

Kaarster gegen Fluglärm e.V.

„IHK spricht sich für Kapazitätserweiterung aus.

Stellungnahme zum Antrag des Düsseldorfer Flughafens“

- Eine Erwiderung –

- 1. In der Stellungnahme wird behauptet, dass die Stellungnahme „nach sorgfältiger Abwägung und Berücksichtigung der Sorgen der Bürger vor einer Zunahme des Fluglärms“ abgegeben wird.**

Erwiderung:

Die vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger würden gerne die Abwägungsgründe kennen. Sie werden in der Stellungnahme nicht aufgeführt. Ebenso wenig findet sich in ihr eine Auseinandersetzung mit den „Sorgen der Bürger vor einer Zunahme des Fluglärms. Die Behauptung entpuppt sich als rhetorische Floskel.

- 2. Die IHK Niederrhein führt eine Unternehmensbefragung aus dem Jahr 2015 an, um den Bedarf nach einer Kapazitätserweiterung zu begründen. Die überwiegende Zahl der Unternehmen, die sich daran beteiligt haben, haben „den Flughafen als sehr wichtig oder wichtig für ihr Unternehmen“ eingestuft.**

Erwiderung:

Das positive Votum ist weder überraschend, noch hat es etwas mit der umstrittenen Kapazitätserweiterung zu tun. Der Bedarf nach Geschäftsflügen für die heimische Wirtschaft wird heute ausreichend befriedigt. Es gibt kaum eine europäische Destination, die nicht von DUS aus angefliegen wird. Dabei ist die Frequenz bei wichtigen Zielen sehr hoch. Im Übrigen stagniert der Geschäftsreiseverkehr ab Düsseldorf seit Jahren bei ca. 1/3 der Fluggäste. Der vom Flughafen DUS behauptete Bedarf ist nicht in der Zunahme des Geschäftsverkehrs begründet. Auch im Prognosejahr 2030 bestehen keinerlei Engpässe. Insofern ist die Behauptung: „Die IHK sieht im Status Quo eine Bedrohung für den Geschäftsreiseverkehr“ absurd. Würde man aber dem Argument folgen, dass der Geschäftsreiseverkehr nicht mehr befriedigt werden kann, weil der Flugverkehr immer mehr touristischen Zwecken diene, dann läge es nahe, die Landesregierung aufzufordern endlich Kooperationen der Flughäfen anzustreben und ein Multi-Airport-Konzept in NRW zu etablieren. Gerade die Rhein-Ruhr-Region mit einem internationalen Airport (DUS) und den Regionalflyghäfen in Dortmund, Weeze und Münster-Osnabrück ist dafür

prädestiniert. DUS könnte sich dann als Qualitätsflughafen mit Schwerpunkt „Internationaler Geschäftsreiseverkehr“ profilieren.

Der von der IHK Niederrhein so stark unterstützte Antrag des Flughafens zielt aber gerade darauf, das Angebot an Slots auszuweiten, um von den Regionalflughäfen in NRW und der Niederlande Fluggäste für den Tourismusverkehr abzuwerben. Die Kapazitätserweiterung verhindert eine sinnvolle Multi-Airport-Struktur in der Region.

Für den Einzugsbereich der IHK Niederrhein bestehen im Übrigen ohnehin keine Engpässe. Von den ca. 22,5 Mio. Fluggästen des Flughafen DUS kommen nur 7,5 Mio. aus der Raumordnungsregion Düsseldorf.

3. Der Flughafen Düsseldorf sei ein Jobmotor.

Erwiderung:

Interessant an den Ausführungen ist, dass die IHK Niederrhein nicht behauptet, die Erweiterung des Flughafens führe zu mehr Jobs und zu mehr Wachstum. Vielmehr führt sie die Zahl der heute „direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätze“ und die Bruttowertschöpfung des Flughafens an. Selbst wenn man die Zuordnung dieser Zahlen zum Flughafen („Jobmotor“) als richtig unterstellt, ist damit nichts über die wirtschaftliche und beschäftigungspolitische Wirkung der beantragten Erweiterung gesagt.

