

Flughafen Frankfurt – Wie wichtig ist er für die Wirtschaft?

Verantwortlich:

Dr.-Ing. Berthold Fuld

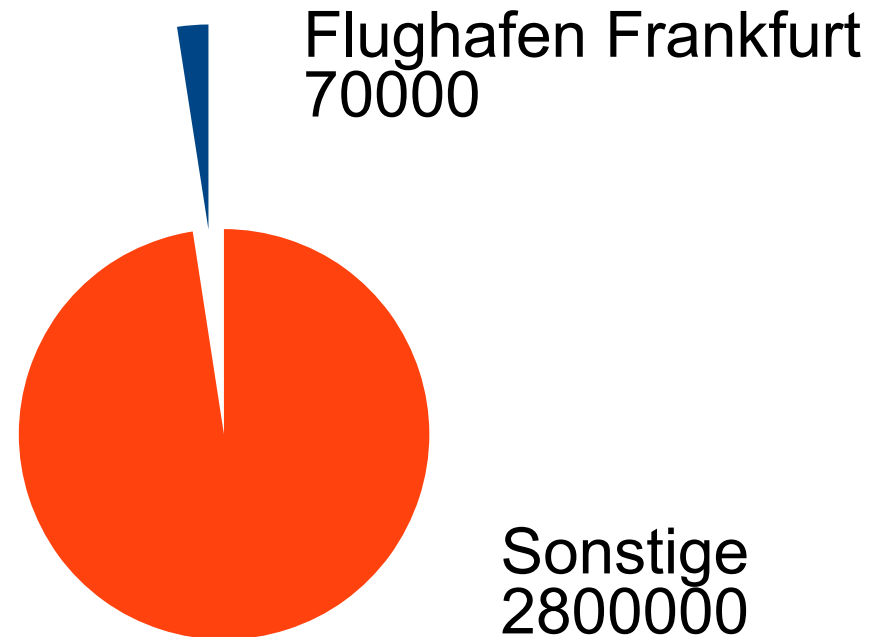
Mainz 31.1.2012

Gliederung

- Flughafen “Wirtschaftliches Herzstück der Region”?
- Flughafen “Motor der Region”?
- Standortfaktor Flughafen
- Braucht die Fracht die Nacht?
- Externe Kosten
- Fazit

