



Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar

Gutachterliche Untersuchung
im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises

Dezernat 5,
Planungsamt

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR
Dr. Judith Kurte Dr. Klaus Esser

Köln, Januar 2010



Dr. Judith Kurte
Dipl.-Volkswirtin
Dipl.-Informatikerin

KE-CONSULT
Kurte & Esser GbR
Wirtschafts- und Verkehrsberatung

Oskar-Jäger-Str. 175
50825 Köln
Tel.: +49 (0) 221 550 3075
Fax: +49 (0) 221 550 3095
kontakt@ke-consult.de
<http://www.ke-consult.de>

Dr. Klaus Esser
Dipl.-Volkswirt

Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar

**Gutachterliche Untersuchung
im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises,**

**Dezernat 5
Planungsamt**

Köln, Januar 2010

INHALT

1	Ausgangslage und Ziel der Untersuchung	4
2	Flugplatzinfrastruktur, Leistungsumfang und verkehrliche Entwicklung des Flugplatzes Hangelar	5
3	Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar	11
3.1	Komponenten des volkswirtschaftlichen Nutzens	11
3.2	Direkte und indirekte Effekte des Flugplatzes Hangelar	14
3.2.1	Volkswirtschaftliche Bedeutung des Betriebs des Flugplatzes Hangelar (Status quo)	17
3.2.2	Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten des Flugplatzes Hangelar	21
4	Zusammenfassung der Ergebnisse	54

TABELLEN und ABBILDUNGEN

Abbildung 1:	Luftverkehrsinfrastruktur in NRW	5
Abbildung 2:	Starts und Flugzeugbewegungen auf dem Flugplatz Hangelar zwischen 1999 und 2008	9
Abbildung 3:	Fluggerät auf dem Flugplatz Hangelar 2008	10
Abbildung 4:	Flugzwecke auf dem Flugplatz Hangelar 2008	11
Abbildung 5:	Angeschriebene Unternehmen	14
Abbildung 6:	Elektronischer Fragebogen Flugplatz Hangelar	15
Abbildung 7:	Rücklauf der Befragung	16
Abbildung 8:	„In welchem Ausmaß wäre mit dem Szenario eine Einschränkung Ihrer Aktivitäten auf dem Flugplatz verbunden?“	23
Abbildung 9:	Auswirkung einer Einschränkung der Betriebszeiten auf die Starts auf dem Flugplatz Hangelar	23
Tabelle 1:	Starts auf den Schwerpunkt-Landeplätzen in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2008	7
Tabelle 2:	Gewerbliche Starts auf den Schwerpunkt-Landeplätzen in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2008	8
Tabelle 3:	Nicht-gewerbliche Starts auf den Schwerpunkt-Landeplätzen in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2008	9
Tabelle 4:	Starts auf dem Flugplatz Hangelar – Erfassungsgrad der Befragung	16
Tabelle 5:	Vom Flughafen Hangelar direkt abhängige Beschäftigte 2009	18
Tabelle 6:	Vom Flugplatz Hangelar direkt und indirekt abhängige Beschäftigte 2009	20
Tabelle 7:	Volkswirtschaftliche Effekte des Flugplatzes Hangelar 2009	20
Tabelle 8:	Struktur der Starts auf dem Flugplatz Hangelar – Befragung 2009	22
Tabelle 9:	Volkswirtschaftliche Effekte des Flugplatzes Hangelar im Einschränkungsszenario	24
Tabelle 10:	Volkswirtschaftliche Effekte des Flughafen Hangelar, Status quo und Einschränkungsszenario	25

1 Ausgangslage und Ziel der Untersuchung

Der Flugplatz Hangelar liegt rund 6 km nordöstlich von Bonn im Sankt Augustiner Stadtteil Hangelar und ist als Verkehrslandeplatz klassifiziert. Entsprechend der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 und der dort getroffenen Gliederung des NRW-Flugplatzsystems nach luftrechtlichen und funktionalen Kriterien ist der Flugplatz Hangelar in der Gruppe der Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr aufgeführt. Den dort genannten zehn Verkehrslandeplätzen wird aufgrund ihrer Funktion als Station für die Allgemeine Luftfahrt und als regionaler Schwerpunkt für den Geschäftsreiseluftverkehr eine Bedeutung für die Luftfahrtinfrastruktur in NRW zugeschrieben.

