

# **Volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen**

## *Wichtige Ergebnisse im Überblick*

Wissenschaftliche Forschungsstudie im Auftrag  
der Interessengemeinschaft der Regionalflughäfen (IDRF)

Die Interessengemeinschaft der Regionalflughäfen (IDRF) ist ein Zusammenschluss von regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen. Die IDRF vertritt die gemeinsamen Interessen ihrer Mitglieder und setzt sich für die optimale Nutzung der vorhandenen Anlagen und Kapazitäten sowie den bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau einer flächendeckenden Luftverkehrsinfrastruktur in Deutschland ein.

Bei den in dieser Studie ermittelten Einkommens- und Beschäftigungseffekten und des zusätzlichen Steueraufkommens durch Flughäfen und Landeplätze ist zu beachten, dass diese allein aufgrund der Tätigkeit von sechzehn regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen entstehen, die in dieser Studie als „IDRF-Flugplätze“ bezeichnet werden: Allendorf/Eder, Altenburg-Nobitz, Cottbus-Drewitz, Donaueschingen-Villingen, Egelsbach, Kassel-Calden, Kiel, Lahr, Magdeburg, Mannheim, Memmingen, Mosbach-Lohrbach, Schwäbisch Hall, Siegerland und Zweibrücken. Dazu wird auch der Flugplatz Mendig gezählt, der gegenwärtig noch den Status eines Militärflugplatzes besitzt, künftig aber zivil genutzt werden soll. Bei Einbezug aller regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze Deutschlands über den Kreis der IDRF-Flugplätze hinaus, insbesondere großer regionaler Flughäfen wie Friedrichshafen, Karlsruhe/Baden-Baden, Lübeck, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt, liegen die wirtschaftlichen Auswirkungen wesentlich höher.

### **Beschäftigungseffekte**

Im Jahr 2005 sind auf den Geländen der IDRF-Flugplätze insgesamt 8.834 Personen beschäftigt, davon 2.550 Personen in luftfahrtbezogenen Unternehmen. Dabei wurden in den letzten Jahren an den IDRF-Flugplätzen eine Vielzahl neuer Stellen mit unterschiedlichen Qualifikationsniveaus geschaffen.

Die Vorleistungskäufe und Investitionen der an den IDRF-Flugplätzen ansässigen luftfahrtbezogenen Unternehmen lösen indirekte Beschäftigungswirkungen bei den beauftragten Zulieferunternehmen außerhalb des Flugplatzgeländes aus, die zur Abwicklung der Aufträge selbst wieder Vorleistungen beziehen und Investitionen tätigen. Die direkt und indirekt entstandenen Einkommen der Arbeitnehmer und Selbständigen führen zu erhöhten Konsumausgaben. Die damit verbundenen Beschäftigungseffekte werden als induziert bezeichnet. Indirekt und induziert erhalten ausgehend von den 2.550

Beschäftigten in luftfahrtbezogenen Unternehmen über die IDRF-Flugplätze weitere 3.825 Beschäftigte einen Arbeitsplatz.

Volkswirtschaftlich sind mit dem Flugbetrieb an den IDRF-Flugplätzen also insgesamt 6.375 Arbeitsplätze verknüpft. Dabei sind die temporären Beschäftigungseffekte von Ausbau- oder Erhaltungsmaßnahmen bei der Verkehrsinfrastruktur an den IDRF-Flugplätzen nicht berücksichtigt.

### Einkommenseffekte

Als direkte Einkommenseffekte der IDRF-Flugplätze entstehen ausgehend von den 2.550 in luftfahrtbezogenen Betrieben beschäftigten Erwerbstätigen ein Produktionswert von 289,8 Mio. €, eine Bruttowertschöpfung von 147,4 Mio. € sowie eine Lohn- und Gehaltssumme von 67,1 Mio. €. Zusätzlich zu diesen direkten Einkommenseffekten durch die IDRF-Flugplätze resultieren indirekte und induzierte Einkommenseffekte. Der indirekte und induzierte Produktionswert von 434,8 Mio. € geht mit einer Bruttowertschöpfung von 221,1 Mio. € und einer Lohn- und Gehaltssumme von 100,7 Mio. € einher.