Nur 2,5% aller Arbeitskräfte in der Region arbeiten am Flughafen

Arbeitskräfte in der Region Frankfurt Rhein-Main



Arbeitsplatzentwicklung wurde überschätzt

Arbeitsplätze am Flughafen nach Prognose und tatsächliche Entwicklung

Prognose 2011 Ausbaufall: 85.886

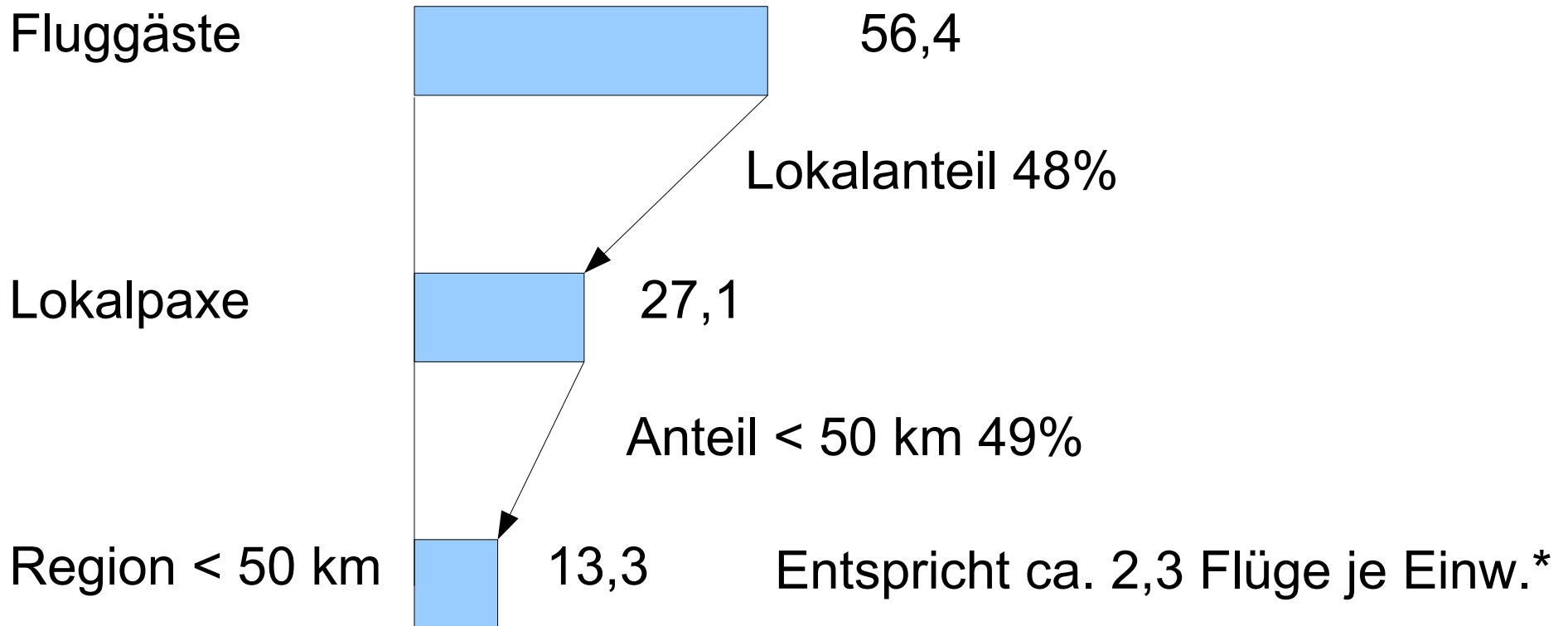
Prognose 2011 Nichtausbaufall: 76.030

Ist 2011 lt. Fraport: 70.000

Ist 2011 in Sat3, Sendung Scobel v. 26.1.12: 68.000

Eine herausragende Bedeutung des Luftverkehrs ist nicht erkennbar

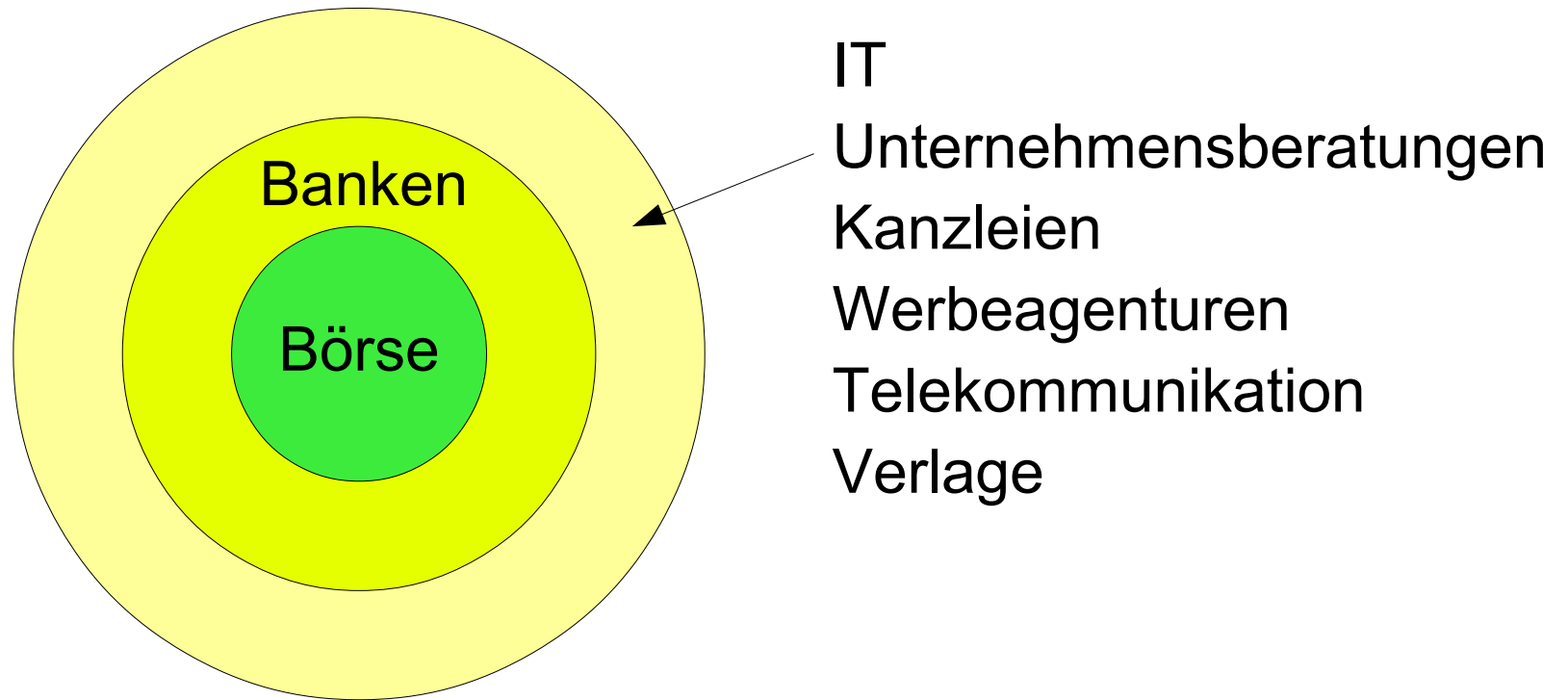
Verkehrszahlen 2011 in Mio. (auf Basis Anteile 2010) in der Region



Zum Vergleich: 198 Mio. Flüge 2011 entsprechen 2,4 Flughafennutzungen je Einwohner deutschlandweit