Es darf vermutet werden, dass die Autoren der Stellungnahme der IHK Niederrhein dieser Frage ausgewichen sind, weil sie weder einen empirischen noch einen wissenschaftlichen Beleg dafür anführen können, dass mehr Luftverkehr zu mehr Jobs und mehr Wachstum in einer Wirtschaftsregion führt.

Da in der von den Befürwortern der Erweiterung, zumeist ideologisch aber nicht sachorientiert geführten Diskussion, die ökonomische Bedeutung einen zentralen Stellenwert hat, sollen an dieser Stelle die entsprechenden Quellen benannt werden:

Zunächst ist festzustellen, dass Luftverkehr ein unentbehrlicher Bestandteil moderner Marktwirtschaften geworden ist. Dies steht aber hier nicht in Frage. Es geht nicht darum, dass jemand den Antrag gestellt hätte, den Flughafen Düsseldorf zu schließen. Es geht vielmehr darum zu beurteilen, ob eine Erweiterung des Flugverkehrs in einer Region, die bereits eine hohe Wertschöpfung und ein sehr gutes Beschäftigungsniveau aufweist, zusätzliche positive Effekte hätte.

Einer der ersten Arbeiten zu dieser Frage war eine Studie des Rheinisch Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung RWI aus Essen von 1999, die im Rahmen einer Untersuchung von Flughafen- und Nichtflughafenstandorten in ganz Europa zu dem Ergebnis kam, dass Luftverkehr die Arbeitsmärkte der jeweiligen Regionen nicht

positiv beeinflusst.¹ Eine neue Studie desselben Instituts von 2015 bestätigt diese Ergebnisse.²

Ein gleichlautendes Ergebnis erzielte 2009 *Claudia Salow* in einer Studie, die sämtliche Kreise und kreisfreie Städte Deutschlands umfasste. Eine andere Studie aus dem Jahr 2015 untersuchte alle Nuts 2 Regionen in 15 europäischen Ländern. Die Ergebnisse sind in den nachstehenden Graphiken wiedergegeben.

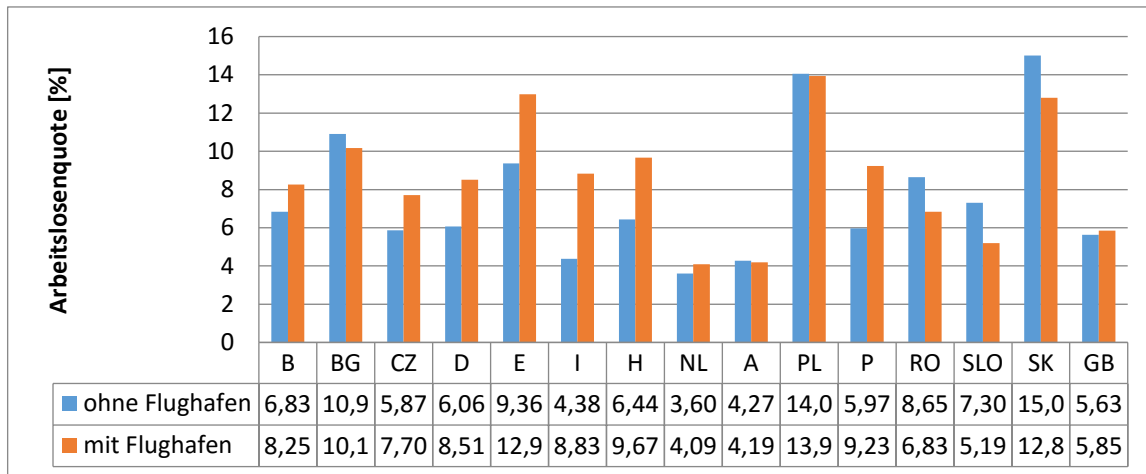


Abbildung Luftverkehr und Arbeitsmarkt

Erläuterung: Betrachtung der Arbeitslosenquoten im Zeitraum von 2001 bis 2010 für europäische Nuts-2-Regionen mit und ohne Verkehrsflughäfen