Insgesamt steigern die IDRF-Flugplätze den gesamtwirtschaftlichen Produktionswert um 724,6 Mio. €, die Bruttowertschöpfung um 368,5 Mio. € und erzeugen eine Lohn- und Gehaltssumme von 167,8 Mio. € (Abb. 1).

Beschäftigung (Erwerbstätige)	Direkt	2.550
	Indirekt und induziert	3.825
	<b>Summe</b>	<b>6.375</b>
Produktionswert (in Mio. €)	Direkt	289,8
	Indirekt und induziert	434,8
	<b>Summe</b>	<b>724,6</b>
Bruttowertschöpfung (in Mio. €)	Direkt	147,4
	Indirekt und induziert	221,1
	<b>Summe</b>	<b>368,5</b>
Lohn- und Gehaltssumme (in Mio. €)	Direkt	67,1
	Indirekt und induziert	100,7
	<b>Summe</b>	<b>167,8</b>

**Abb. 1: Einkommens- und Beschäftigungseffekte der IDRF-Flugplätze für 2005**

### Fiskalische Effekte

Aus den direkten, indirekten und induzierten Einkommenseffekten der IDRF-Flugplätze ergeben sich für den Fiskus zusätzliche Einnahmen. Das Steueraufkommen ist wie folgt von der Leistungserstellung der IDRF-Flugplätze betroffen:

- Die durch die Leistungserstellung des Flughafens entstehenden Einkommen beeinflussen die Höhe des Lohn- und Einkommensteueraufkommens einschließlich Solidaritätszuschlag.
- Aus den Einkommen resultieren Konsumausgaben. Dadurch erhöht sich das Aufkommen aus Umsatz- und Mineralölsteuer.
- Die Produktion des Flughafenbetreibers und der am Flughafen ansässigen Unternehmen sowie der Zulieferunternehmen und Konsumgüterproduzenten führt zu Steuereinnahmen aus gewerblicher Tätigkeit.

Bund, Länder und Gemeinden erhalten über die luftverkehrsbezogene Leistungserstellung an den IDRF-Flugplätzen steuerliche Mehreinnahmen von jährlich 66,0 Mio. €. Hinzu kommt ein Entlastungseffekt für die kommunalen Kassen, die aufgrund der an den IDRF-Flugplätzen geschaffenen Arbeitsplätze weniger Sozialhilfeleistungen im Rahmen des Arbeitslosengeldes II erbringen müssen.

Die Steuereinnahmen und der Entlastungseffekt bei den Kosten der Arbeitslosigkeit übersteigen die für Investitionen in die Flugplatzinfrastruktur verwendeten öffentlichen Gelder und die aus öffentlichen Haushalten zu tragenden Betriebsverluste aus der laufenden Geschäftstätigkeit der Flugplätze.

### **Bedeutung als Standortfaktor**

Gute Verkehrsanbindungen gehören zu den wesentlichen Faktoren bei der Bewertung der Standortqualität und sind ein wichtiges Argument für die regionale Wirtschaftsförderung. Flughäfen sind häufig Kristallisationspunkte für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region. Als Schnittstelle zwischen Luft- und Bodenverkehr verbessert ein leistungsfähiger Regionalflughafen die Erreichbarkeit einer Region für Geschäftsreisende und Luftfrachtgüter. Die hochwertige Mobilität des Luftverkehrs ist dabei gerade für international tätige Unternehmen ein wichtiger Standortfaktor. Im Hinblick auf die wachsende Standortkonkurrenz im erweiterten Europa und den gleichzeitigen Rückgang traditioneller Standortbindungen ist eine Wirtschaftsregion auf einen eigenen regionalen Verkehrsflughafen oder Verkehrslandeplatz angewiesen. Dieser ermöglicht Geschäftsreisenden eine zeitliche und räumliche Mobilität, die von keinem anderen Verkehrsmittel erreicht wird. So kann mit einer modernen Maschine des individuellen Geschäftsreiseverkehrs, die über eine Reichweite von rund 1.500 km verfügt, ein engmaschiges Netz von über 1.000 europäischen Zielen (Flughäfen und Landeplätze) ohne Zwischenlandung erreicht werden.