*Grundlage: Einwohner&Beschäftigtenzahlen Region Frankfurt Rhein-Main

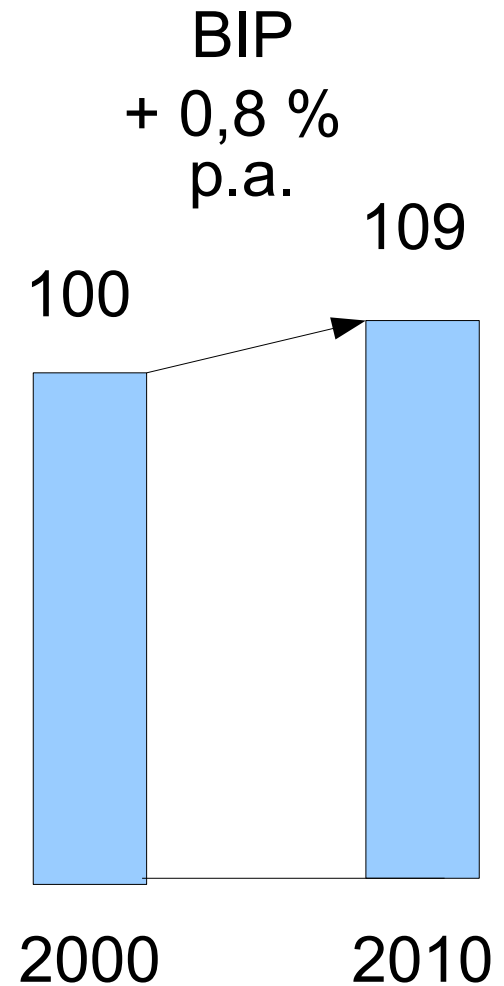
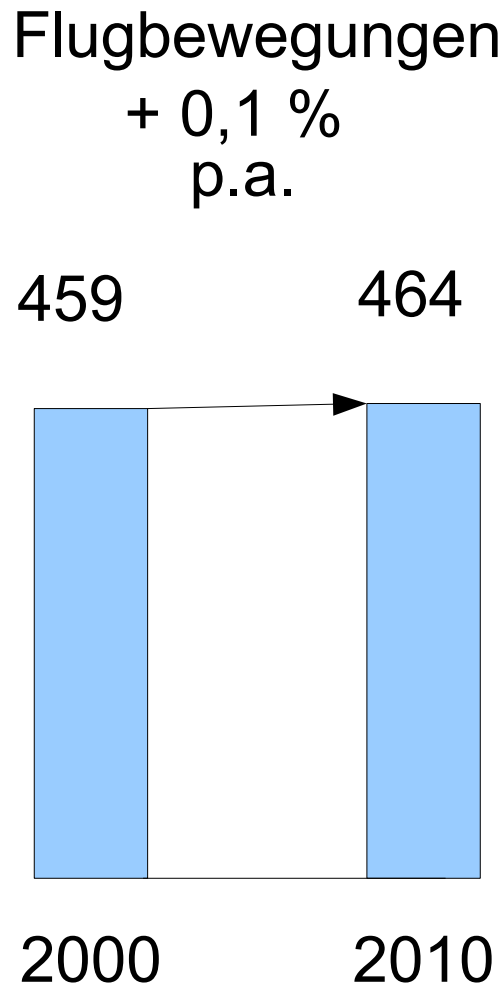
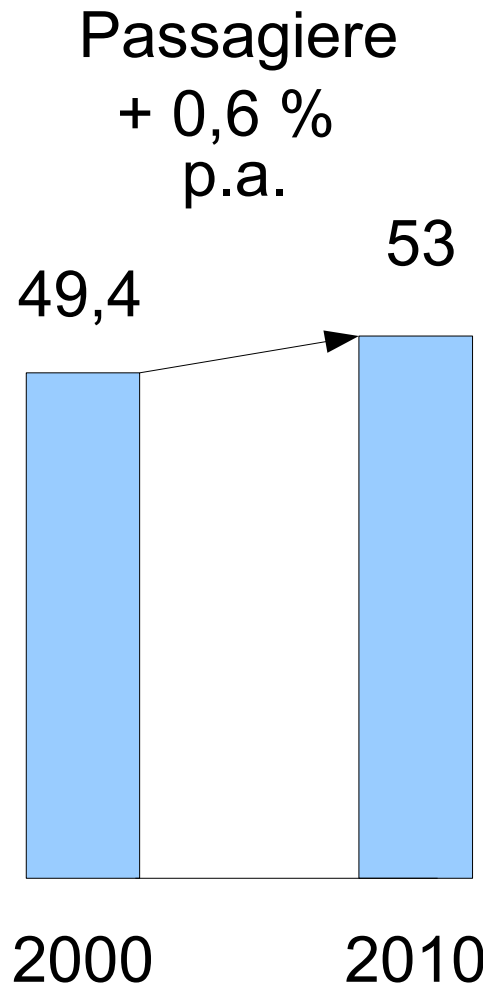
Die Börse ist das wirtschaftliche Herz der Region



Auch von großer wirtschaftlicher Bedeutung: Industrie!

Fraport ist nicht der Motor der Region

Passagier- (Mio.) und Bewegungszahlen (Tsd) sowie BIP in Hessen (% , real) 2000 und 2010



Anmerkung: National lag das BIP-Wachstum bei 0,9% p.a.

Der Wettbewerb bei Hubs ist von Überkapazitäten geprägt

Engpässe bis 2020 und Konsequenzen

Engpassfreie Entwicklung: u.a. Amsterdam, Paris, Kopenhagen, Madrid, Mailand, Wien, Dubai, Berlin, München (mit 3. Bahn), Rom

Engpässe: London Heathrow, Zürich(?)

Nicht aufgeführt, mutmaßlich engpassfrei: Helsinki, Brüssel, Athen, Istanbul, Moskau

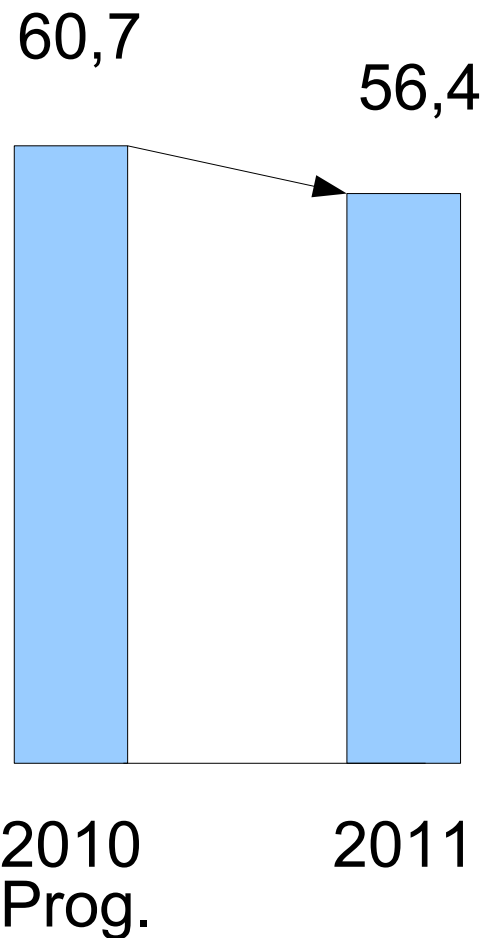
=> Enormer Kostendruck, Lohndumping, Lärmdumping

Künftig weniger Umsteige Flüge durch B787/A350?

