbunden arbeiten

Das wissenschaftliche Team entwickelte eine Größe, mit der sich in den Kommunen der Anteil der Beschäftigten abbilden lässt, die über ihre Arbeit mit dem Flughafen verbunden sind (flughafenverbundene Beschäftigung ►Glossar). Innerhalb der Region gibt es deutliche Unterschiede: Es gibt Gemeinden, in denen weniger als fünf Prozent aller Beschäftigten in flughafenverbundenen Branchen und Berufen arbeiten, und solche, wo dieser Anteil mehr als 50 Prozent beträgt.



WAS WURDE UNTERSUCHT – UND WIE?

Für die Untersuchungen setzten die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler unterschiedliche Methoden ein – von der Befragung von Unternehmen am Flughafen über komplexe Modellrechnungen (►Glossar) bis hin zur Neuentwicklung von Indikatoren (►Glossar). Zum Einsatz kamen sie bei der Erforschung eines engeren und eines weiteren Untersuchungsgebiets rund um den Frankfurter Flughafen. In diesem Heft präsentieren wir Ihnen

die Ergebnisse für das engere Gebiet („Flughafenregion“). Generell können wir Ihnen nur sehr verkürzt die wichtigsten Fragestellungen und komplexen Methoden des Moduls 2 vorstellen. Wenn Sie mehr darüber erfahren möchten, besuchen Sie unsere Website www.sozialmonitoring.de. Dort können Sie die wissenschaftlichen Berichte der Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region einsehen.

DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET



Die untersuchte Flughafenregion (das „engere Untersuchungsgebiet“) umfasst 112 Städte und Gemeinden, in denen insgesamt 3,5 Millionen Menschen leben. Alle Kommunen, die 2015 ganz oder teilweise durch Fluglärm mit einem Dauerschallpegel von mindestens 50 Dezibel (tagsüber) oder 45 Dezibel (nachts) belastet waren oder Mitglied im Konvent des Forums Flughafen und Region (►Glossar) sind, wurden berücksichtigt, ebenso solche, die vom Flughafen aus innerhalb von 30 Minuten mit dem Auto erreicht werden können.

DER FLUGHAFEN UND DIE ARBEITSSTÄTTENBEFRAGUNG

Im ersten Modul hat das wissenschaftliche Team die allgemeinen Branchenschwerpunkte der Flughafenregion identifiziert (►SoMo Wissen Nr. 1). In Modul 2 rückt der Flughafen selbst in den Fokus: Welche Berufe werden dort ausgeübt und was charakterisiert die Arbeitsplätze?

Die Arbeitsstättenbefragung ersetzte die alljährliche Befragung durch die Flughafenbetreiberin, die Fraport AG, lässt sich mit dieser aber nicht vergleichen. So erfasste die Arbeitsstättenbefragung insbesondere Beschäftigungsmerkmale und befragte auch kleinere Unternehmen.

Um eine Antwort zu erhalten, ließen die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler eine Arbeitsstättenbefragung durchführen, an der 233 Firmen im Postleitzahlengebiet 60549 des Frankfurter Flughafens teilnahmen und 20 Fragen zu ihrem Unternehmen und den Beschäftigten beantworteten. Wir erfahren, welche Branchen und Berufe auf dem Flughafen dominieren, wie hoch die Gehälter sind oder welches Anforderungsniveau die Tätigkeiten aufweisen.

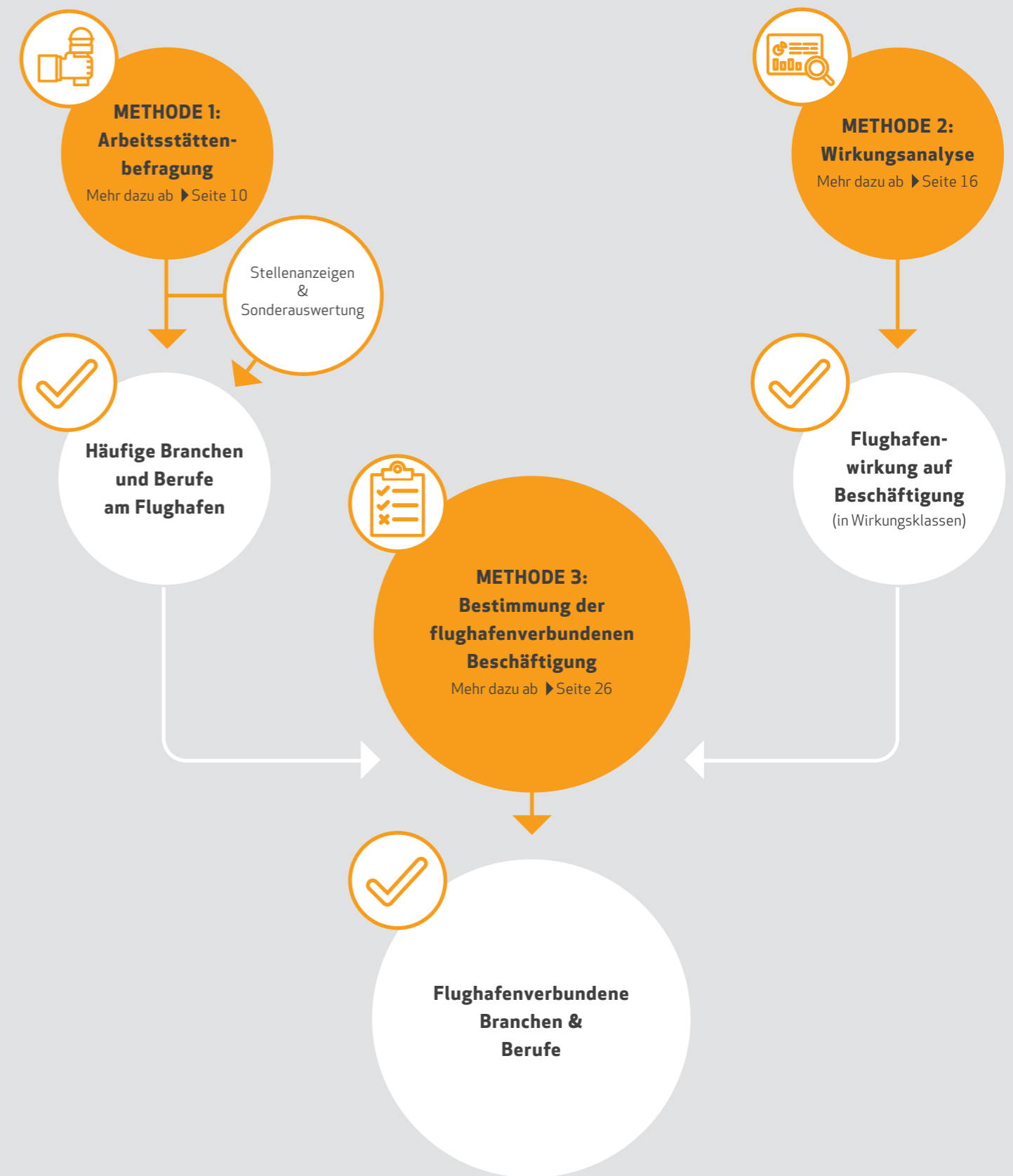
DIE KOMMUNEN UND DIE WIRKUNGSANALYSE

Bereits im ersten Modul untersuchte das wissenschaftliche Team, wie sehr die Städte und Gemeinden als Wohn- und Arbeitsorte untereinander und mit dem Flughafen verbunden sind (►SoMo Wissen Nr. 1). Im zweiten Modul steht der Einfluss des Flughafens auf die Beschäftigung in den Kommunen im Mittelpunkt: In welchen Städten und Gemeinden ist die Zahl der Arbeitsplätze enger an das Passagier- und Frachtaufkommen des Frankfurter Flughafens gekoppelt und in welchen weniger? Um diese Frage zu beantworten, hat das wissenschaftliche Team Modellrechnungen (►Glossar) durchgeführt. Seine Annahme: Die Zahl der transportierten Passagiere und Frachtgüter am Frankfurter Flughafen steigt um vier Prozent – wie würde sich das auf die Zahl der Beschäftigten in den Branchen und Kommunen auswirken? Die Antwort leitete das Team aus einer sogenannten Input-Output-Tabelle ab, die es für Hessen anfertigte. Diese Tabelle zeigt unter anderem, welche Branchen mit den Luftfahrtleistungen des Flughafens wirtschaftlich verflochten sind, indem sie zum Beispiel den Fluggesellschaften zuliefern (Maschinenbau) oder Fluggäste unterbringen (Gastgewerbe) – und damit auch, wie sehr Arbeitsplätze in diesen Branchen vom Passagier- und Frachtaufkommen am Flughafen abhängen. Auf dieser Basis ermittelte das wissenschaftliche Team Wirkungsklassen (►Glossar) von 1 bis 5: Je höher die Wirkungsklasse, desto stärker beeinflusst eine veränderte Nachfrage nach Passagier- und Frachtflügen die Zahl der Arbeitsplätze in einer Branche. Anschließend übertrug das wissenschaftliche Team die Ergebnisse auf die Städte und Gemeinden und berechnete für diese ebenfalls Wirkungsklassen.

DAS MONITORING UND DIE FLUGHAFENVERBUNDENE BESCHÄFTIGUNG

Das wissenschaftliche Team entwickelte im Anschluss an die Wirkungsanalyse eine neue Größe, um den Einfluss des Flughafens auf die Beschäftigung in der Flughafenregion regelmäßig beobachten zu können: die sogenannte flughafenverbundene Beschäftigung (►Glossar). Dieser Indikator (►Glossar) berücksichtigt zwei Aspekte: Zum einen umfasst er Berufe, die für den Flughafenstandort typisch sind, zum Beispiel Schutz-, Sicherheits- und Überwachungsberufe. Dafür wertete

das Team nicht nur die eigene Arbeitsstättenbefragung aus, sondern auch Stellenausschreibungen und eine statistische Sonderauswertung der Bundesagentur für Arbeit. Zum anderen berücksichtigt der Indikator diejenigen Branchen, die laut Wirkungsanalyse wirtschaftlich stark mit dem Flughafen verbunden sind, wie etwa die Branche Verkehr und Lagerei. Die flughafenverbundene Beschäftigung kombiniert beide Eigenschaften und erfasst damit die Beschäftigten in den Kommunen, die sowohl in einem der flughafenverbundenen Berufe arbeiten als auch in einer entsprechenden Branche. Welche Berufe und Branchen das sind und wie genau das wissenschaftliche Team sie ermittelte, erfahren Sie im Ergebniskapitel ab ►Seite 26.