Der Schwerpunkt des Flugplatzes Hangelar liegt vor allem in den Bereichen der Schulflüge, der Aus- und Weiterbildung, der Rundflüge und der Luftfahrttechnik. Der Standort erfuhr in jüngster Vergangenheit eine Stärkung seiner Bedeutung durch den Neubau der ADAC Luftfahrt Technik GmbH und der Ansiedlung der HEMS Academy. Der Flugplatz Hangelar wird ebenso für Firmenflüge genutzt und zahlreiche Privatpiloten haben ihre Flugzeuge dort stationiert. Daneben nutzt die Bundespolizei den Standort für ihre Bundespolizeifliegergruppe.

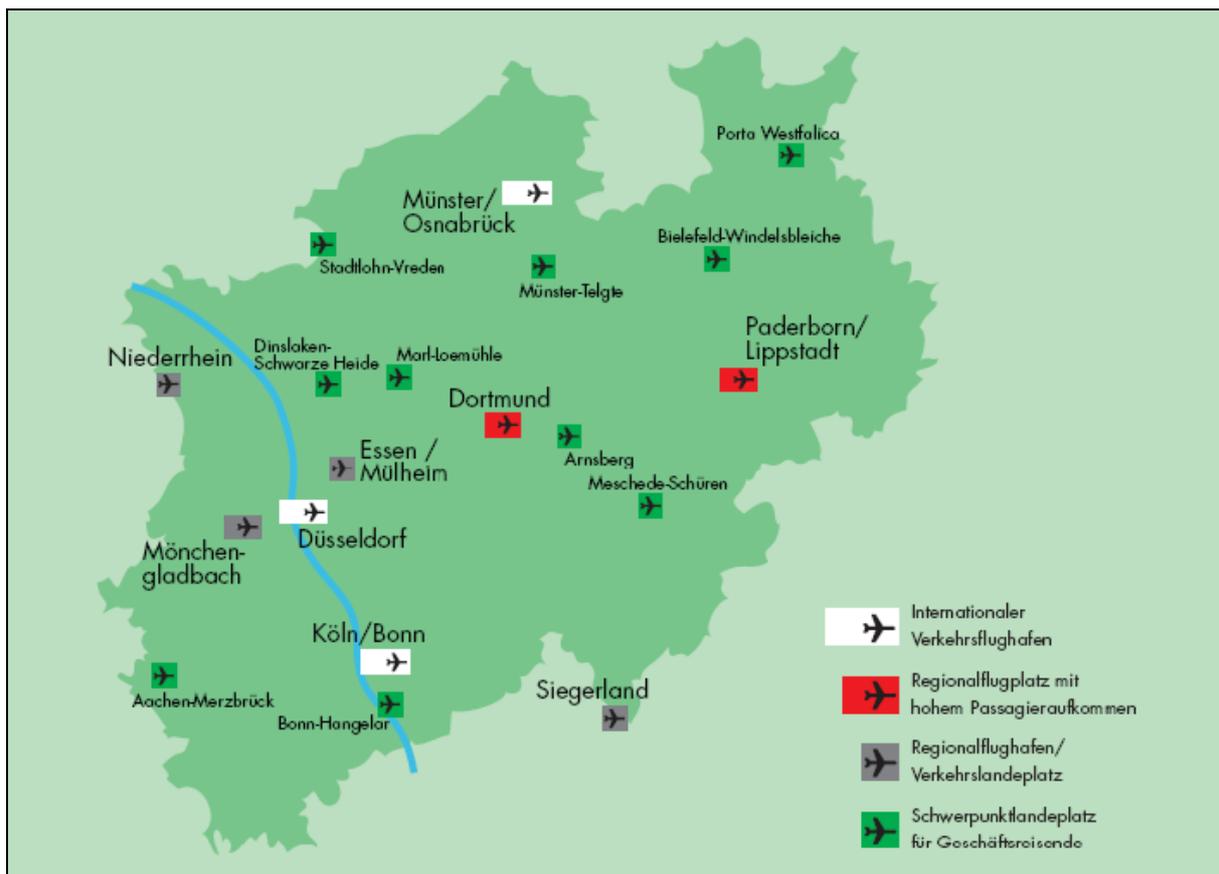
Ende Dezember 2009 wurde die KE-CONSULT Kurte & Esser GbR vom Dezernat für Planung, Verkehr, Bauen & Kataster des Rhein-Sieg-Kreises beauftragt, die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar zu untersuchen. Das vorliegende Gutachten enthält die Ergebnisse der Untersuchung.