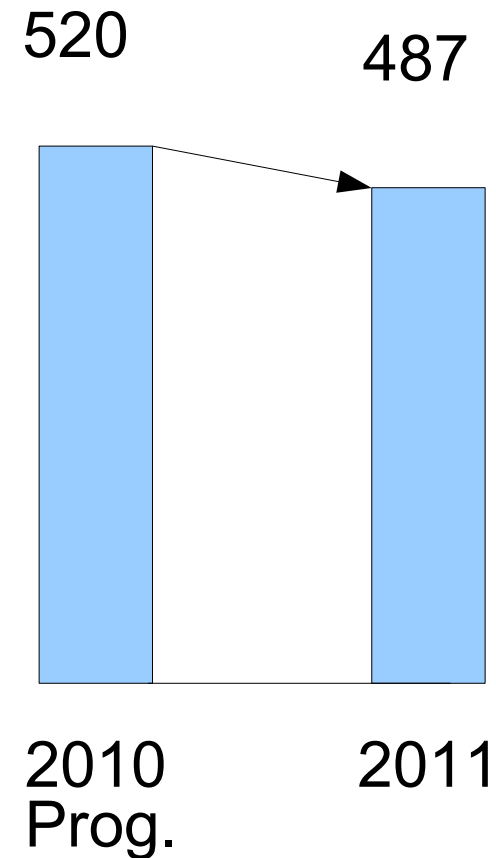
Entwicklung ist weit schwächer als prognostiziert

Passagier- (Mio.) und Bewegungszahlen (Tsd) für Eröffnungsjahr 2010 prognostiziert und 2011