Wichtige Untersuchungen im Überblick

Die Arbeitsstättenbefragung (Methode 1) half dabei, Beschäftigungsverhältnisse am Flughafen zu charakterisieren. Zusammen mit der Analyse von Stellenausschreibungen und statistischen Sonderauswertungen der Bundesagentur für Arbeit lieferte sie eine Grundlage, um die flughafenverbundene Beschäftigung (Methode 3) in den Städten und Gemeinden zu ermitteln. Darin flossen die Ergebnisse der Wirkungsanalyse (Methode 2) ein, die anhand von Wirkungsklassen zeigen, in welchen Branchen der Einfluss des Flughafens auf die Beschäftigung besonders groß ist.

ARBEITSORT FRANKFURTER FLUGHAFEN

Welche Arbeitsplätze bietet der Flughafen?

Und was zeichnet sie aus? Um das

herauszufinden, befragte das wissenschaftliche

Team Unternehmen auf dem Flughafengelände.

Untersuchungsfragen

► Welche Branchen und Berufe sind am Flughafen Frankfurt vertreten?

► Wie sehen die Beschäftigungsverhältnisse in Bezug auf bestimmte Merkmale aus, zum Beispiel Arbeitspensum, Entlohnung oder Anforderungsniveau?

► Aus welchen Städten und Gemeinden kommen mehrheitlich die Beschäftigten, die am Flughafen arbeiten?

233 der 452 angefragten Firmen nahmen an der Befragung teil. Auf einem Fragebogen beantworteten sie Fragen zum Beruf, zur Dauer und Art des Arbeitsverhältnisses oder zum Wohnort ihrer Beschäftigten. Während das wissenschaftliche Team fast alle ansässigen Großunternehmen erreichte, geschah das für viele kleinere Firmen nicht. Dadurch spiegeln die Ergebnisse etwas stärker die Beschäftigungssituation der Großbetriebe wider. Die Arbeitsstättenbefragung ist keine Vollerhebung und ihre Ergebnisse sind nicht repräsentativ. Trotzdem bietet sie wichtige Einblicke in die Beschäftigungssituation am Flughafen.

VIELE LOGISTIKBETRIEBE UND REISEBÜROS

Rund 45 Prozent der erfassten Unternehmen am Frankfurter Flughafen gehören der Branche Ver-

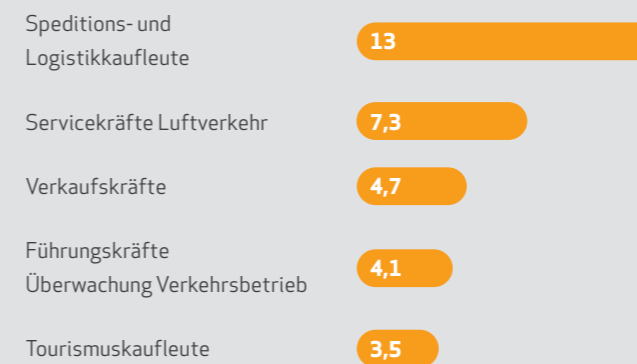
kehr und Lagerei an. Mehrheitlich sind es Speditions- und Transportunternehmen, Luftfahrtunternehmen und Dienstleister, die den Flugbetrieb sicherstellen. Am zweithäufigsten sind Firmen, die unternehmensnahe Dienstleistungen anbieten, hier fallen die zahlreichen Reisebüros und -veranstalter, Finanzdienstleister, Beratungsunternehmen sowie Autovermietungen auf. Außerdem finden sich viele Einzelhandelsunternehmen auf dem Flughafengelände, Großhändler waren selten unter den erfassten Betrieben.

MEIST SPEDITIONSKAUFLEUTE AUS FRANKFURT

Der vorherrschenden Branchenstruktur entsprechend, arbeiten rund 80 Prozent der erfassten Beschäftigten in der Branche Verkehr und Lagerei. Mehr als jeder Zehnte ist Speditions- und Logistikkaufmann/-frau, es folgen Servicekräfte im Luftverkehr, Verkäuferinnen und Verkäufer, Führungskräfte zur Steuerung und Überwachung des Luftverkehrs sowie Tourismuskauflleute. Der Flughafen ist vor allem ein Arbeitsort, kaum einer der Beschäftigten wohnt hier. Laut Erhebung kommen die meisten von ihnen aus Frankfurt, außerdem noch aus nahe gelegenen Wohnorten wie Kelsterbach, Raunheim oder Rüsselsheim. Auch aus den Großstädten Wiesbaden und Mainz pendeln anteilig viele Beschäftigte zum Flughafen.

Die häufigsten Berufe am Flughafen

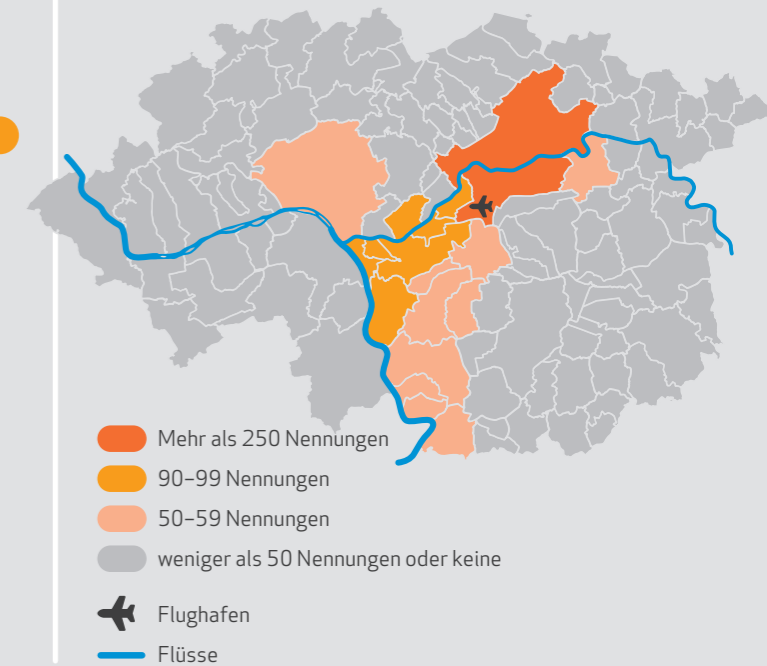
Anteil an allen genannten Berufen für 2016
(in Prozent)



Berufsgattungen nach „Klassifikation der Berufe 2010“ (Bundesagentur für Arbeit)

Herkunft der Flughafenbeschäftigten

Wohnorte der erfassten Beschäftigten für 2017



Auf dem Flughafen dominieren Logistikbetriebe und Dienstleistungsanbieter

Branchenzugehörigkeit der erfassten 233 Unternehmen für 2016
(in Prozent)



LEIHARBEIT HÄUFIGER

Mehr als 90 Prozent der erfassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Flughafen sind sozialversicherungspflichtig beschäftigt, einen 450-Euro-Job haben nur wenige (0,5 Prozent). Auch befristete Arbeitsverhältnisse sind mit einem Anteil von rund sechs Prozent selten, gehäuft treten sie im Gastgewerbe (29 Prozent), bei den Speditions- und Transportdienstleistern (16 Prozent) und im Handel (14 Prozent) auf. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ist Leiharbeit am Frankfurter Flughafen verbreiteter: Von 25 Beschäftigten ist einer in Leiharbeit beschäftigt, bundesweit ist es nur einer von 40. Am häufigsten tritt Leiharbeit in der Branche Verkehr und Lagerei auf.

MEHRHEITLICH LANGFRISTIGE VOLLZEITJOBS

Insgesamt ist die Mehrheit der erfassten Flughafenbeschäftigten schon seit mehr als zehn Jahren im Betrieb. Allerdings ist die Dauer der Betriebszugehörigkeit abhängig von der Unternehmensgröße: Je kleiner die Betriebe, desto kürzer sind die Mitarbeitenden dort beschäftigt. Knapp 70 Prozent der erfassten Flughafenbeschäftigten arbeiten in Vollzeit. Leicht erhöht ist die Zahl der Teilzeitbeschäftigten in den Branchen Handel sowie Verkehr und Lagerei. Für mehr als die Hälfte der Beschäftigten gehören Schichtdienst und Wochenendarbeit zum Alltag.

EINFACHE ODER KOMPLEXE TÄTIGKEITEN?

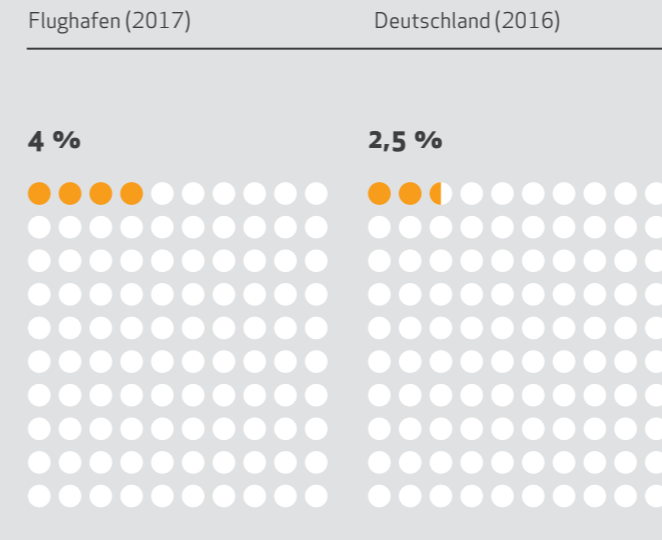
Die befragten Betriebe sollten auch das Anforderungsprofil der Arbeitsplätze beurteilen. Sie gaben an, dass knapp 50 Prozent ihrer Beschäftigten einer einfachen Tätigkeit nachgehen, die keine Berufsausbildung erfordert. Weitere 40 Prozent üben hingegen Tätigkeiten aus, die eine Lehre, eine qualifizierende Berufsausbildung oder entsprechende Berufserfahrung voraussetzen. Rund zehn Prozent der erfassten Beschäftigten arbeiten in Berufen, in denen ein Hochschulabschluss nötig ist. Diese Ergebnisse sind aber nur bedingt aussagekräftig. So wurde der Begriff „Berufsausbildung“ nicht weiter definiert. Sollten Befragte darunter eine staatlich anerkannte Ausbildung verstanden haben, wären auch Piloten und Fluglotsen unter den einfachen Tätigkeiten zu finden, deren Ausbildung eben nicht staatlich anerkannt ist. Stattdessen durchlaufen sie betriebsinterne Ausbildungs- und Qualifizierungsprogramme. Das trifft auf viele weitere Berufe in der Flughafenbranche zu.