Quelle: Eurostat

Die Abbildungen zeigen: Regionen mit Verkehrsflughäfen haben keine günstigeren Arbeitslosendaten als Regionen ohne Verkehrsflughäfen. Für das *Wirtschaftswachstum* ergeben sich dieselben Ergebnisse, wie die nachfolgende Graphik zeigt.

¹ Vgl. Salow, C., (2009), *Der Flughafen als regionale Wachstumsdeterminante*, Wissenschaftliche Forschungsstudie an der TU Chemnitz, Chemnitz

² Breidenbach, P., 2015, Ready for Take-off? The Economic Effects of Regional Airport Expansion. Ruhr Economic Papers Nr. 549. RUB, RWI, Essen

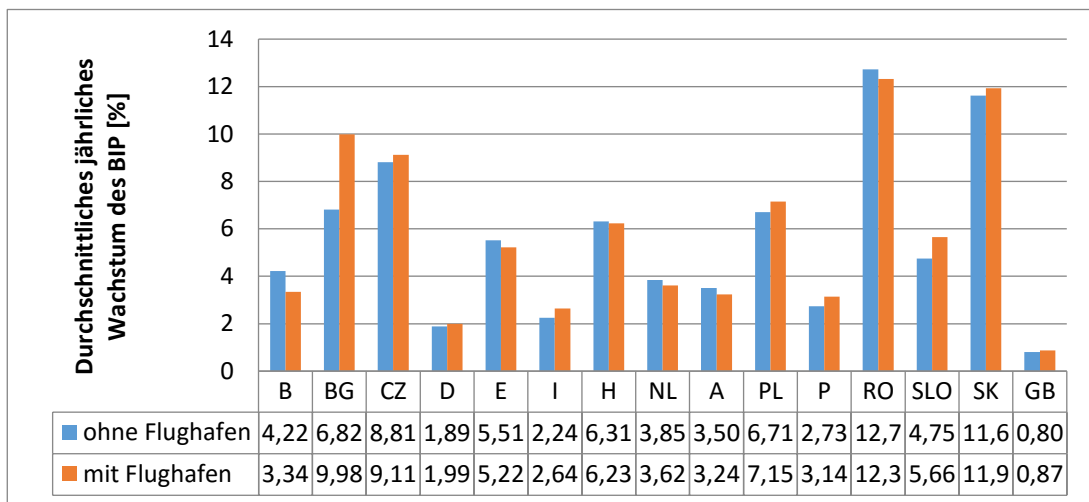


Abbildung Luftverkehr und BIP-Wachstum

Erläuterung: Betrachtung der Wachstumsraten des BIP für den Zeitraum von 2001 bis 2010 für europäische Nuts-2-Regionen mit und ohne Verkehrsflughäfen

Quelle: Eurostat

Insgesamt zeigt sich, dass die Studien deutlich zu erkennen geben, dass sich Regionen *mit* Verkehrsflughäfen nicht besser entwickeln als Regionen *ohne* Verkehrsflughäfen. Die Wachstumsraten unterscheiden sich wenig. *Bogai* und *Wesling* vom Institut für Arbeitsmarktforschung kommen zu ähnlichen Ergebnissen.³