Die IDRF-Flugplätze sind beispielsweise in Egelsbach, Kassel-Calden, Mannheim und Siegerland Standorte für zahlreiche luftverkehrsbezogene Unternehmen, die wiederum zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen im Flugplatzumland beitragen. Neben der Bedeutung für die Unternehmenssicherung, -erweiterung und -neuansiedlung eröffnen mehrere IDRF-Flugplätze (z.B. Altenburg-Nobitz, Memmingen oder Zweibrücken) auch Potenziale für den regionalen Tourismus. Die Einkommens- und Beschäftigungseffekte der

regionalen Standortverbesserung durch die IDRF-Flugplätze können ein Vielfaches der direkten, indirekten und induzierten Effekte ausmachen.

### **Regionale Daseinsvorsorge**

Eine gute öffentliche Infrastruktur fördert das Wirtschaftswachstum. Der Stellenwert einer vorhandenen Flugplatzinfrastruktur für die regionale Wirtschaftsentwicklung zeigt sich am empirisch nachweisbaren Zusammenhang zwischen Förderbedürftigkeit und Erreichbarkeit von Regionen. Im Hinblick auf die wachsende Standortkonkurrenz weisen Regionen mit hochwertiger Luftverkehrsanbindung und Direktflügen ohne Umsteigen zu aus- und inländischen Wirtschaftszentren eine bessere soziale und wirtschaftliche Entwicklung auf. Das äußert sich etwa in einer günstigeren Beschäftigungssituation, in überdurchschnittlichen Arbeitsproduktivitäten sowie höheren Pro-Kopf-Einkommen.

Regional wirksame Flughäfen für den gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr werden als kleinere Knoten im deutschen Luftverkehrsnetz besonders dann von der Wirtschaft benötigt, wenn die überregionale Straßen- und Schienenanbindung nicht ausgebaut ist. Das belegen Beispiele wie der Flugplatz Allendorf/Eder, der zur Sicherung von über 3.500 Arbeitsplätzen der Viessmann-Werke am dortigen Unternehmensstammsitz beiträgt, oder der Flugplatz Schwäbisch Hall, der für den geschäftlichen Erfolg der weltweit tätigen Würth-Gruppe mit seinen 50.000 Mitarbeitern von wesentlicher Bedeutung ist.

Flughäfen und Landeplätze gehören wie andere Infrastruktureinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr auf der Straße, der Schiene und dem Wasser zu den klassischen Verkehrsinfrastrukturanlagen. Sie dienen der regionalen Daseinsvorsorge, also der nachhaltigen sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in den einzelnen Regionen und schaffen dabei einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen im Sinne externer Erträge. Ausbauvorhaben an Regionalflyghäfen sind entsprechend nicht nur betriebswirtschaftlich zu bewerten, sondern gerade auch volkswirtschaftlich als Investition zur Aufwertung der regionalen Infrastruktur.

### **Kontakt**

Prof. Dr. Richard Klophaus

Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL)

Centre for Aviation Law and Business

FH Trier/Umwelt-Campus Birkenfeld

Postfach 1380

55761 Birkenfeld

Tel. 0 67 82 / 17-12 06

Fax 0 67 82 / 17-12 60

E-Mail: [zfl@umwelt-campus.de](mailto:zfl@umwelt-campus.de)

## Volkswirtschaftliche Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Siegerlands für 2005

Beschäftigung (Erwerbstätige)	Direkt	162
	Indirekt und induziert	243
	<b>Summe</b>	<b>405</b>
Produktionswert (in Mio. €)	Direkt	18,4
	Indirekt und induziert	27,6
	<b>Summe</b>	<b>46,0</b>
Bruttowertschöpfung ( in Mio. €)	Direkt	9,4
	Indirekt und induziert	14,0
	<b>Summe</b>	<b>23,4</b>
Lohn- und Gehaltssumme (in Mio. €)	Direkt	4,3
	Indirekt und induziert	6,4
	<b>Summe</b>	<b>10,7</b>

### Fiskalische Effekte

Aus den direkten, indirekten und induzierten Einkommenseffekten des Flughafens Siegerland ergeben sich für Bund, Länder und Gemeinden steuerliche Mehreinnahmen von jährlich 4,2 Mio. €.