LOHN ABHÄNGIG VON BETRIEBSGRÖSSE

Die Mehrheit der erfassten Unternehmen ist bei der Bezahlung ihrer Beschäftigten nicht tarifgebunden, dies gilt insbesondere für kleinere Betriebe. Trotzdem werden über 90 Prozent der erfassten Beschäftigten tariflich bezahlt, da sie in tarifgebundenen Großunternehmen arbeiten. 2016 zahlten die befragten Unternehmen am Flughafen ein durchschnittliches Bruttogehalt von 42.200 Euro, das ist mehr als im bundesweiten Durchschnitt (38.800 Euro; Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2014). Die niedrigsten Löhne am Flughafen zahlen Kleinstunternehmen mit weniger als zehn Beschäftigten. Mit der Größe der Unternehmen steigt tendenziell das Durchschnittsgehalt.

So oft kommt Leiharbeit vor

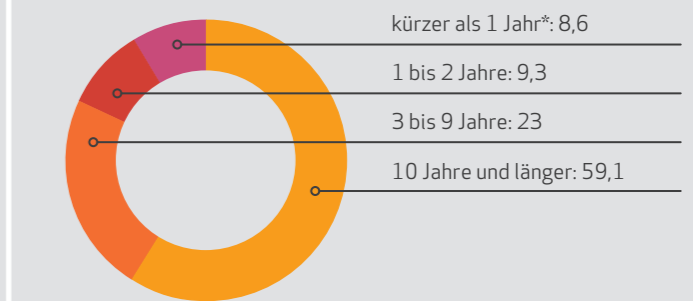
(Anteil der Beschäftigten in Prozent)



Wie lange bleiben die Beschäftigten?

Dauer der Betriebszugehörigkeit für 2016

(Anteil der Beschäftigten in Prozent)

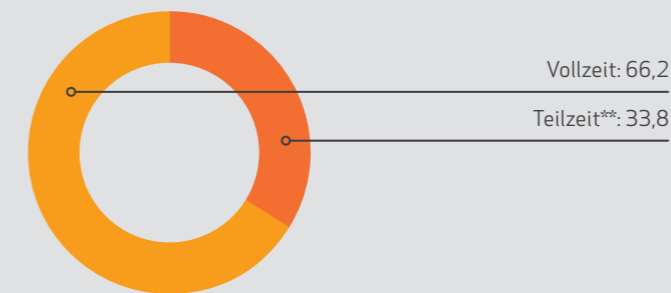


*Deutlich häufiger in Kleinbetrieben mit weniger als 10 Beschäftigten (17,1)

Vollzeitjobs überwiegen

Arbeitspensum für 2016

(Anteil der Beschäftigten in Prozent)



**Etwas häufiger im Handel (44) und in der Branche Verkehr und Lagerei (35,5)



Je kleiner der Betrieb, desto niedriger die Löhne

Durchschnittliches Bruttogehalt in den 69 Kleinunternehmen* für 2016

(gerundet in Euro)



*Gilt damit nicht für die Mehrheit der erfassten Flughafenbeschäftigten



Fazit

Mit der Arbeitsstättenbefragung erhielt das wissenschaftliche Team einen Einblick in die Beschäftigungsverhältnisse am Flughafen. Dort stellen einige sehr große Unternehmen die Mehrheit der Beschäftigten. Diese pendeln vor allem aus den Großstädten und den Nachbargemeinden ein, arbeiten in Vollzeit, werden tariflich bezahlt und sind langfristig beschäftigt. In den kleineren Betrieben sind die Löhne und Gehälter niedriger und die Arbeit ist weniger reguliert. Leiharbeit kommt insgesamt fast doppelt so häufig vor wie im Bundesdurchschnitt. Die Ergebnisse zu den häufigsten Berufen und Branchen vor Ort fließen ein in die Berechnung des Indikators flughafenverbundene Beschäftigung (mehr dazu ab ▶ Seite 26).

DIE WIRKUNGSANALYSE

Erstmalig möchte das wissenschaftliche Team den Einfluss des Frankfurter Flughafens auf die Branchen und Arbeitsplätze in den einzelnen Städten und Gemeinden seiner Umgebung sichtbar machen. Dafür führte es eine Wirkungsanalyse mithilfe von Modellrechnungen durch und erstellte für die verschiedenen Branchen und Kommunen sogenannte Wirkungsklassen.

Untersuchungsfragen

► **Wie sehr würde sich die Zahl der Arbeitsplätze in den verschiedenen Branchen verändern, wenn das Passagier- und Frachtaufkommen am Frankfurter Flughafen stiege?**

► **Wie sehr würde sich die Zahl der Arbeitsplätze in den Städten und Gemeinden verändern, wenn das Passagier- und Frachtaufkommen am Frankfurter Flughafen stiege?**

Eine Wirkungsklasse von 1 bis 5 zeigt an, wie stark die Zahl der Arbeitsplätze in einer Branche oder Kommune theoretisch vom Passagier- und Frachtaufkommen am Frankfurter Flughafen abhängt. Je höher die Klasse, desto stärker ist diese Abhängigkeit. Das wissenschaftliche Team ermittelte in Modellrechnungen (►Glossar) die Wirkungsklassen anhand von vier möglichen Wirkungsarten

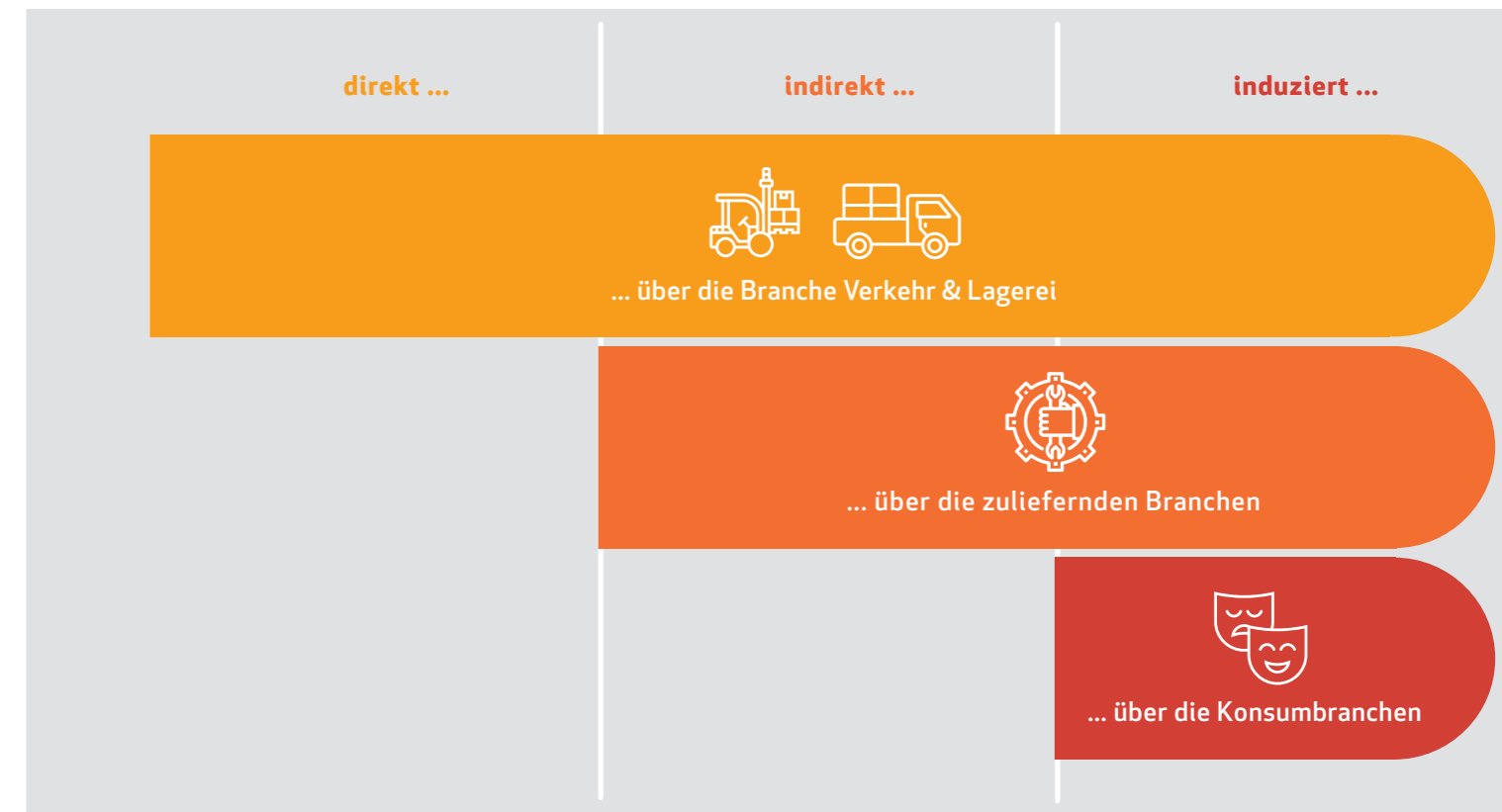
(►Glossar) des Flughafens: direkt, indirekt, induziert und katalytisch. In diesem Kapitel stellen wir Ihnen die Wirkungsklassen für die ersten drei Wirkungsarten vor. Wir erklären, was genau sich hinter den Wirkungsarten verbirgt und was die Ergebnisse bedeuten. Weitere Details und Erläuterungen zur Wirkungsanalyse sowie der letzten Wirkungsart, den katalytischen Wirkungen, können Sie im wissenschaftlichen Bericht zu Modul 2 auf www.sozialmonitoring.de nachlesen.

Noch ein Hinweis: Die ermittelten Wirkungsklassen sind das Ergebnis rein theoretischer Berechnungen, die den Grad der Abhängigkeit lediglich schätzen. Sie zeigen weder die konkrete Situation in den Branchen und Kommunen an, noch sollten sie zu Aussagen über deren wirtschaftliche Entwicklung verleiten.