Passagiere

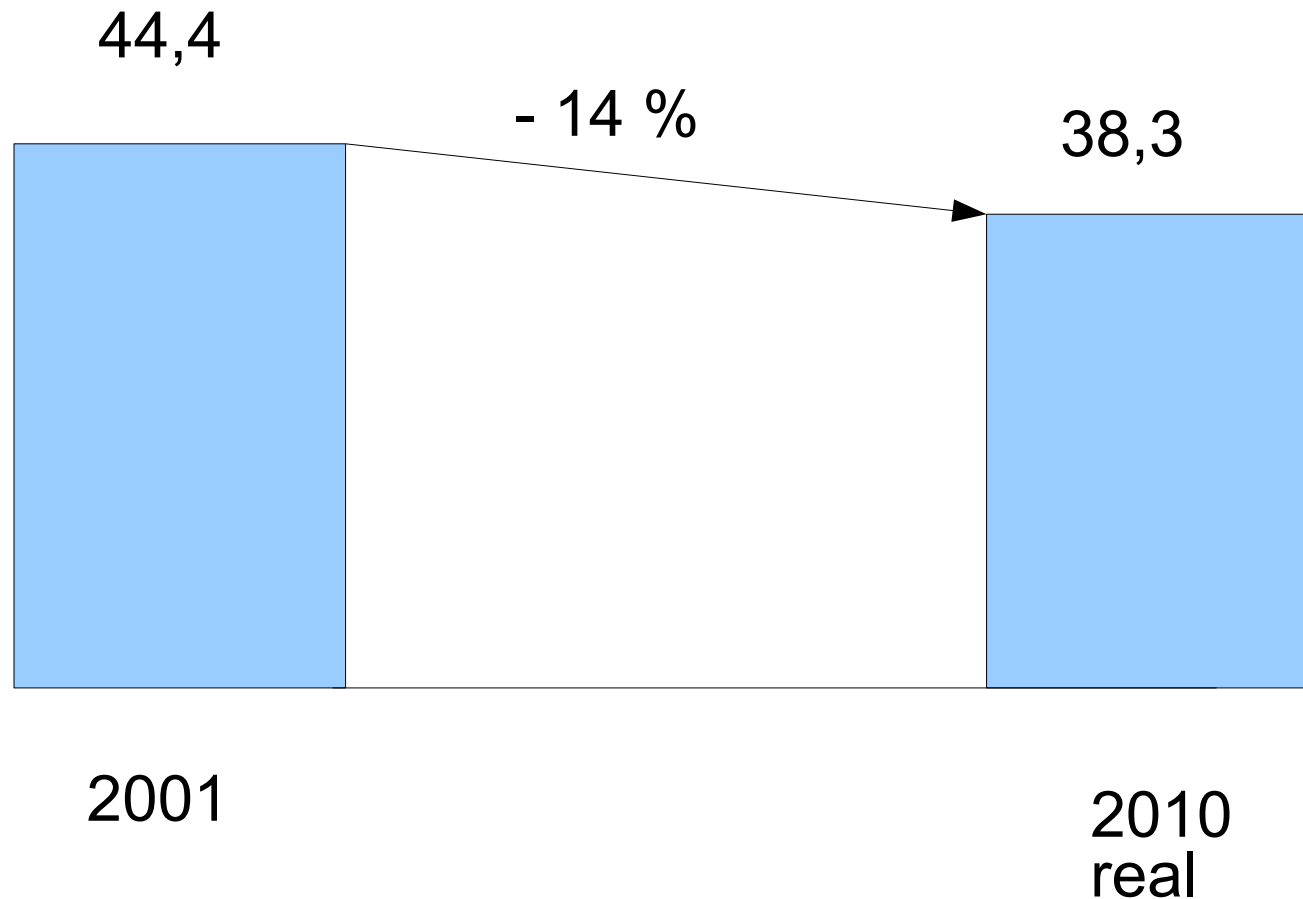


Flugbewegungen



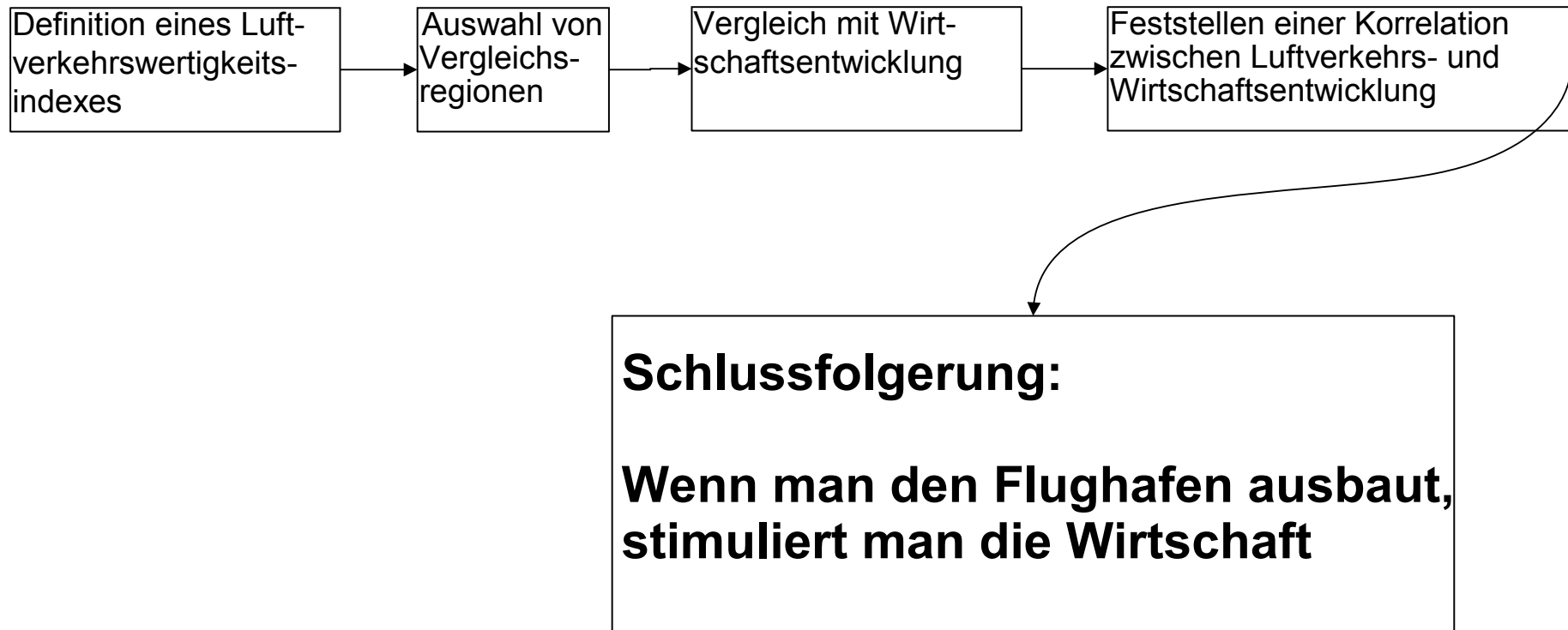
Die Personalausgaben je MA sind real gesunken

Personalausgaben der Fraport AG je MA 2001 und 2010 in Preisen von 2001 in Tsd. €



Fraport behauptet eine Korrelation zwischen Luftfahrt- und Wirtschaftsentwicklung

Grundsätzliche Vorgehensweise und Argumentation bei G19.2



Nicht hinterfragt werden

- Negative Einflüsse des Luftverkehrs
- Bedeutung traditionell hoch produktiver Wirtschaftsbereiche (Finanzwirtschaft, Chemieindustrie)

Problem

- Veraltete Daten berücksichtigen nicht die Bankenkrise nach 2000 und den in den letzten Jahren forcierten Stellenabbau im verarbeitenden Gewerbe

Anerkannte Wirtschaftsfachleute lehnten die Wirtschaftsgutachten der Fraport als unzureichend ab

Ergebnis des „Konsens“-Workshops des RMI zu den Gutachten G19.1 und G19.2

„Abschließend ergibt sich:

Mit dem gewählten Vorgehen ist den Adressaten der Gutachten ein Bild von der Vorteilhaftigkeit des Flughafenausbaus vermittelt worden, das nicht durch wissenschaftlich abgesicherte Verfahren zustande gekommen ist.“

Ein möglichst großer Flughafen ist kein wichtiger Standortfaktor

Wichtige Standortfaktoren

- **Potenzial qualifizierter Mitarbeiter /Hochschulen**
- **Kundennähe / Zentrale Lage zu Kunden**
- **Lieferantennähe**
- **Infrastruktur**
 - **Landseitige Verkehrsinfrastruktur**
 - **Flughafen**
- **Bildungseinrichtungen**
- **Medizinische Versorgung**
- **Weiche Faktoren (Kulturangebot,Umweltqualität,Landsleute)**
- **Standortkosten**
- **Rechtsstaatlichkeit**

Der optimale Flughafen ist schnell und kostengünstig

Wichtige Standortfaktoren eines Flughafens

- **Erforderliches Flugangebot vorhanden**
- **Landseitige Anbindung**
- **Stadtnähe**
- **Wege- und Abfertigungszeiten auf dem Flughafen**
- **Gesamtes Flugangebot**
- **Kosten**
- **Unbedeutend: Größe der Flugzeuge; Hubfunktion**

