



Stellungnahme zum Gutachten
„Bedeutung von Flughäfen für Struktur
und Entwicklung der regionalen Wirtschaft
– ein europäischer Vergleich“

Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung Essen

Prof. Dr.-Ing. Heinrich Beder

☒ Ahornstrasse 33, 65933 Frankfurt a. M. / Deutschland

☎ +49-(0)69-381179 ☎ +49-(0)69-38030130



Inhaltsangabe

1	Auftrag.....	.3
2	Aufgabenstellung des Gutachtens.3
3	Stellungnahme zum Gutachten.	4
	3.1 Zu den theoretischen Grundlagen, Hypothesen und Methodik.	4
	3.2 Der nationale Vergleich zur Entwicklung der Wirtschaftsstruktur..5
	3.3 Rangordnung der europäischen Flugplätze und Wirtschaftsstruktur6
	3.4 Zusammenhang zwischen Wirtschaftsstruktur, regionalem Einkommen und Flughafeninfrastruktur..7
4	Empfehlungen zum Umgang mit den vorliegenden Gutachten.	8



1 Auftrag.

Betrifft: Qualitätssicherung zu den Wirtschaftsgutachten im Rahmen des Mediationsverfahrens. Hier: Gutachten "Bedeutung von Flughäfen für Struktur und Entwicklung der regionalen Wirtschaft – ein europäischer Vergleich" des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Essen (Endbericht, Oktober 1999).

Bezug: Schreiben HLT Gesellschaft für Forschung Planung Entwicklung mbH vom 3.11.99.

Mit dem Bezugsschreiben wurde von HLT im Rahmen der Qualitätssicherung für das Mediationsverfahren um eine schriftliche Stellungnahme zu dem oben genannten Gutachtendes Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung Essen gebeten.

2 Aufgabenstellung des Gutachtens.

Gemäß Schreiben HLT Gesellschaft für Forschung Planung Entwicklung mbH vom 3.11.99 wurde nach Vertragstext dem Gutachter folgendes Arbeitsprogramm vorgegeben:

“Die Untersuchung führt einen Vergleich **oberzentraler** Verflechtungsregionen mit einer Flughafeninfrastruktur, die die Funktion eines Drehkreuzes erfüllt, mit Regionen ohne dieser Flughafenfunktion durch. Es werden typische **Branchencluster** mit einer hohen Flughafenaffinität und die damit verbundenen Beschäftigungseffekte identifiziert. Der Vergleich wird auf der europäischen Ebene durchgeführt. Es ist nach Passagier-, Fracht- und Charteraufkommen bei der Einschätzung der Bedeutung der Flughäfen und deren Auswirkungen zu differenzieren.”

In der Sitzung des Arbeitskreises Ökonomie am 29. September wurde beschlossen, dem Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) eine Nachfrist bis zum 31.10.1999 zur Nachbearbeitung und für Ergänzungen des ursprünglich vorgelegten Gutachtens zu gewähren. Für die Nachbearbeitung wurden dem Gutachter folgende Punkte als Mindestanforderungen für die Arbeit genannt:

Quantitative Analyse und **textliche** Erläuterung des Zusammenhangs zwischen

- . Höhe des regionalen Einkommens und Flughafenfunktion,
- . regionalem Wirtschaftswachstum und Flughafenfunktion,
- . regionaler Wirtschaftsstruktur und Flughafenfunktion,
- Dynamik des regionalen Strukturwandels und Flughafenfunktion.



3 Stellungnahme zum Gutachten.

3.1 Zu den theoretischen Grundlagen, Hypothesen und Methodik.

Die unter dem Stichwort „Theoretische Grundlagen“ beschriebenen globalen, europäischen und nationalen Ausgangssituationen und Bedingungen sind im Großen und Ganzen zutreffend. Als wiederkehrendes Problem – welches sich wie ein roter Faden durch die gesamte Untersuchung zieht – besteht die Schwierigkeit, für Strukturanalysen geeignetes und verlässliches statistisches Material zu gewinnen, welches bezüglich regionaler Abgrenzung, gleichartiger Erfassung und Vollständigkeit für die gestellte Aufgabe geeignet ist.