Modellrechnungen: Die Wirkungsanalyse im Überblick

Wenn das Passagier- und Frachtaufkommen am Frankfurter Flughafen zunähme, würde das über verschiedene Wege und unterschiedlich stark auf die Beschäftigung in den Branchen und Kommunen wirken – und sich in niedrigen oder hohen Wirkungsklassen niederschlagen, je nach Stärke der Abhängigkeit. Die Wirkungsklassen hängen dabei auch von den Wirkungsarten ab, die bei der Berechnung berücksichtigt werden: Je mehr Wirkungsarten (direkt, indirekt, induziert) das wissenschaftliche Team miteinbezieht, desto weiter und intensiver ist tendenziell der Einfluss des Flughafens auf die Beschäftigung in der Region.

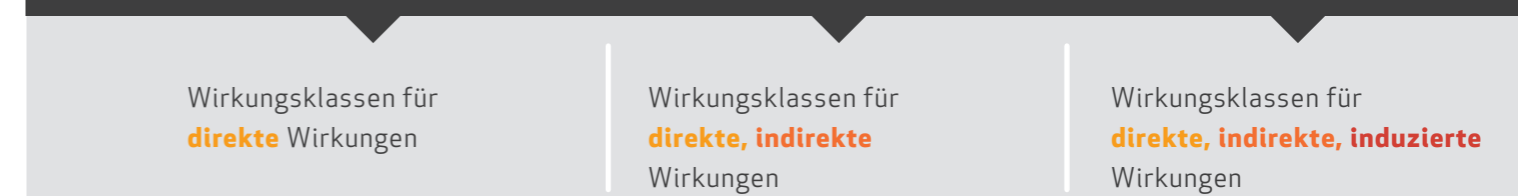
DIE ANNAHME: DAS PASSAGIER- UND FRACHTAUFKOMMEN AM FRANKFURTER FLUGHAFEN STEIGT. DAS WIRKT ...



DAS BEEINFLUSST DIE ZAHL DER ARBEITSPLÄTZE IN ...



DIESER EINFLUSS WIRD GEMESSEN IN ...



DIREKTE WIRKUNGEN

Die Branche Verkehr und Lagerei ist die einzige Branche, deren Leistungen direkt mit den Luftfahrtleistungen des Flughafens verbunden sind. Wenn also die Zahl an Passagieren und Frachtgütern zunähme, würde zum Beispiel unmittelbar die Nachfrage nach Fahrten zum Flughafen steigen, Gleiches gilt für die Lagerleistungen von transportierten Waren. Mehr Arbeitsplätze in der Branche Verkehr oder Lagerei wären die Folge. Das Ergebnis der Wirkungsanalyse auf Basis der direkten Wirkungen spiegelt das wider: Die höchsten Wirkungsklassen (► Glossar) berechnete das wissenschaftliche Team für die Kommunen der Flughafenregion, in denen verhältnismäßig viele Menschen in der Branche Verkehr und Lagerei arbeiten. In diesen Städten und Gemeinden hängt die Beschäftigung direkt und vergleichsweise stark vom Passagier- und Frachtaufkommen ab.

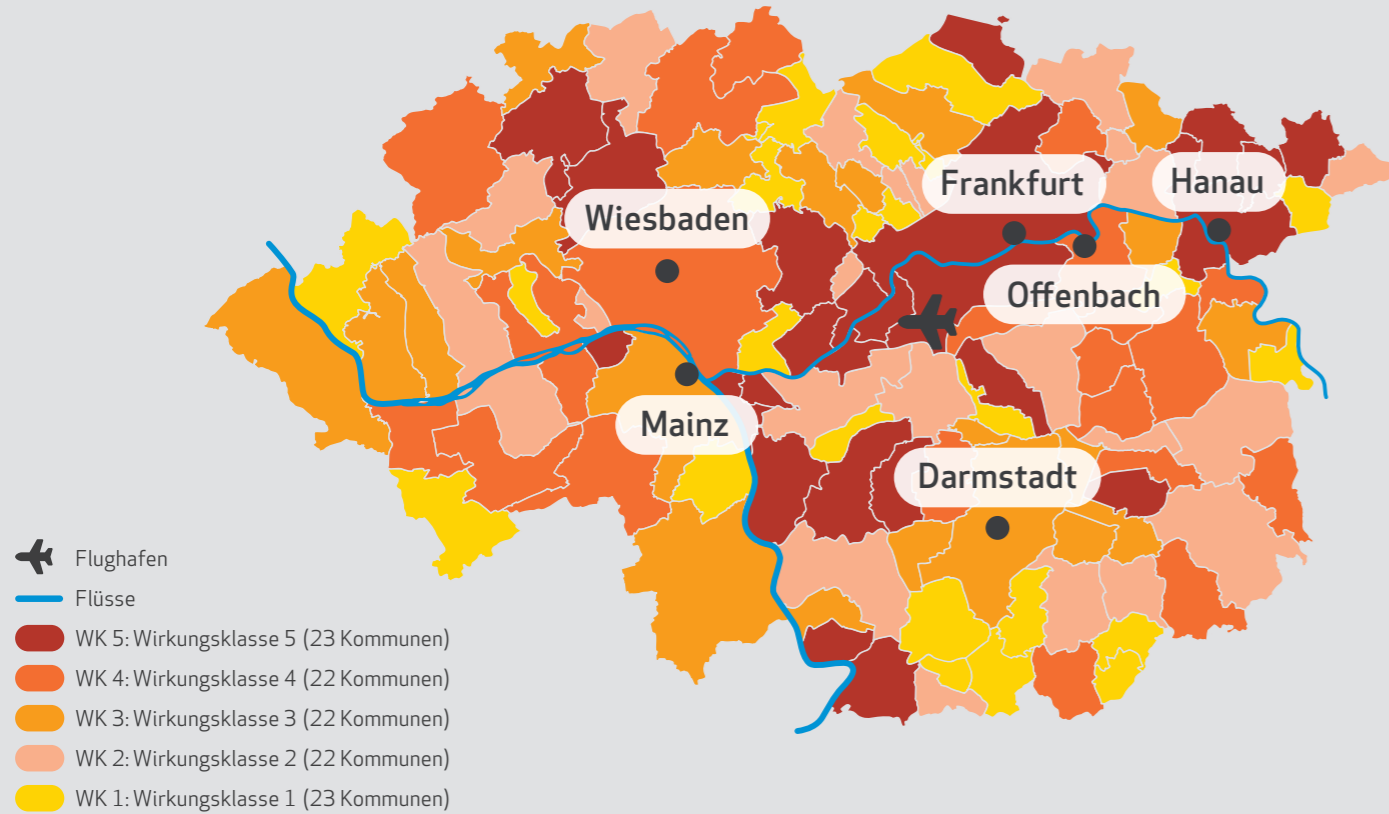
Flughafeneinfluss in Nachbarschaft hoch

Die Beschäftigung ist direkt vor allem in Gemeinden des Landkreises Groß-Gerau und des südlichen Main-Taunus-Kreises sowie in einigen Gemeinden des Landkreises Offenbach stark mit dem Passagier- und Frachtaufkommen am Flughafen verbunden. Die höchste Wirkungsklasse findet sich auch in weiter vom Flughafen entfernten Kommunen, zum Beispiel in Hohenheim. Die Großstädte Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Offenbach weisen nach den Berechnungen eher höhere Wirkungsklassen auf, während für die Landgemeinden eher niedrige ermittelt wurden. Die Mittelstädte sind in der ersten Wirkungsklasse am wenigsten vertreten und ansonsten nahezu gleichmäßig auf die Wirkungsklassen 2 bis 5 verteilt.

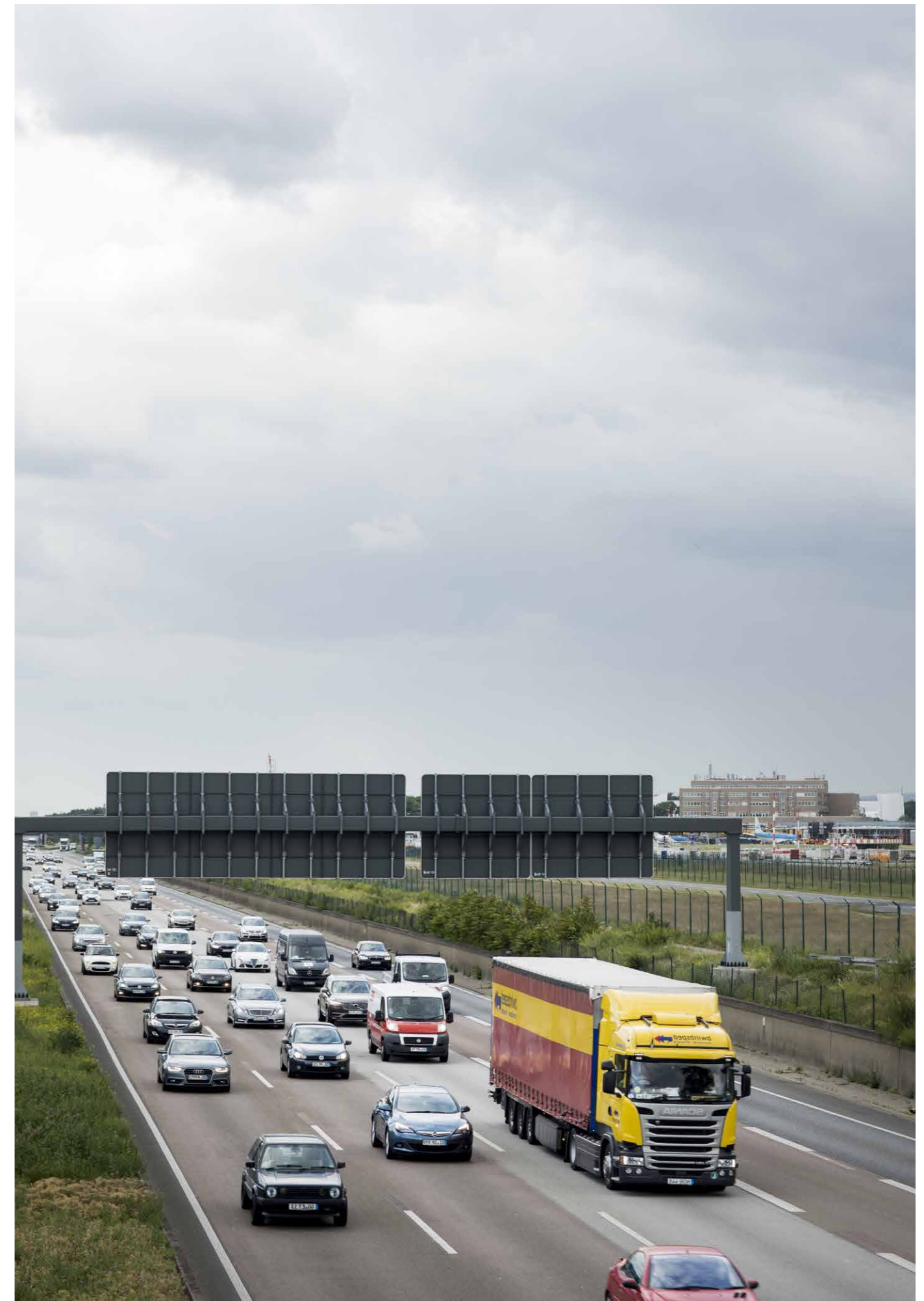
Direkt: Wirkungsklassen für Städte und Gemeinden

Direkte Wirkungen eines veränderten Passagier- und Frachtaufkommens am Flughafen auf die Zahl der Beschäftigten in Städten und Gemeinden

(laut Modellrechnungen, in Wirkungsklassen)



In Städten und Gemeinden mit der Wirkungsklasse 5 hängt die Zahl der Arbeitsplätze laut Modellrechnungen direkt am stärksten mit dem Passagier- und Frachtaufkommen zusammen. An diesen Orten ist die Branche Verkehr und Lagerei relativ stark vertreten.