Der Ausbau verschlechtert die Funktionalität des Frankfurter Flughafens

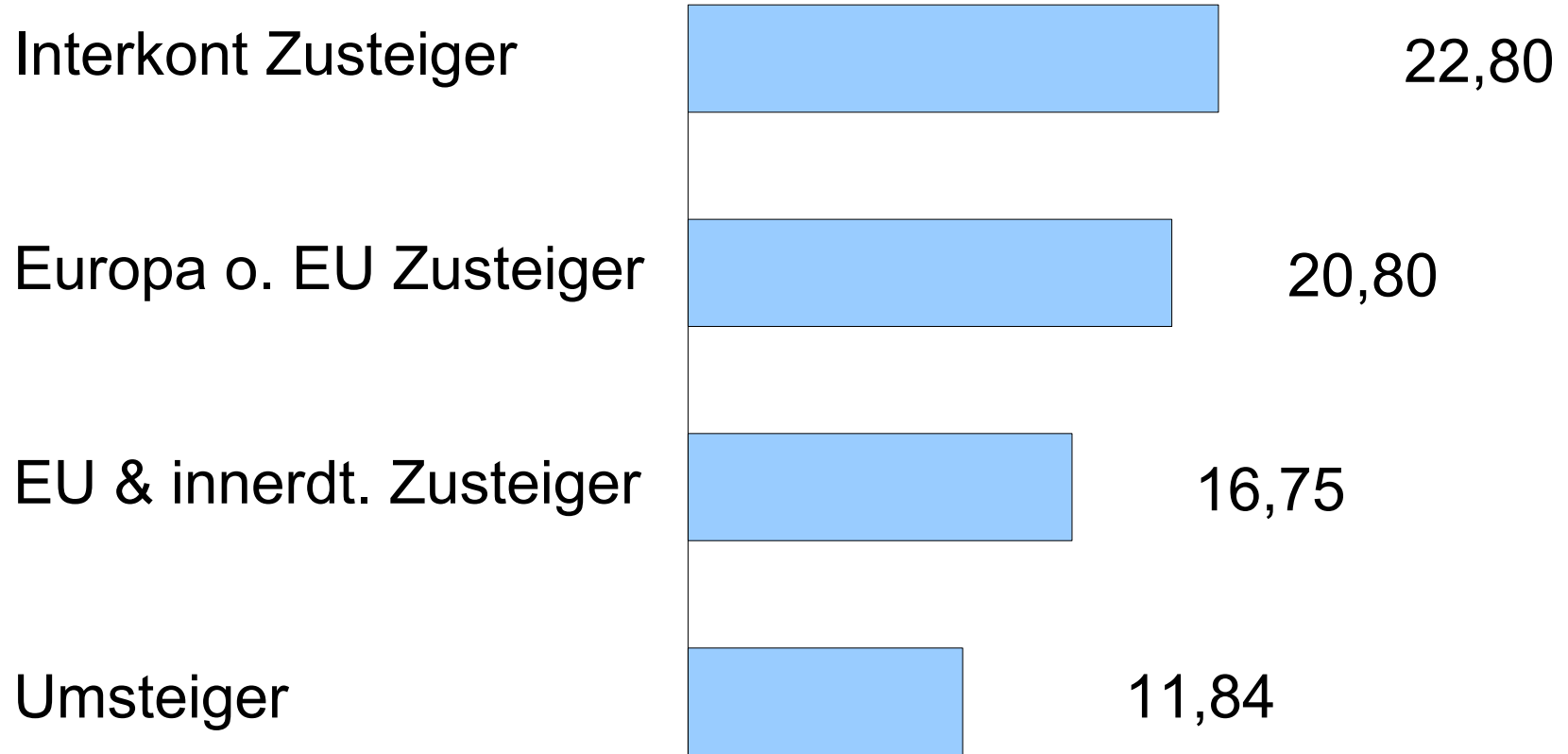
Verschlechterungen durch Ausbau

- Ungünstige Anbindung von Terminal 3**
- Lange Rollzeiten (+ 10 Minuten je LTO-Zyklus)**
- Hohe Ausbaurkosten werden auf Fluggäste umgelegt**

=> Die Attraktivität des Standortes Frankfurt Rhein-Main wird durch den Ausbau nicht gesteigert

Lokalpassagiere subventionieren Umsteiger

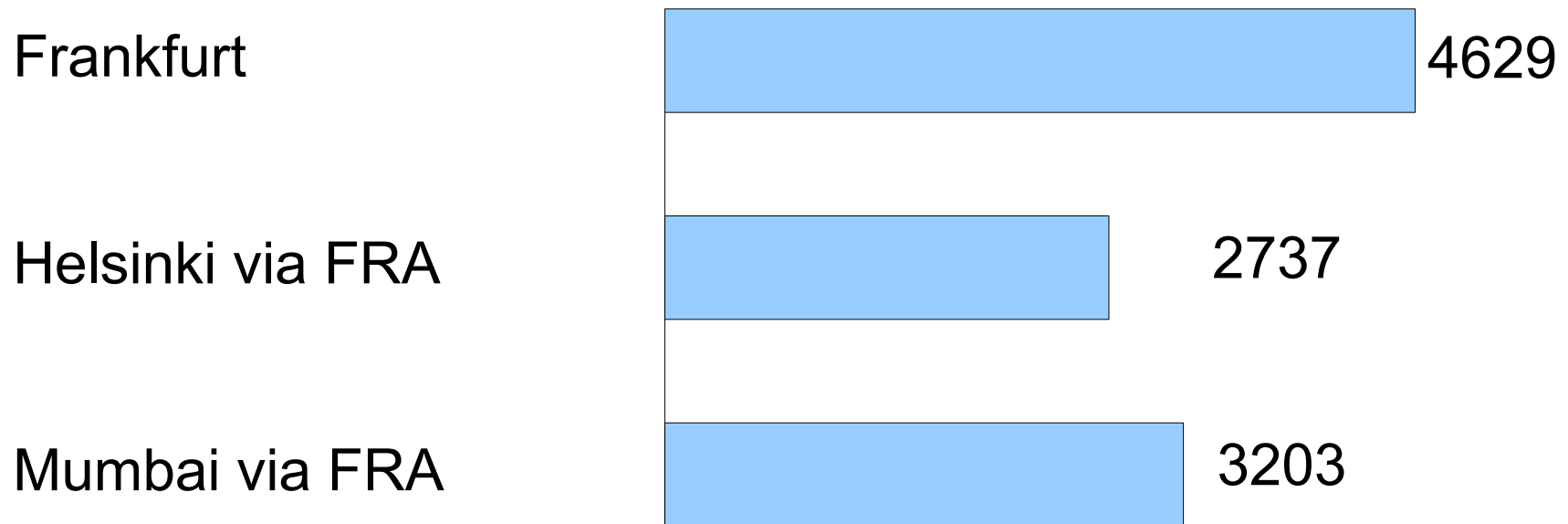
Passagierabhängige Entgelte 2012 in €



Intermodalität wird mitnichten gefördert!