So wurden verschiedene statistische Quellen (EU, national) angezapft, deren regionale Angleichung und teilweise unterschiedliche Komplettierung gewisse Verzerrungen ergeben. Dass meistens dadurch keine Verfälschung der getroffenen Aussagen erfolgt, hängt mit dem Umstand zusammen, dass die ermittelten Sachverhalte a priori von solcher Eindeutigkeit sind, dass auch eine vergrößerte oder unzureichende statistische Datengrundlage nichts verfälschen konnte (z. B. das Analyseergebnis, dass die Flughäfen Frankfurt, Paris und London Airports von globaler Bedeutung sind). Solche Aussagen sind heute bereits aufgrund anderer Quellen und der Berichtserstattung in den Medien Standardbefunde und erscheinen, wie auch andere Feststellungen der Untersuchung, daher oft trivial.

Allerdings impliziert ergebnismäßig der Untersuchungsauftrag leicht solche Trivialitäten, da die Aufgabenstellung – nolens volens – eine Quantifizierung bereits eindeutiger Zusammenhänge abverlangt, offenbar in der Intention, allgemein bekannte Aussagen zur Bedeutung von Flughäfen auch statistisch untermauern zu lassen. Insoweit sind „triviale“ Ergebnisse der Untersuchung vorprogrammiert und daher als Kritikpunkte zu relativieren. Verstärkt wird diese Tendenz zur Trivialität noch durch die selbst formulierten Hypothesen des Gutachters, die er anhand von statistischen Daten zu belegen beabsichtigt:

- „• In Europa existieren in allen Ländern, unabhängig davon, ob der Staatsaufbau als föderalistisch oder als zentralistisch zu kennzeichnen ist, jeweils ein überragendes Finanz- und Dienstleistungszentrum. Diese Zentren zeichnen sich nicht nur durch branchenspezifische Besonderheiten aus, sondern sind auch die Regionen mit dem höchsten Einkommen pro Kopf in dem jeweiligen Staat.
- Diese Regionen verfügen über einen Flughafen, der national den ersten Rangplatz einnimmt und – bei den großen Staaten der EU – auch eine Drehkreuzfunktion im Luftverkehr erfüllt.
- In den Regionen dieser Spitzengruppe finden wir eine relativ ähnliche Ausprägung der Wirtschaftsstruktur vor.



- Die Dynamik des regionalen Strukturwandels und die Arbeitsplatzentwicklung dieser Regionen unterscheidet sich deutlich von der entsprechenden Entwicklung in den Regionen, die über eine Flughafeninfrastruktur von geringerer Bedeutung verfügen“.

Diese Hypothesen prägen den Untersuchungsgang vor und decken sich nur teilweise und indirekt mit dem ursprünglichen Auftrag aus der Mediation. Sie beinhalten ein gewisses „Vereinfachungspotential“ gegenüber der Aufgabenstellung.

3.2 Der nationale Vergleich zur Entwicklung der Wirtschaftsstruktur

In Abwandlung des Arbeitsprogramms wird ein nationaler, d. h. deutscher Vergleich (Städte mit mehr als 500 000 Einwohner) vorgenommen. **Begründet** wird dies damit, dass die nationale Datenlage eine weitaus bessere und tiefere Gliederung aufweist, als die europäische Vergleichsbasis. Verglichen wird Frankfurt mit den wichtigsten deutschen Flughafenstädten. Falsch ist dabei die Feststellung, dass nur Frankfurt allein über eine Drehkreuzfunktion in Deutschland verfüge. Dies trifft in einem gewissen Umfang ebenso für München zu.

Erschwerend für den Leser ist, dass im Text des Gutachtens offenbar einige Tabellenbezüge nicht richtig angegeben sind oder z. T. fehlen (Seite 13, 15, 16 und später Seite 27).