INDIREKTE WIRKUNGEN

Der Flughafen wirkt nicht nur auf die Branche Verkehr und Lagerei, sondern auch auf Branchen, die dem Flughafen zuliefern oder über ihre Produkte und Leistungen wirtschaftlich mit ihm verflochten sind. Wenn zum Beispiel die Zahl an Passagieren zunähme, würde auch die Nachfrage nach Hotelübernachtungen und Cateringdiensten steigen, sodass im Gastgewerbe mehr Beschäftigte notwendig würden. Die indirekten Wirkungen werden damit in Branchen sichtbar, die über ihre Vorleistungen (►Glossar) mit den Luftfahrtleistungen verbunden sind. Die entsprechenden Informationen stammen aus der zuvor erstellten Input-Output-Tabelle für Hessen, die das wissenschaftliche Team in die Berechnung der Wirkungsklassen für indirekte Wirkungen einfließen ließen (mehr dazu ab ►Seite 8).

Höhere Nachfrage nach Leiharbeit und Hotelpersonal

Würde sich das Passagier- und Frachtaufkommen am Flughafen verändern, wären laut Berechnungen neben der Branche Verkehr und Lagerei indirekt vor allem folgende Branchen aus der Wirkungsklasse 5 betroffen:

- Leiharbeit
- Gastgewerbe
- Sonstige Unternehmensdienstleistungen wie Wach- und Sicherheitsdienste oder Messe- und Kongressveranstalter
- Übriges verarbeitendes Gewerbe wie Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren oder Reparatur und Installation von Maschinen

Indirekt sind auch die Arbeitsplätze in den freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen sowie den Finanz- und Versicherungsdienstleistungen recht stark mit dem Passagier- und Frachtaufkommen verbunden (Wirkungsklasse 4). Gleiches gilt für den Fahrzeugbau und die Metallproduktion. In der Region unabhängiger von der Flughafenauslastung ist die Beschäftigung zum Beispiel in den Branchen Land- und Forstwirtschaft, Gesundheits- und Sozialwesen oder Erziehung und Unterricht.

Wirkung in Flughafennähe und Großstädten

Auch wenn zusätzlich zu den direkten die indirekten Wirkungen berücksichtigt werden, bleibt der Einfluss der Flughafenauslastung auf die Beschäftigung vor allem in den angrenzenden Städten und Gemeinden hoch. Sie zeigen die höchsten Wirkungsklassen. Wie bei den direkten Wirkungen berechnete das wissenschaftliche Team für die Großstädte eher höhere Wirkungsklassen, für die Landgemeinden dagegen niedrigere.

Direkt und indirekt: Wirkungsklassen für Branchen

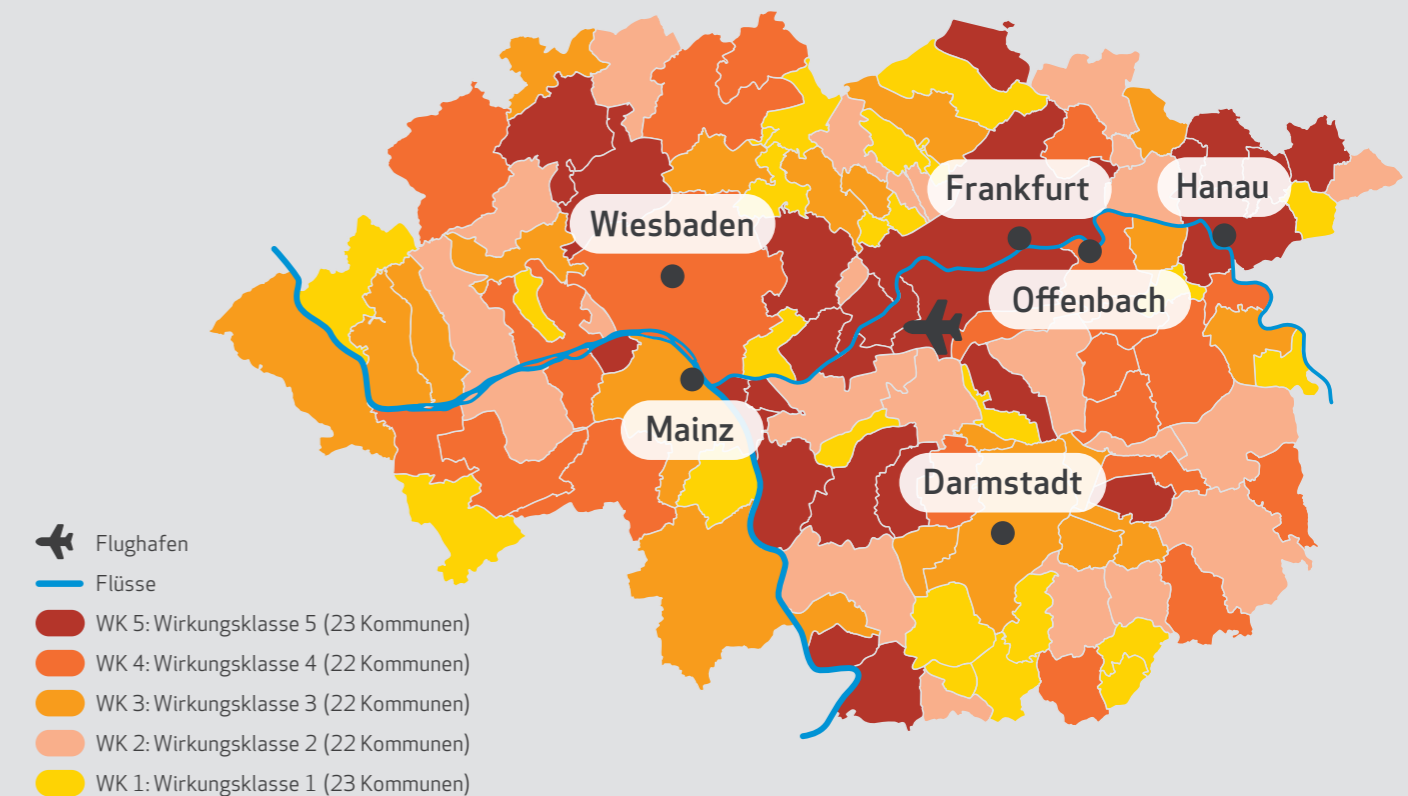
Direkte und indirekte Wirkungen eines veränderten Passagier- und Frachtaufkommens am Flughafen auf die Zahl der Beschäftigten in den Branchen (laut Modellrechnungen, in Wirkungsklassen)



Je höher die Wirkungsklasse einer Branche, desto stärker hängt die Zahl der Arbeitsplätze direkt und indirekt von der Flughafenauslastung ab. Falls Sie wissen möchten, welche Unternehmen sich hinter den genannten Branchen verbergen, hilft Ihnen unser Branchenschlüssel ab ►Seite 36 mit passenden Beispielen weiter.

Direkt und indirekt: Wirkungsklassen für Städte und Gemeinden

Direkte und indirekte Wirkungen eines veränderten Passagier- und Frachtaufkommens am Flughafen auf die Zahl der Beschäftigten in den Städten und Gemeinden (laut Modellrechnungen, in Wirkungsklassen)



In Städten und Gemeinden mit der Wirkungsklasse 5 hängt die Zahl der Arbeitsplätze laut Modellrechnungen am stärksten mit dem Passagier- und Frachtaufkommen am Flughafen zusammen. Neben den direkten sind indirekte Wirkungen auf die Beschäftigung berücksichtigt. Dadurch zeigen nun auch Kommunen hohe Wirkungsklassen, die über starke dem Flughafen zuliefernde beziehungsweise mit ihm verknüpfte Branchen verfügen. Dazu gehört zum Beispiel das Gastgewerbe.

INDUZIERTE WIRKUNGEN

Stiege die Zahl der transportierten Passagiere und Frachtgüter, würde in bestimmten Branchen die Zahl der Arbeitsplätze zunehmen. Diese zusätzlich Beschäftigten würden ihr Einkommen wiederum als Konsumausgaben anderen Bereichen zuführen – etwa der Branche Kunst, Erholung und Unterhaltung. Durch die zusätzlichen Gehälter und Löhne und die gestiegene Nachfrage würden sich außerdem die staatlichen und unternehmerischen Investitionen erhöhen und diese weiteren Branchen zufließen.

Flughafen beeinflusst auch Unterhaltungsbranche

Berücksichtigt das wissenschaftliche Team auch diese induzierten Wirkungen, beeinflusst eine höhere Flughafenauslastung vor allem Branchen, die Dienstleistungen für Privathaushalte anbieten. Dazu gehören die Häuslichen Dienste, die Branche Kunst, Erholung und Unterhaltung sowie die Sonstigen persönlichen Dienstleister, zum Beispiel Friseur- und Kosmetikstudios oder Saunen und Bäder. Diese Branchen zeigen nun alle eine Wirkungsklasse (►Glossar) von 4 oder höher. Immer

noch weisen Unternehmensdienstleistungen hohe Wirkungsklassen auf; die freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen steigen von Wirkungsklasse 4 auf 5.