Lufthansa langt in Frankfurt zu

Preis für ein Business-Class-Ticket nach New York-JFK(Hin 13.2.12, zurück 15.2.12) ab in €



Just-in-Time ist nicht schnellstmöglicher Transport

Erläuterung

Just-in-Time bedeutet termingerechte Lieferung

Just-in-Time ist auch mit dem Schiff möglich

Just-in-Time bedeutet keineswegs Nachtflug

Puffer sollten auch bei Just-in-Time angelegt werden

Beim Vulkanausbruch traten erste Produktionsstörungen erst nach Tagen auf

Problem sind nächtliche Starts und Landungen; gegen Nachtflug gibt es nur wenig Protest

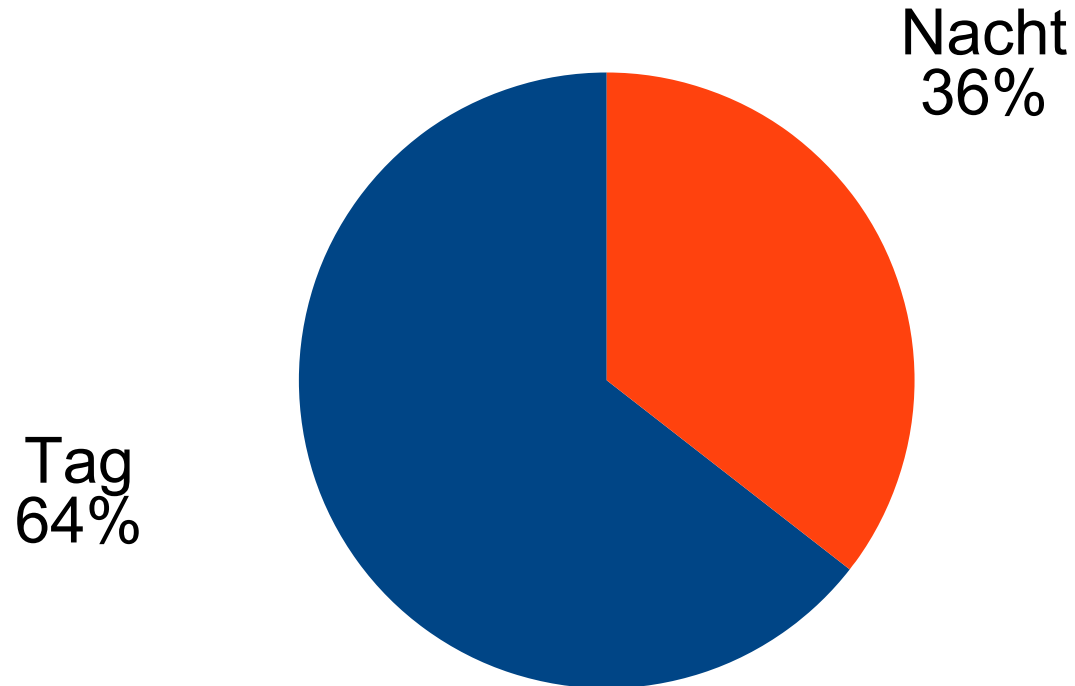
Normale Luftfracht ist nicht Over-Night

Erläuterung

	Laufzeit in Europa Haus zu Haus	Laufzeit weltweit mit Interkontflug Haus zu Haus	Hauptstandorte
Expressfracht Pakete bis 30 kg Integratoren	2 bis 3 Tage	2 bis 5 Tage	Köln/Bonn: UPS, FedEx Halle/Leipzig: DHL
General Cargo Zu 85% Pakete bis 30 kg. Aber auch große und schwere Teile	Kaum Bedeutung	6 Tage im Durchschnitt	Hub in Frankfurt
Spezialfracht Lebende Tiere Verderbliche Ware Kühlware	Spezielle Lieferketten Nur für Importlogistik	Spezielle Lieferketten Nur für Importlogistik	Hub in Frankfurt
Charterflüge Ladungen bis 100 t	Projektgeschäft	Beispiel Erdölausrüstungen, Hilfsprojekte	Cargolux, Luxemburg, Jeder Flughafen mit 3km Runway, nicht abhängig von Hubstruktur.
Charterflüge Ladungen bis 5 Tonnen Fracht, Luft-Frachttaxi.	6 bis 12 Stunden		Startet von Verkehrslandeplätzen mit 800m Runway, nicht abhängig von Hubstruktur.

Frachtflüge erfolgten rund um die Uhr

Anteil Tag und Nacht der Flüge der AZB-Klasse S6.2 (MD11/DC10)*



=> Nächtliche Frachtflüge sind nicht nachfrage-, sondern umlaufbedingt.

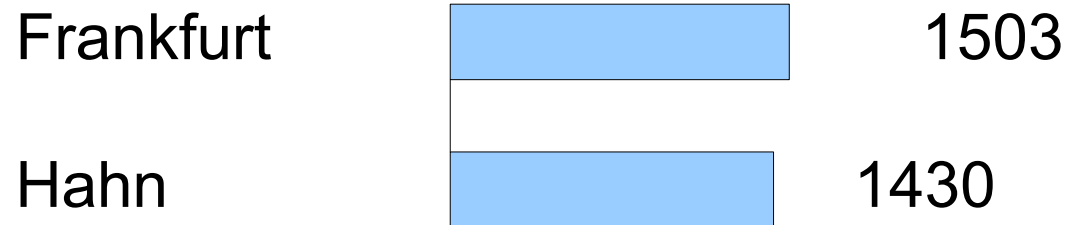
*Diese Flugzeugtypen werden fast nur noch als Frachter genutzt

Quelle: Fraport PFV-Unterlagen

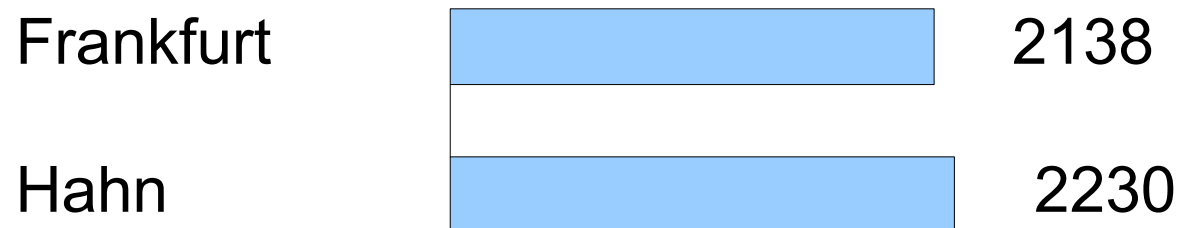
Hahn ist preislich nicht attraktiv

Flughafentgelte für Frachtflugzeuge* in Frankfurt und Hahn in €

Tagsüber



Nachts (22-23;5-6)



*MD11, 75% Beladung

Quelle: Fraport, Flughafen Hahn, Auswertung Fuld

Wenn's pressiert: Overnight ist von gestern

Werbung Time:Matters

English **Deutsch**

[Kontakt](#) [ATB](#) [Sitemap](#) [Impressum](#) [Datenschutz](#)

time:matters
A company of Lufthansa Cargo

Die Experten für Kurier-,
Sameday- und Notfall-Logistik.