Als Ergebnisse des nationalen Vergleichs wird festgehalten, dass Frankfurt im Vergleich zu den anderen deutschen Großstädten mit ebenfalls bedeutenden Flughäfen (Zitat)

durch eine höhere Intensität des Strukturwandels gekennzeichnet ist;

eine bessere Arbeitsplatzentwicklung aufweist;

auf der Ebene der Wirtschaftszweige Verdrängungseffekte zu Lasten des Verarbeitenden Gewerbes, die auf den Flughafen zurückgeführt werden können, nicht nachweisbar sind.

Diese Entwicklungen lassen sich nach Auffassung des Gutachters nicht auf die Bedeutung des Frankfurter Flughafens **zurückführen**. Als ursächlich sieht er hierfür vielmehr die politischen Entscheidungen nach dem Zweiten Weltkrieg zugunsten Frankfurts an. Nach seiner Meinung hat diese „Historische Komponente“ auch den Ausbau des Frankfurter Flughafens zum Drehkreuz begünstigt.

Dies muß jedoch differenzierter gesehen werden. Durch die Zweiteilung Deutschlands wurde die Entwicklung des Luftverkehrs stark beeinflusst. Die internationalen Verbindungen konzentrierten sich in der neu entstandenen Bundesrepublik dort, wo die Nachfrage am größten war und die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung stand. Dies war neben dem Ruhrgebiet vor allen Dingen im Rhein-Main Gebiet, eben in Frankfurt a. **M., gegeben**. Ein Flughafen mit einem großen Einzugsgebiet wie in der Region Rhein-Main und



daher mit einem hohen Originäraufkommen ist außerdem aufgrund dieser vorhandene „betriebswirtschaftlichen Basis“ besonders geeignet, darüberhinaus auch eine Dreifachfunktion wahrzunehmen.

Hinzu kommt, dass die Deutsche Lufthansa durch den Aufbau ihrer operativen Basis Frankfurt Ende der Fünfziger Jahre die Entwicklung des Flughafens Frankfurt bis heute entscheidend mitgeprägt hat. Die Wirtschaftsstruktur Frankfurts, wie sie sich nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelt hat, war sicherlich ebenfalls ein Anreiz für die weitere Entwicklung des Flughafens. Alle Effekte aber, Wirtschaftsstruktur, bevölkerungsreiche Einzugsgebiet, verkehrsgünstige Lage der Region waren gleichermaßen über die Jahrzehnte der Motor für die Entwicklungen von Land, Stadt und Flughafen und beeinflussten sich in ihrem Wachstum und Ausprägung gegenseitig in interdependenter Weise.

3.3 Rangordnung der europäischen Flugplätze und Wirtschaftsstruktur

In diesem Teil der Analyse wurden verschiedene Untersuchungsmethoden verwendet (Clusteranalyse und verschiedene Regressionsanalysen, multivariate Analysemethoden). Damit wurden verschiedene Parameter (Niveau- und Wachstumsparameter), Faktoren (Regionalfaktoren) und sog. Proximitätsmaße berechnet, um über Passagier- und Frachtaufkommen Rangfolgen und Entwicklungspotentiale deutscher und europäischer Flughäfen zu ermitteln.

Leider hat der Gutachter davon abgesehen, diese Analysemethoden (wenigstens in einem Anhang) etwas näher zu beschreiben und verständlicher zu machen, wahrscheinlich davon ausgehend, dass jeder Leser damit vertraut sein sollte. Für das bessere Verständnis des Gutachtens ist zu hoffen, dass diese Unterstellung auch zutrifft.

Die Ergebnisse aus der Kombination von Cluster- und Regressionsanalyse zu den deutschen Flughäfen bieten für Fachleute nichts Neues. Diejenigen für Frankfurt,

dass der Flughafen zu den drei Flughäfen in Westeuropa gehört, die über eine weltweite Bedeutung verfügen,

dass im Zeitverlauf Frankfurt seine Marktstellung beim Passagieraufkommen gegen die wichtigsten Wettbewerber halten kann, Köln und insbesondere Amsterdam sich beim Frachtaufkommen jedoch besser entwickeln,

und dass mit München und unter Umständen mit dem neuen Großflughafen in Berlin Frankfurt im Zeitablauf auch national neue Wettbewerber erwachsen,

sind allgemein bereits bekannt und trivial und lassen sich mit hohen Vertrauensgraden beinahe auch ohne Statistik formulieren.