Wirkung in kleinen Gemeinden spürbar

Mit der Berücksichtigung der induzierten Wirkungen gewinnen Städte und Gemeinden an Bedeutung, in denen viele haushaltsnahe Dienstleistungen angeboten werden. Nun weisen auch weiter vom Flughafen entfernte Städte und Gemeinden westlich von

Wiesbaden und östlich von Frankfurt höhere Wirkungsklassen als bislang auf. Außerdem profitieren manche Kleinstädte überdurchschnittlich stark von der höheren Nachfrage nach persönlichen Dienstleistungen und weisen erstmals ebenfalls hohe Wirkungsklassen auf.

Direkt, indirekt und induziert: Wirkungsklassen für Branchen

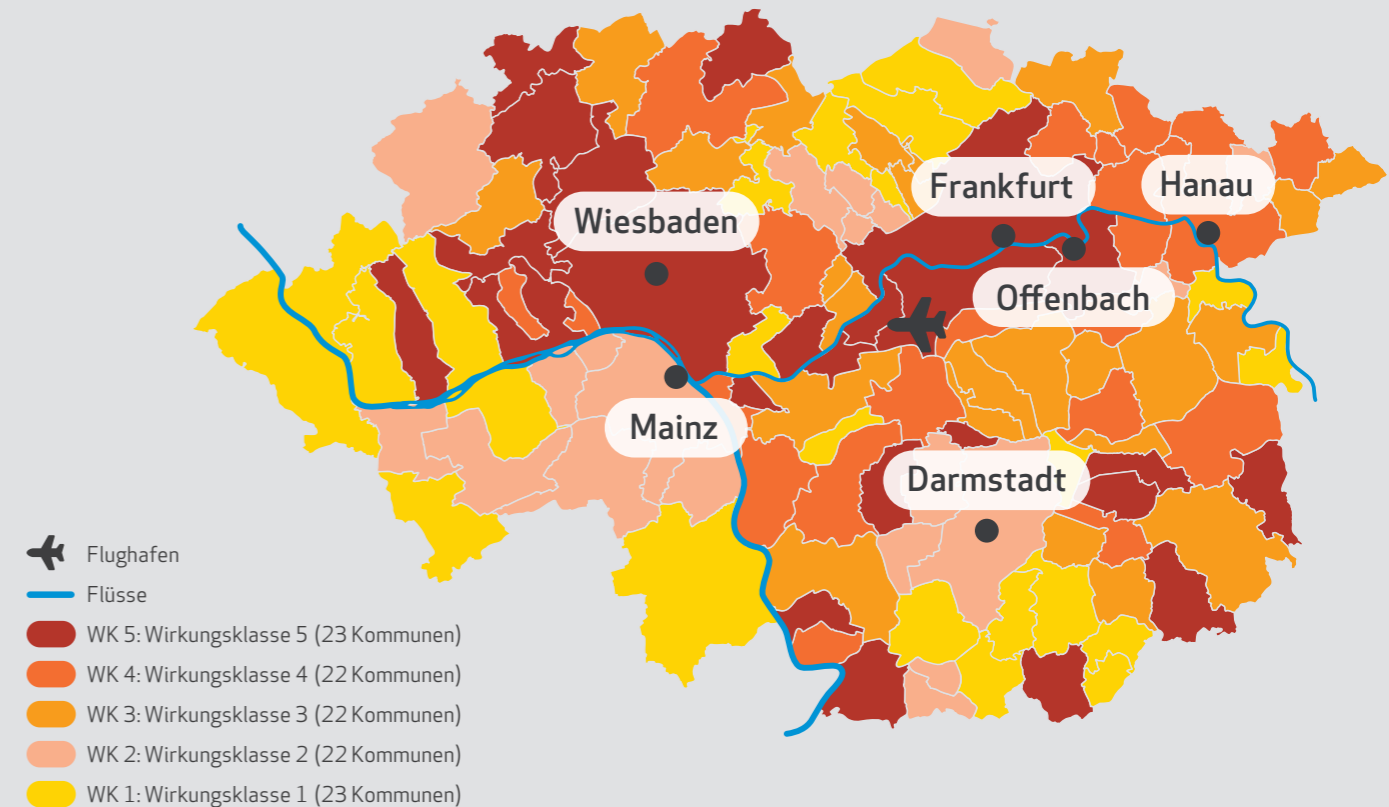
Direkte, indirekte und induzierte Wirkungen eines veränderten Passagier- und Frachtaufkommens am Flughafen auf die Zahl der Beschäftigten in den Branchen (laut Modellrechnungen, in Wirkungsklassen)



Je höher die Wirkungsklasse einer Branche, desto stärker hängt die Zahl der Arbeitsplätze direkt, indirekt und induziert von der Flughafenauslastung ab. Falls Sie wissen möchten, welche Unternehmen sich hinter den genannten Branchen verbergen, hilft Ihnen unser Branchenschlüssel ab ►Seite 36 mit passenden Beispielen weiter.

Direkt, indirekt und induziert: Wirkungsklassen für Städte und Gemeinden

Direkte, indirekte und induzierte Wirkungen eines veränderten Passagier- und Frachtaufkommens am Flughafen auf die Zahl der Beschäftigten in den Städten und Gemeinden (laut Modellrechnungen, in Wirkungsklassen)



In Städten und Gemeinden mit der Wirkungsklasse 5 hängt die Zahl der Arbeitsplätze laut Modellrechnungen am stärksten mit dem Passagier- und Frachtaufkommen am Flughafen zusammen. Es sind direkte, indirekte und auch induzierte Wirkungen berücksichtigt. Von der höheren Nachfrage nach persönlichen Dienstleistungen profitieren nun auch weiter vom Flughafen entfernte Kommunen sowie kleine Städte und Gemeinden, die erstmals hohe Wirkungsklassen aufweisen.



Fazit

Die Wirkungsanalyse hat gezeigt, wo und wie sehr Arbeitsplätze in der Region vom Passagier- und Frachtaufkommen am Frankfurter Flughafen abhängen. Werden auch indirekte und induzierte Wirkungen berücksichtigt, reicht der Einfluss des Flughafens besonders deutlich über seine direkte Nachbarschaft hinaus. Die Wirkungsanalyse kann allerdings nur mit großem Aufwand wiederholt werden und eignet sich daher kaum für eine Dauerbeobachtung des Flughafeneinflusses auf die Beschäftigung. Das wissenschaftliche Team entwickelte auf ihrer Basis aber einen Indikator (►Glossar), der diesen Zweck erfüllt und den wir im nächsten Kapitel vorstellen: die flughafenverbundene Beschäftigung.

DIE FLUGHAFENVERBUNDENE BESCHÄFTIGUNG

Welche Branchen, Berufe und Kommunen sind wirtschaftlich besonders stark mit dem Frankfurter Flughafen verbunden? Eine Antwort darauf gibt die flughafenverbundene Beschäftigung – ein Indikator, den das wissenschaftliche Team neu entwickelte und mit dem sich der Flughafeneinfluss auf die Beschäftigung in der Region langfristig beobachten lässt.

Untersuchungsfragen

► **Welche Branchen sind stärker als andere mit dem Flughafen verflochten?**

► **Welche Berufe werden typischerweise auf dem Flughafen ausgeübt oder sind notwendig für den Betrieb?**

► **Wie hoch ist in den einzelnen Städten und Gemeinden der Anteil an Menschen, die eine Beschäftigung ausüben, die mit dem Flughafen über Branche und Beruf verbunden ist?**

Ob Fluglotsin, Reiseberater oder Speditionsfachmann – es existieren viele Berufe, die potenziell mit dem Flughafen verbunden sein könnten. Das wissenschaftliche Team wählte jedoch genau festgelegte Kriterien aus, um die Flughafenverbundenheit von Arbeitsplätzen zu definieren und daraus eine fundierte Kennzahl für ein Sozialmonitoring zu entwickeln.

FLUGHAFENVERBUNDENE BRANCHEN

In einem ersten Schritt ermittelten die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler die flughafenverbundenen Branchen – also Branchen, die über die verschiedenen Wirkungsarten (►Glossar) mit dem Flughafenstandort verbunden sind. Dafür kombinierten sie die Ergebnisse der Arbeitsstättenbefragung zur Branchenstruktur mit den Ergebnissen der Wirkungsanalyse und bewerteten sie qualitativ. Es wurden Branchen berücksichtigt, die in der Arbeitsstättenbefragung entweder mehr als 15 Prozent aller Nennungen ausmachten oder die in drei der vier untersuchten Wirkungsarten mindestens die Wirkungsklasse (►Glossar) 4 aufwiesen. Auf diese Weise arbeitete das wissenschaftliche Team acht Branchen heraus, die wirtschaftlich stärker als andere mit dem Flughafen verbunden sind.

Die flughafenverbundenen Branchen

Branche >

Beispiele



Verkehr und Lagerei

Fluggesellschaften, Postdienste



Sonstige Unternehmensdienstleistungen

Messeveranstalter, Sicherheitsdienste



Leiharbeit

Zeitarbeitsfirmen



Gastgewerbe

Restaurants, Hotels, Bars



Öffentliche Verwaltung und Sozialversicherung

Steueramt, Feuerwehr



Handel sowie Wartung und Reparatur von Kfz

Einzel- und Großhandel, Autowerkstätten



Freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen

Forschung und Entwicklung, Architektur- und Ingenieurbüros



Finanzen und Versicherungen

Banken, Sparkassen, Versicherungen

Diese Branchen gelten nach Auswertung der Daten als wirtschaftlich besonders stark mit dem Frankfurter Flughafen verbunden. Branchen auf Basis der offiziellen Klassifikation von Wirtschaftszweigen (WZ 2008).

FLUGHAFENVERBUNDENE BERUFE

Ausgehend von den Branchen, ermittelte das wissenschaftliche Team in einem zweiten Schritt die flughafenverbundenen Berufe – also Berufe, die entweder auf dem Flughafen selbst ausgeübt werden oder die für den Flughafenbetrieb in Frankfurt notwendig sind. Dafür wurden drei Quellen herangezogen und ausgewertet: die eigens durchgeführte Arbeitsstättenbefragung sowie die Stellenanzeigen und eine statistische Sonderauswertung der Bundesagentur für Arbeit. Daraus wählte das wissenschaftliche Team die Berufsbereiche aus, die in mindestens einer der drei Quellen einen Anteil von zehn Prozent oder mehr der Nennungen aufwiesen. So erhielt es fünf flughafenverbundene Berufsgruppen.