Start

Transportlösungen

Unternehmen

Niederlassungen

Aktuelles

Karriere

Service Center

05:42:00

Abholung sofort?

+49 (0) 800 117 117 7

od. +49 (0) 69 9999 2079

24 Stunden - rund um die Uhr

New York

Warschau

Stockholm

Sameday

Berlin

Rom

London


Barcelona

Moskau

Lissabon

Overnight ist von gestern.
time:matters liefert noch heute.

24/7 Buchungs- & Serviceline: +49 (0) 69 9999 2079

 **On-Board-Kurier**
Interessiert am Thema?
[Hier](#) finden Sie weitere
Informationen

Externe Kosten wurden überhaupt nicht ermittelt

Abschätzung externe Kosten

- **Leistungsminderung**
- **Gesundheitliche Beeinträchtigungen**
- **Wertverluste im Immobilienvermögen**

Eckpunkte:

- 120000 Betroffene in Lärmschutzzonen, 420000 mit $AWR > 0,75$
- Anteil Erwerbstätige: 50%
- Wertschöpfung je Erwerbstätigen: 70 T€
- Wohnfläche je Bürger: 40 qm

Kostet fluglärmbedingte Leistungsminderung und Arbeitsausfälle 1 Mrd. € p.a.?

Abschätzung

Eckpunkte:

- 60000 Beschäftigte in Lärmschutzzonen, 150000 mit AWR>0,75 außerhalb
- Wertschöpfung je Erwerbstätigen: 70 T€
- Leistungsminderung 10% im Lärmschutzbereich, 5% außerhalb

Ergebnis: 945 Mio.

Mangels wissenschaftlicher Untersuchungen zur Leistungsminderung nur Abschätzung “aus dem Bauch“ möglich

Kostet fluglärmbedingte Leistungsminderung und Arbeitsausfälle 1 Mrd. € p.a.?

Abschätzung

Eckpunkte:

- 60000 Beschäftigte in Lärmschutzzonen, 150000 mit AWR>0,75 außerhalb
- Wertschöpfung je Erwerbstätigen: 70 T€
- Leistungsminderung 10% im Lärmschutzbereich, 5% außerhalb

Ergebnis: 945 Mio.

Mangels wissenschaftlicher Untersuchungen zur Leistungsminderung nur Abschätzung “aus dem Bauch“ möglich

Betragen die Verluste an Lebenseinkommen bei Schulabgängern 800 Mio. € p.a.?

Abschätzung

Eckpunkte:

- Anteil Schulabgänger 1,03%, 1245 Schulabgänger in Lärmschutzzonen, 3113 mit $AWR > 0,75$ außerhalb
- Lebenserwerbseinkommen bei 3 T€ monatlich 1,44 Mio. €
- Minderung 20% im Lärmschutzbereich, 10% außerhalb

Ergebnis: 807 Mio.

Mangels wissenschaftlicher Untersuchungen zur Leistungsminderung nur Abschätzung “aus dem Bauch“ möglich

Höhere Gesundheitsaufwendungen von 200 Mio. € p.a.?

Abschätzung

Eckpunkte:

- 120000 Betroffen in Lärmschutzzonen, 300000 mit AWR>0,75 außerhalb
- Durchschnittliche Gesundheitsausgaben 4300 € p.a.
- Erhöhung um 30% im Lärmschutzbereich, 20% außerhalb

Ergebnis: 206 Mio.

Mangels wissenschaftlicher Untersuchungen zu erhöhten Gesundheitsausgaben nur Abschätzung “aus dem Bauch“ möglich

Mietwertverluste von 130 Mio. € p.a.?

Abschätzung

Eckpunkte:

- 120000 Betroffene in Lärmschutzzonen, 300000 mit AWR>0,75 außerhalb
- Durchschnittliche Wohnfläche 40 qm zu 8€/qm Miete
- Minderung um 30% im Lärmschutzbereich, 10% außerhalb

Ergebnis: 127 Mio. - entspricht mit Multiplikator 15 1,9 Mrd. € einmalig /Immobilienwertverlust

Mangels hinreichend aussagekräftiger wissenschaftlicher Untersuchungen zu Mietwertverlusten nur Abschätzung “aus dem Bauch“ möglich

Externe Kosten liegen über wohl über 2 Mrd. € p.a.

Abschätzung, Mio. €

Leistungsminderung	945
Lebenseinkommen Schulabgänger	807
Gesundheitskosten	206
Mietwertverluste	127
Ergebnis	2085

Wäre es ein großer Nachteil, wenn

- Statt 7 Flügen täglich nach New York es nur noch zwei gäbe?
- Statt 27 Flügen täglich nach London es nur noch zehn gäbe?
- Es keinen Flug nach Düsseldorf, Stuttgart, Hannover, Nürnberg und Basel gäbe?

- In der nicht mehr billig über Frankfurt nach New York fliegen könnten?

380000 Flugbewegungen p.a. sind mehr als genug

Bei Fachkräftemangel ist Qualifizierung angesagt

IHK Frankfurt: “Den Deutschen geht der Nachwuchs aus. Der Fachkräftemangel wird den Betrieben noch so manches Problem bereiten – letztlich geht es um nichts Geringeres als die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen hierzulande.”

=> Sollte man nicht gering qualifizierte und bezahlte Mitarbeiter am Flughafen für bessere Jobs qualifizieren? Und den Flughafen als Steinbruch für Arbeitskräfte nutzen?

Fazit

- Der Flughafen Frankfurt ist weder Herz noch Motor der Region
- Sein Wachstum ist ungewiss
- Der Standort Frankfurt-RheinMain wird nicht gestärkt
- Die Fracht braucht nicht die Nacht
- Die externen Kosten sind immens hoch
- Das Arbeitsplatzargument wird bedeutungslos