Von 1999 bis heute sind unabhängige Studien vorhanden, welche die oft behauptete positive Beziehung zwischen regionaler Luftverkehrsentwicklung und Wirtschaftswachstum *nicht* bestätigen, sondern aufzeigen, dass beides unabhängig voneinander verläuft. Das ist mittlerweile gefestigtes Wissen und muss bei einer Abwägung des Wachstumsantrags des Flughafens Düsseldorf einbezogen werden. Dies gilt umso mehr, als der Antrag des Flughafens – nach eigenen Angaben! – darauf zielt, den Regionalflughäfen (u. Weeze) Fluggäste abzuwerben. Insofern ist also davon auszugehen, dass die regionalwirtschaftlichen Effekte am Niederrhein durch die Gefährdung des Flughafens Weeze negativ sein werden. Es ist nicht nachvollziehbar, wie die IHK Niederrhein solche negativen Effekte auch noch unterstützen kann.

³ Bogai, D., Wesling, M., (2011), *Beschäftigungseffekte von Großflughäfen – eine kritische Bestandsaufnahme*, in: Jahrbuch für Regionalwissenschaften, Vol. 31, S. 75-91

Es stellt sich die Frage, wie man diese Ergebnisse mit der Tatsache zusammenbringen kann, dass Luftverkehr insgesamt gesehen für moderne Marktwirtschaften essentiell ist. Diese Frage wird auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse heute so beantwortet, dass es auf den Luftverkehr im Allgemeinen ankommt. Ob ein Flughafen in unmittelbarer Nähe zu einer wirtschaftlichen Aktivität vorhanden ist oder ob ein Flughafen weiter weg ist, spielt nur eine untergeordnete Rolle. Beispielhaft kann die Rhein-Neckar-Region genannt werden, die zu den erfolgreichsten Regionen Deutschlands gehört, wobei sie über keinen nennenswerten eigenen internationalen Flughafen verfügt und die Region vom Großflughafen Frankfurt etwa genauso weit entfernt ist, wie Düsseldorf von Frankfurt.

Seit einiger Zeit thematisiert die Luftverkehrswirtschaft das Phänomen der *Konnektivität*. Unter der Konnektivität versteht man die *Qualität* der Verkehrsanbindung einer Region zu wichtigen anderen Regionen. Eine gute Konnektivität sei wesentlich für Arbeit, Wachstum und Entwicklung, lautet die These. Dieser Bezug gilt allerdings nur für den Geschäftsreiseverkehr. Wie weiter oben dargestellt, macht er am Flughafen DUS mit seinen hervorragenden internationalen Verbindungen weniger als 1/3 der Fluggastzahlen aus.

Untersuchungen des schweizerischen Forschungsinstituts BAK Basel Economics (im Auftrag der schweizerischen Bundesregierung) sind der Frage nachgegangen, ob bessere Konnektivität in einer Region zu mehr *Hightech-Aktivitäten* führt, weil Hightech-Branchen den internationalen Austausch von Ideen und Personen benötigen. Dieser würde erleichtert, wenn Flughäfen größer seien und mehr Verbindungen aufwiesen. Der Zusammenhang wird aber nicht bestätigt: „Zudem zeigen in der europäischen Stichprobe die Hightech-Branchen keinen positiven Einfluss der Erreichbarkeit.“⁴ Auch die Situation von Berlin liefert ein Gegenbeispiel. Vielmehr kommt es darauf an, dass die erreichte Konnektivität und die Frequenz für Geschäftsreisende hochgehalten werden kann. Diese ist aber im Zusammenhang mit den Plänen des Flughafens DUS nicht gefährdet.

Diese Erkenntnis ist für den Wirtschaftsraum Düsseldorf wichtig, weil sie zeigt, dass mit einem Wachstum des Flughafens nicht auf zusätzliche wirtschaftliche Impulse gehofft werden kann.