FLUGHAFENVERBUNDENE ARBEIT HÄUFIGER IM SÜDEN

Im letzten Schritt kombinierte das wissenschaftliche Team die ermittelten flughafenverbundenen Branchen und Berufe miteinander – und erhielt damit den Indikator (►Glossar) flughafenverbundene Beschäftigung. Er erfasst die Beschäftigten in einer Stadt oder Gemeinde, die sowohl einen der ermittelten flughafenverbundenen Berufe ausüben als auch in einer der ermittelten Branchen arbeiten – also zum Beispiel Logistiker in einem Verteilzentrum oder Servicekräfte in einem Hotel. Der Indikator wird für die einzelnen Kommunen als Anteil an allen Beschäftigten angegeben. In der Analyse zeigte sich, dass die flughafenverbundene Beschäftigung sehr ungleich in der Flughafenregion verteilt ist. Alle Städte und Gemeinden, die südlich an Frankfurt angrenzen, außer Rüsselsheim, weisen Anteile von mehr als 25 Prozent auf. Das gilt vereinzelt auch für weiter entfernte Kommunen.

Die flughafenverbundenen Berufe

Berufsgruppe >
Beispiele



Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten
Pilot, Lokführerin, Busfahrer



Verkehr- und Logistikberufe (außer Fahrzeugführung)
Fluglotsin, Lagerist, Stewardess



Tourismus-, Hotel- und Gaststättenberufe
Kellner, Reiseleiterin, Hoteldirektor



Berufe der Unternehmensführung, -organisation
Geschäftsführerin, Unternehmensberater

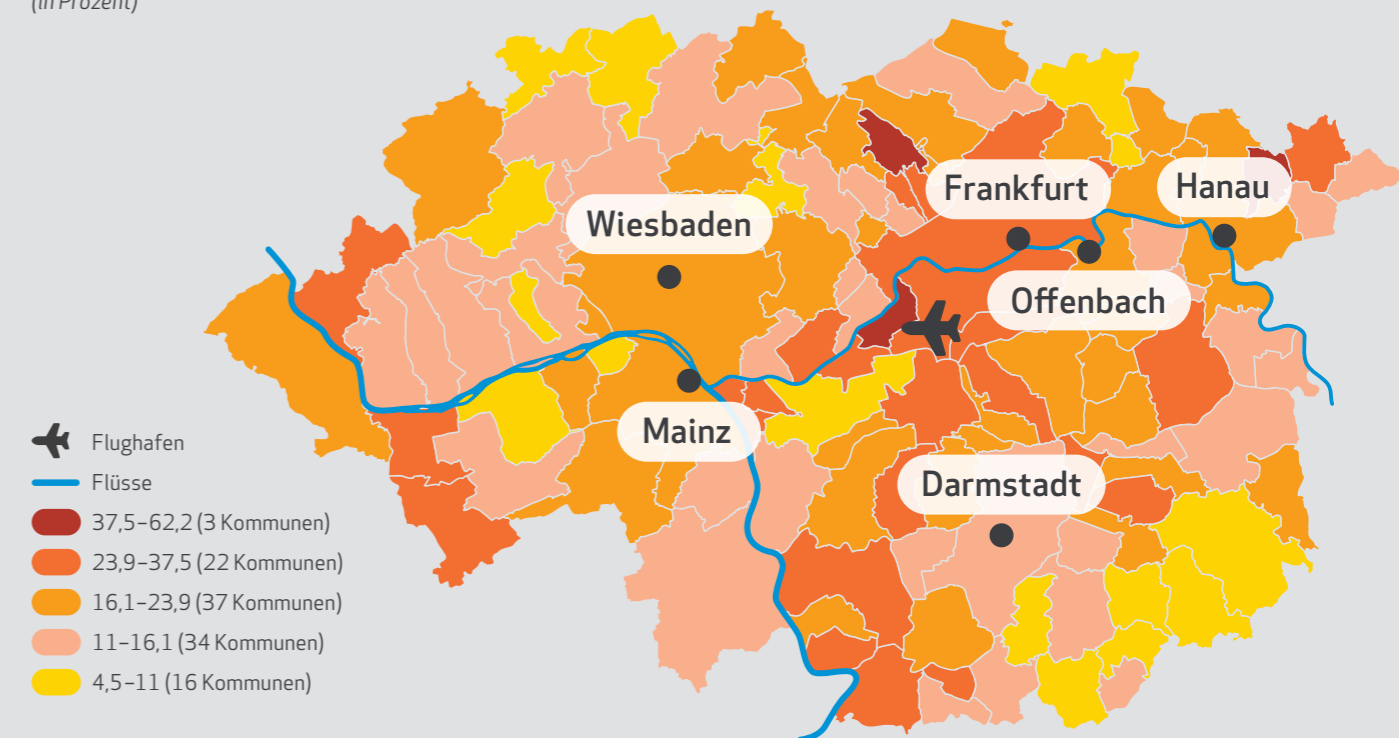


Schutz-, Sicherheits-, Überwachungsberufe
Pförtner, Brandschutzingenieurin, Lebensmittelkontrolleur

Diese Berufe sind laut Datenanalyse wirtschaftlich besonders stark mit dem Frankfurter Flughafen verbunden.

Die flughafenverbundene Beschäftigung in der Region

Anteil der flughafenverbundenen Beschäftigten für 2016
(in Prozent)



Als flughafenverbunden gelten Beschäftigte, die sowohl in einer der ermittelten flughafenverbundenen Branchen arbeiten als auch einen entsprechenden Beruf ausüben. In einigen Kommunen arbeiten nur rund fünf Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten flughafenverbunden, in anderen sind es mehr als 60 Prozent.



Fazit

Die Arbeitsstättenbefragung und die Wirkungsanalyse lieferten die Basis für eine neue Größe – die flughafenverbundene Beschäftigung. Mit ihr lässt sich der Anteil an Arbeitsplätzen in der Region erfassen, die wirtschaftlich stark mit dem Flughafen verbunden sind. Damit liegt ein Indikator vor, der ohne großen Aufwand regelmäßig erhoben werden kann und sich gut für die Dauerbeobachtung im Rahmen eines Monitorings eignet.

„WIR WERFEN UNSERE DATENNETZE AUS“

Dr. Marc Ingo Wolter leitete die Untersuchungen der Module 1 und 2. Im Interview erzählt der Ökonom von der Suche nach geeigneten Indikatoren für das Sozialmonitoring und erklärt, was die Wirkungsklassen über die Kommunen aussagen.

Mit Ihrer Arbeit möchten Sie ein künftiges Sozialmonitoring aufbauen und dazugehörige ökonomische Indikatoren entwickeln. Wie geht man da vor?

Zunächst einmal haben wir die vorliegende Literatur gesichtet, um Einblick in ähnliche Arbeiten zu nehmen. Dann haben wir uns die Frage nach dem Schwerpunkt unserer Arbeit gestellt und wie wir Zugang zu den nötigen Daten erhalten. Letztlich werfen wir große Datennetze aus in der Erwartung, dass sich darin etwas Geeignetes befindet. Angesichts der Datenflut müssen wir Themenschwerpunkte setzen und eine Auswahl treffen. Unser Ziel ist es, möglichst differenzierte Informationen für die Flughafenregion zu erhalten.

Sie haben unter anderem die ökonomische Wirkung des Flughafens Frankfurt auf die Region untersucht. Gab es Ergebnisse, die Sie besonders bemerkenswert fanden?

Ja, die Heterogenität der Flughafenregion. Die einzelnen Gebiete unterscheiden sich in einigen Dingen doch sehr, wie etwa in ihrer Beschäftigungs- oder Branchenstruktur. Außerdem finde ich sehr interessant, dass sich mit einer zunehmenden Anzahl an Wirkungseinflüssen die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens auf die Branchen verschiebt. Dienstleistungen für Unternehmen und Privathaushalte sind plötzlich stark wirtschaftlich mit dem Flughafen verflochten, wenn indirekte und induzierte Wirkungen berücksichtigt werden – während etwa das produzierende Gewerbe, das von weiteren starken Einflussfaktoren wie den Exportmöglichkeiten geprägt ist, im Vergleich weniger Veränderungen aufweist.



Dr. Marc Ingo Wolter

Wissenschaftlicher Leiter der Analysen,
Gesellschaft für wirtschaftliche Strukturforschung (GWS)

Wenn Städte und Gemeinden eher einer niedrigen Wirkungsklasse zugeordnet wurden, bedeutet dies, dass sie vom Flughafen weniger profitieren?

Nein, mitnichten. Es bedeutet, dass sie von möglichen Veränderungen am Standort Flughafen vergleichsweise weniger stark beeinflusst werden. Sie können dennoch eine relativ positive wirtschaftliche Entwicklung zeigen, da eine andere ökonomische Ausrichtung vorliegt oder andere wirtschaftliche Impulse, wie die demografische Entwicklung oder ausländische Absatzmärkte, eine größere Rolle spielen.

Welches vorläufige Bild zeichnen Ihre Analysen insgesamt vom Flughafen und der Region?

Die Flughafenregion ist anders als andere Metropolregionen nicht auf ein Zentrum ausgerichtet. Wirtschaftlich sind es nicht nur die Großstädte, die die Region prägen. Vielmehr fungieren auch weitere Städte und Gemeinden als Wohn- und Arbeitsstandorte. Außerdem variieren die Branchenschwerpunkte in der Flughafenregion. Neben der Logistik treten beispielsweise Finanz- und Unternehmensdienstleistungen und Teile des Verarbeitenden Gewerbes verstärkt auf. Der Flughafen fügt sich hier ein. Er ist einer der Einflussgeber in der Region, wird aber ebenso von ihr beeinflusst.

Herr Wolter, herzlichen Dank für das Gespräch.