Ziel der vorliegenden gutachterlichen Untersuchung ist es, die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar herauszuarbeiten. Unter Berücksichtigung der Flugplatzinfrastruktur und der verkehrlichen Entwicklung von Hangelar wird ermittelt, welche Unternehmen / Vereine dort angesiedelt sind, den Flugplatz nutzen und welche wirtschaftlichen Effekte (Beschäftigung, Wertschöpfung, Einkommen, fiskalische Effekte) mit dem Betrieb des Flugplatzes verbunden sind. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wird ermittelt, in welchem Umfang der Flugbetrieb von einer Einschränkung der Betriebszeiten (am Wochenende und Feiertagen) betroffen ist, und welche wirtschaftlichen Wirkungen damit einhergehen. Die Bestandsanalyse zur volkswirtschaftlichen Bedeutung und die möglichen Auswirkungen einer Betriebsbeschränkung basieren dabei auf einer breiten, umfassenden Erhebung und Erfassung der Unternehmen und Vereine, die den Flugplatz nutzen bzw. dort angesiedelt sind und deren wirtschaftliche Aktivitäten mit dem Flugplatz verbunden sind.

2 Flugplatzinfrastruktur, Leistungsumfang und verkehrliche Entwicklung des Flugplatzes Hangelar

Entsprechend der Einordnung im Rahmen der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 gibt es in NRW insgesamt 124 zivil genutzte Flugplätze. Unter Berücksichtigung luftrechtlicher und funktionaler Kriterien sind davon drei internationale Verkehrsflughäfen (Köln/Bonn, Düsseldorf und Münster/Osnabrück), sechs Regionalflughäfen (Paderborn/Lippstadt, Dortmund, Mönchengladbach, Siegerland, Essen/Mülheim und Weeze-Laarbruch) und 10 Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr.¹ Dies sind neben dem in dieser Studie untersuchten Flugplatz Hangelar die Landeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg-Menden, Bielefeld, Dinslaken/Schwarze Heide, Meschede-Schüren, Marl-Loemühle, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Vreden. Die folgende Abbildung zeigt das Luftverkehrsinfrastrukturangebot in NRW.

Abbildung 1: Luftverkehrsinfrastruktur in NRW



Quelle: Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen, Luftverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen, 2003.

¹ Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, NRW-Luftverkehrskonzeption 2010, Düsseldorf 2000, S. 29f.

Der Flugplatz Hangelar² liegt mit den Koordinaten 50° 46' 12" N und 07° 09' 53" O rund 6 km nordöstlich von Bonn im Rhein-Sieg-Kreis, auf dem Stadtgebiet von Sankt Augustin in Hangelar. Zugelassene Luftfahrzeuge sind selbststartende Motorsegler sowie Segelflugzeuge und nicht selbststartende Motorsegler bei Durchführung von Winden- und Flugzeugschleppstarts, dreiachsgesteuerte Ultraleichtflugzeuge (PPR), Motorflugzeuge und Drehflügler bis zu 5.700 kg zul. Höchstgewicht (MTOW). Der Flugplatz hat eine 800 m lange und 30 m breite asphaltierte Start- und Landebahn. Die Luftaufsicht obliegt der Bezirksregierung Düsseldorf.

Die Betriebszeiten des Flugplatzes liegen im Winter (1.11. – 28.2.) von 9.00 Uhr (zwischen 8.00 – 9.00 Uhr O/R) bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang und im Sommer (1.03. – 31.10.) von 8.00 Uhr bis maximal 20.30 Uhr. Betriebspflicht besteht an 360 Tagen im Jahr (mit Ausnahme vom 24.12.-26.12. und 31.12.-01.01.). Der Flugplatzbetrieb ist bestimmten (zeitlichen) Beschränkungen unterworfen.