Zur Frage der Ausbildung typischer Branchenstrukturen aufgrund der Existenz von Flughäfen, wird wenig über das bereits Bekannte hinaus ausgeführt. Es wird der **Auftrag** des Mediationskreises, „typische **Branchencluster** mit hoher Affinität zu Flughäfen zu identifizieren“, praktisch nicht erfüllt.

Doch gibt es hierzu durchaus beeindruckende Beispiele. So hat sich beispielsweise in den 20 Jahren seit der Eröffnung des Pariser Flughafens Charles de Gaulle ein **Gewerbezentrum** mit über 400 Unternehmen und 40.000 direkten Arbeitsplätzen in allen Berufssparten entwickelt. Die durch diesen Flughafen geschaffenen Arbeitsplätze machen mehr als ein Drittel aller Arbeitsplätze aus, die von 1975 bis 1990 im Pariser Großraum geschaffen wurden.

In Hong Kong existieren rund 75.000 Industrie- und Handelsunternehmen, die direkt oder indirekt mit dem Flughafen verbunden sind und ungefähr 900.000 Personen beschäftigen

Auch der neue Münchner Flughafen liefert ein aktuelles Beispiel mit ca. 430 Ansiedlungen seit seiner Eröffnung im Jahre 1992.

3.4 Zusammenhang zwischen Wirtschaftsstruktur, regionalem Einkommen und Flughafeninfrastruktur.

In diesem Teil der Untersuchung (Kapitel 4) wird tabellarisch aus diversen Statistiken nachgewiesen,

„**dass** die westeuropäischen Flughafenregionen nicht nur ein höheres Niveau bei der Bruttowertschöpfung je Einwohner aufweisen, sondern dieses sich auch dynamischer als im jeweiligen nationalen Durchschnitt **entwickelt**“.

Bezüglich der Arbeitslosenquoten konnte der Gutachter nicht bestätigen, dass der Arbeitsmarkt in Relation zur Größe des Flughafens positiv beeinflusst wird. Diese Aussage steht im Widerspruch zu den bereits dem Mediationskreis vorliegenden Wirtschaftsgutachten „Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt / Main“ sowie „Bedeutung des Flughafens Frankfurt a. M. als Standortfaktor für die regionale Wirtschaft“. In diesen Gutachten wurde quantitativ dargelegt, welches bedeutende Arbeitsplatzpotential verlustig geht, wenn -der Frankfurter Flughafen nicht ausgebaut wird. In einem Umkehrschluß kann man daraus folgern, dass ein Flughafen von der Bedeutung und Größe Frankfurts einen Einfluß auf die Arbeitslosenquote in der Region haben muß.



4 Empfehlungen zum Umgang mit den vorliegenden Gutachten.

Das Gutachten bestätigt also in vielen Punkten nur, was allgemein schon bekannt ist. Einen breiteren Raum nimmt die Analyse der deutschen Verhältnisse ein. Vergleichsweise kommt die europäische Komponente, wie im **Arbeitsprogramm** eigentlich gefordert, zu kurz. Der Gutachter begründet dies mit der wesentlich schlechteren statistischen Datenlage im europäischen Raum. Redaktionell wären im Gutachten auch einige Verbesserungen und Ergänzungen für ein besseres Verständnis des Lesers angebracht gewesen.

Es ist zu vermuten, dass die Erwartungen des Mediationskreises hinsichtlich des **Umfangs**, der Tiefe und der Substanz des Gutachtens – gemessen an den Vorgaben der ursprünglichen Aufgabenstellung – über das hinaus gingen, was schlußendlich als Bericht geliefert wurde.

Es wird empfohlen, die Ergebnisse trotzdem zur Kenntnis zu nehmen.

Frankfurt a. M., den 9.11.1999
Prof. Dr.-Ing. Heinrich Beder