Das zweite Modul der Exploration (►Glossar) hat detaillierte Erkenntnisse darüber geliefert, wie der Frankfurter Flughafen auf die Beschäftigung in der Region wirkt. Die Arbeitsstättenbefragung zeigte, welche Beschäftigungsverhältnisse auf dem Flughafen vorherrschen, und beschrieb die dortigen Arbeitsplätze näher. Wir haben außerdem eine Vorstellung davon erhalten, wie sehr die Zahl der Arbeitsplätze in den einzelnen Städten und Gemeinden wirtschaftlich mit dem Flughafen verbunden ist und welche verschiedenen Wirkungen dabei eine Rolle spielen. Sowohl die Befragung als auch die ökonomische Wirkungsanalyse halfen, weitere Merkmale und Indikatoren (►Glossar) zu benennen, die sich für ein Sozialmonitoring eignen würden – wie etwa die flughafenverbundene Beschäftigung.

In den nachfolgenden Modulen wird die Suche nach geeigneten Indikatoren fortgesetzt. Es wird angenommen, dass der Flughafen nicht nur die wirtschaftlichen, sondern auch die sozialen Verhältnisse in der Region beeinflusst. Die Module 3 und 4 gehen dem statistisch nach und stellen die Frage, ob und wie sehr der Flughafen auf die Bevölkerungszusammensetzung, die Einkommensverteilung oder die Bildungschancen der Menschen vor Ort wirkt. Modul 6 liefert außerdem wichtige Erkenntnisse aus persönlichen Befragungen von Expertinnen, Interessenvertretern und Bewohnerinnen und Bewohnern zur Rolle und zum Einfluss des Flughafens auf die Sozialstruktur in der Region. Die Ergebnisse dieser drei Module stellen wir Ihnen in der nächsten Ausgabe von „SoMo Wissen“ vor.

GLOSSAR

Exploration

In der Sozialforschung ist damit ein Verfahren gemeint, das dazu dient, die Beschreibung eines Problems zu erweitern und zu vervollständigen. So werden Faktoren, die auf den Untersuchungsgegenstand – wie etwa die Beschäftigung in einer Region – einwirken, näher erkundet, ebenso die relevanten Umstände und Bedingungen. Ziel ist es, das Forschungsproblem weiter zu dif-

ferenzieren und eine Untersuchung damit zu optimieren. Die Analyse vorhandenen Datenmaterials oder die Durchführung von Pilotstudien stellen Methoden der Exploration dar.

Flughafenverbundene Beschäftigung

Dieser im Rahmen der Exploration entwickelte Indikator (►Glossar) erfasst die Beschäftigten in einer Stadt oder Gemeinde, die

sowohl einen der ermittelten flughafenverbundenen Berufe ausüben (siehe Grafik ►Seite 27) als auch in einer der ermittelten flughafenverbundenen Branchen arbeiten (siehe Grafik ►Seite 29) und damit beide Eigenschaften erfüllen. Er wird für die einzelnen Kommunen als prozentualer Anteil an allen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten angegeben.

Indikator

Eine messbare Größe, die einen Zustand oder eine Entwicklung in ihrer Intensität und Richtung beschreibt („Anzeiger“). Indikatoren liefern einen Zahlenwert und ermöglichen zeitliche Vergleichsreihen und Prognosen. So ist in den Sozialwissenschaften etwa die Geburtenrate ein wichtiger Indikator: Wird sie regelmäßig erhoben, zeigt sie zusammen mit der Sterberate und dem Wanderungssaldo, ob eine Bevölkerung schrumpft, stagniert oder wächst.

Modellrechnung

Bei einer Modellrechnung werden bestimmte Faktoren angenommen und dann berechnet („simuliert“), wie sich weitere Faktoren unter dieser Annahme entwickeln würden – zum Beispiel, wie sich die Zahl der Arbeitsplätze verändern würde, wenn die Zahl der transportierten Passagiere um vier Prozent stiege. Man spricht auch von einer Simulationsrechnung.

Vorleistungen

Vorleistungen sind Produkte und Dienstleistungen, die ein Unternehmen von einem anderen erwirbt beziehungsweise in Anspruch nimmt, um das eigene Produkt herzustellen. Die Vorleistungen gehen direkt in das Endprodukt ein, werden also verbraucht oder umgewandelt. Beispielsweise nutzt der Caterer einer Fluglinie für seine Speisen die Lebensmittel eines Nahrungsmittelherstellers, der für seine Produktion wiederum Güter der Landwirtschaft einkauft. Landwirt, Nahrungsmittelproduzent und Caterer bilden eine Wertschöpfungskette und sind dadurch wirtschaftlich miteinander verflochten.

Wirkungsarten (direkt, indirekt, induziert)

Direkte Einflüsse des Flughafens ergeben sich aus der veränderten Zahl an Passagieren und Frachtgütern selbst, sie erhöhen oder mindern nur in der Branche Verkehr und Lagerei die Zahl der Arbeitsplätze. Indirekte Wirkungen schließen die Vorleistungen (►Glossar) der Branchen ein, die der Flughafen braucht, um auf ein verändertes Passagier- und Frachtaufkommen zu reagieren. Sie wirken damit auf die Beschäftigung in Branchen, die wirtschaftlich mit dem Flughafen verflochten sind (z. B. Gastgewerbe). Induzierte Wirkungen

berücksichtigen die zusätzlichen Konsumausgaben und Investitionen, die sich durch eine höhere Flughafenauslastung ergeben. Sie beeinflussen die Beschäftigung in Branchen, denen diese zusätzlichen Gelder zufließen (z. B. die Branche Kunst, Erholung und Unterhaltung).

Wirkungsklassen

Sie sind das zentrale Ergebnis der Wirkungsanalyse und nehmen einen Wert zwischen 1 und 5 ein. Je höher die Wirkungsklasse einer Branche oder Kommune, desto stärker reagiert ihre Zahl der Arbeitsplätze – laut den Berechnungen – auf eine Veränderung des Passagier- und Frachtaufkommens am Frankfurter Flughafen. Wird also eine Zunahme der transportierten Passagiere und Frachtgüter angenommen, würde das in Branchen und Kommunen mit einer hohen Wirkungsklasse dazu führen, dass auch die Zahl der Arbeitsplätze entsprechend stark steigen würde. Ist die Wirkungsklasse niedrig, erfolgt die Reaktion auf eine veränderte Flughafenauslastung weniger stark.

BRANCHENSCHLÜSSEL

Die erwähnten Branchen im Überblick

Basierend auf der Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008). Einige Branchen wurden zu einzelnen Gruppen (mit * markiert) zusammengezogen. Hierzu gehören zum Beispiel die Unternehmensdienstleistungen.

Branchengruppe (WZ-Code)	Untergeordnete Branchen (WZ-Code)	Beispiele
Produzierendes Gewerbe* (B-E)	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden (B)	Förderung von Kohle, Erdöl, Erdgas
	Verarbeitendes Gewerbe (C)	Herstellung von Nahrungsmitteln, Maschinen; Metallverarbeitung
	Übriges verarbeitendes Gewerbe* (CX)	Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren, elektronischen Ausrüstungen, Bekleidung; Reparatur und Installation von Maschinen; Mineralölverarbeitung
	Energieversorgung (D)	Elektrizitäts-, Gas-, Wärme- und Warmwasserversorgung
	Wasser, Abwasser und Abfall (E)	Kanalisation; Abfallsammlung
Baugewerbe (F)		Gebäude-, Straßen-, Schienen- und Tunnelbau
Handel sowie Instandhaltung und Reparatur von Kfz (G)		Einzel- und Großhandel aller Warengüter; Kfz-Werkstätten
Verkehr und Lagerei (H)		Personen- und Güterbeförderung auf Schienen, zu Wasser, in der Luft; Flughäfen, Bahnhöfe
Gastgewerbe (I)		Gastronomie, Hotels
Unternehmensdienstleistungen* (J-N, ohne Handel, Gastgewerbe sowie Verkehr und Lagerei)	Information und Kommunikation (J)	Werbung, Telekommunikation, Softwareentwicklung
	Finanzen und Versicherungen (K)	Bankwesen, Versicherungen, Steuerberatung
	Immobilienwesen (L)	Immobilienhandel, Wohnungsvermietung
	freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen (M)	Rechtsberatung, Unternehmensführung, Architektur, Forschung und Entwicklung
	Leiharbeit (78)	Zeitarbeitsfirmen
	Sonstige Unternehmensdienstleistungen (N)	Wach- und Sicherheitsdienste, Gebäudebetreuung, Reisebüros, Messe-, Ausstellungs- und Kongressveranstalter, Callcenter
Öffentliche und private Dienstleistungen* (O-T)	Öffentliche Verwaltung und Sozialversicherung (O)	
	Erziehung und Unterricht (P)	Kindergärten, Schulen, Universitäten
	Gesundheits- und Sozialwesen (Q)	Krankenhäuser, Arztpraxen, Pflegedienste
	Kunst, Erholung und Unterhaltung (R)	Theater, Museen, Parks, Sportvereine
	Sonstige öffentliche und private Dienstleistungen (S)	Verbände, Friseur- und Kosmetikstudios, Reinigungen, Bestattungswesen
	Häusliche Dienste (T)	Privathaushalte mit Personal; Waren und Dienstleistungen von Privathaushalten

IMPRESSUM

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH

Rüsselsheimer Str. 100

65451 Kelsterbach

Tel.: 06107 98868-0

Fax: 06107 98868-19

E-Mail: sozialmonitoring@umwelthaus.org

Im Auftrag des Koordinierungsrates des FFR



Konzept, Text und Gestaltung

Mann beißt Hund – Agentur für Kommunikation GmbH

www.mann-beisst-hund.de

Fotografie

S. 2: Fraport AG

S. 33: GWS mbH, 2022

Alle weiteren Fotografien: Andre Zelck / Umwelthaus

Icons

von „NounProject.com“:

S. 5: „logistic“ Icon von Eukalyp; „worker“ Icon von Flatart

S. 9: „interview“ Icon von Petai Jantrapo; „analysis“ Icon von Iconbunny; „Checklist“ Icon von rivercon

S. 17: „Forklift“ Icon von Eukalyp; „Fast Delivery“ Icon von Llisole; „Engineering“ Icon von sripfoto

S. 27: „Logistic“ Icon von Komkrit Noenpoempisut; „Security“ Icon von Martin Vanco

„Timer“ Icon von muh zakaria; „Restaurant“ Icon von Atif Arshad; „Bank“ Icon von Iconcheese

„Shop“ Icon von miklcon; „Science“ Icon von DinosoftLab; „Government“ Icon von WiStudio

S. 29: „Bus driver“ Icon von Arturo Arce; „Logistic“ Icon von Komkrit Noenpoempisut

„Reception“ Icon von Nikita Kozin; „Reception“ Icon von Sahab Uddin

2022