⁴ Müller, U., u.a., (2011), *Produktivität und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen – Erreichbarkeit und Wirtschaftsentwicklung*, Studie im Auftrag des schweizerischen Staatssekretariats für Wirtschaft SECO, veröffentlicht vom SECO als Strukturberichterstattung Nr. 48/5, Bern

4. Die Engpässe am Flughafen DUS lassen sich nicht durch eine „Verlagerung“ der Nachfrage an andere Flughäfen lösen.

Erwiderung:

Mit dieser Behauptung widerspricht die IHK Niederrhein interessanterweise den Gutachtern ARC, die im Auftrag des Flughafens im Rahmen einer „Potenzialanalyse“ die wesentliche Begründung für die Erweiterung des Flughafens geliefert haben⁵. Die Gutachter gehen davon aus, dass es bis 2030 zu einer erheblichen Verlagerung von Fluggästen, die heute Regionalflughäfen bevorzugen nach DUS kommen kann, wenn hier die Kapazitäten ausgeweitet werden. Damit wird implizit gesagt, dass Verlagerungen durchaus möglich sind – wenngleich in diesem Falle zu Lasten der Regionalflughäfen in NRW, vor allem auch zu Lasten des am Niederrhein gelegenen Flughafens Weeze. Es reicht ja bereits, wenn sich eine Airline wie Ryanair entscheidet, Weeze nicht mehr zu bedienen.

Das Gutachten von ARC weist – gestützt auf Umfragen – einen Bedarf (im Sinne eines Wunsches) nach *Reisen* von einem Ausgangsort zu einem Zielort nach. Nachfrager haben in dem ARC-Modell keine Präferenz für irgendeinen Flughafen. Es geht ihnen in diesem Modell nur um Reisen, d.h. um Ortsveränderungen von einem Startort zu einem Zielort. Keine einzige Reise geht dabei verloren. Deshalb kann man mit dem ARC-Modell keine originäre Nachfrage für Reisen ab einem bestimmten Flughafen begründen. Das Gutachten zeigt, wie die Reisenden nach Angebotsveränderungen von Flughäfen von einem zu einem anderen Flughafen wechseln – in diesem Falle nach Düsseldorf!

Das ARC-Gutachten zeigt auch, dass alle Flughäfen in NRW zusammen eine ausreichende Kapazität für den für 2030 prognostizierten Bedarf haben. Es kann deshalb empfohlen werden, dass Flughäfen in NRW kooperieren, statt sie auszubauen. Dies wird aber nur dann funktionieren, wenn die Kapazitätsengpässe des Flughafens DUS **nicht** beseitigt werden! Der Flughafen Düsseldorf könnte in einem Kooperationsmodell (Multi-Airport-Struktur) die Rolle eines Qualitätsflughafens bekommen, mit einem Schwerpunkt auf dem internationalen Geschäftsreiseverkehr. Die (wohnortnäheren) Regionalflughäfen könnten in ihrer Funktion für den Urlaubsreiseverkehr (Point-to-Point) gestärkt werden. Dieses Modell wäre marktwirtschaftlich, weil eine Stärkung der Regionalflughäfen Subventionen künftig überflüssig machen könnte.

⁵ Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2030 des Airport Research Center vom 6.11.2015, Airport Research Center, Aachen („ARC-Prognose“)

Fazit:

Die Stellungnahme der IHK Niederrhein führt keine begründeten Argumente für den Ausbau des Flughafens DUS an, die einer genaueren Prüfung standhalten.

Insbesondere gilt dies für die Wirkung der beantragten Maßnahme für Arbeit und Wirtschaft. Erstaunlich ist, dass die Fixierung der IHK Niederrhein auf die politische Unterstützung der Antragsteller, dazu führt, dass die originären Interessen der regionalen IHK aus dem Blick geraten. So gefährden die Pläne des Flughafens DUS die Existenz des Regionalflughafens Weeze, wie auch der anderen Regionalflughäfen in der Rhein-Ruhr-Region. Die ökonomischen und beschäftigungspolitischen Folgen einer solchen Konsequenz, die sich aus dem Antrag des Flughafens ergibt, bleibt in der Stellungnahme der IHK ein dunkler Fleck.