- Der Regierungspräsident Düsseldorf hat für die Zeit zwischen dem 01.04.-30.09. an Sonn- und Feiertagen Flüge von Motorflugzeugen mit einer Flugzeit von weniger als 60 Minuten untersagt. Ausgenommen davon sind Streckenflüge mit Landung an einem anderen Flugplatz, Flüge zur gewerblichen Personenbeförderung, Flüge mit Motorseglern und Flüge mit Motorflugzeugen, die andere Luftfahrzeuge schleppen.³
- Daneben unterliegt der Flugplatz Hangelar der Landeplatz-Lärmschutzverordnung aus dem Jahre 1999⁴. Diese beschränkt (für Flugplätze mit mehr als 15.000 Flugbewegungen im vorausgegangenen Jahr) nach § 1 Abs. 1 Starts und Landungen von propellergetriebenen Flugzeugen und Motorseglern montags bis freitags vor 7.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach Sonnenuntergang sowie samstags, sonntags und an Feiertagen vor 9.00 Uhr und nach 13.00 Uhr Ortszeit. Ausgenommen hiervon sind gemäß Absatz 2 Überlandflüge, wenn für das propellergetriebene Flugzeug oder den Motorsegler ein Lärmzeugnis oder eine ihm entsprechende Urkunde des Staates erteilt ist. Bis Ende 2009 galt eine Übergangsregelung mit erleichterten Anforderungen, so dass ca. 95% der Flugzeuge von den Einschränkungen ausgenommen waren.⁵

Vor dem Hintergrund der Betriebsgenehmigung, der Betriebszeiten und der Flugplatzinfrastruktur liegt in Hangelar die Anzahl der Starts im Jahr 2008 bei knapp 34.000. Verglichen mit den übrigen Schwerpunkt-Landeplätzen in NRW ist Hangelar damit der Flugplatz mit dem höchsten Verkehrsaufkommen. Dies gilt – wie die fol-

² Die folgenden Daten entnommen von: <http://www.edkb.de>.

³ Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises v. 12.12.2009.

⁴ Siehe hierzu: Landeplatz-LärmschutzV vom 5. Januar 1999, BGBl. I S. 35.

⁵ Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises v. 12.12.2009.

genden Tabellen zeigen – sowohl für gewerbliche als auch für nicht-gewerbliche Flüge. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Werkverkehr, also z.B. Geschäftsreiseflüge von Unternehmen mit ihrem eigenen am Flugplatz Hangelar stationierten Flugzeug, entsprechend der Definition der amtlichen Statistik unter den nicht-gewerblichem Verkehr gefasst wird.

Tabelle 1: Starts auf den Schwerpunkt-Landeplätzen in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2008

	Starts gesamt	gewerbliche Starts	nicht-gewerbliche Starts
Aachen-Merzbrück	20.831	7.138	13.693
Arnsberg-Menden	793	282	511
Bielefeld	10.100	1.209	8.891
Bonn-Hangelar	33.744	8.245	25.499
Dinslaken, Schwarze Heide	24.883	8.089	16.794
Marl-Loemühle	10.387	7.249	3.138
Meschede-Schüren	6.257	4	6.253
Münster-Telgte	16.235	1.395	14.840
Porta	11.994	182	11.812
Stadtlohn-Wenningfeld	17.161	5.375	11.786

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 6.2, Luftverkehr auf allen Flugplätzen 2008, Wiesbaden 2009.

Innerhalb des gewerblichen Verkehrs sind in Hangelar die gewerblichen Schulflüge dominierend. Diese machen etwa drei Viertel der gewerblichen Starts auf dem Flugplatz Hangelar und etwa ein Fünftel der Summe der Schulungsflüge aller zehn Schwerpunkt-Landeplätze aus.

Tabelle 2: Gewerbliche Starts auf den Schwerpunkt-Landeplätzen in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2008

	Gesamt	Pauschalreise-, Tramp-, Anforderungs- und Taxiverkehr	Gewerbliche Schulflüge	Rundflüge/ sonst. gewerbliche Flüge
Aachen-Merzbrück	7.138	1.562	5.073	503
Arnsberg-Menden	282	0	157	125
Bielefeld	1.209	590	599	20
Bonn-Handelar	8.245	70	5.950	2.225
Dinslaken, Schwarze Heide	8.089	19	7.805	265
Marl-Loemühle	7.249	82	3.091	4.076
Meschede-Schüren	4	0	0	4
Münster-Telgte	1.395	0	683	712
Porta	182	19	1	162
Stadtlohn-Wenningfeld	5.375	0	4.749	626

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 6.2, Luftverkehr auf allen Flugplätzen 2008, Wiesbaden 2009.

Bei den nicht-gewerblichen Starts machen die Schulungsflüge in Handelar nach den sonstigen nicht-gewerblichen Flügen den zweithöchsten Anteil (24% aller nicht-gewerblichen Starts) aus. Eine ähnliche Größenordnung weisen die Segelflüge mit 6.032 Starts auf.

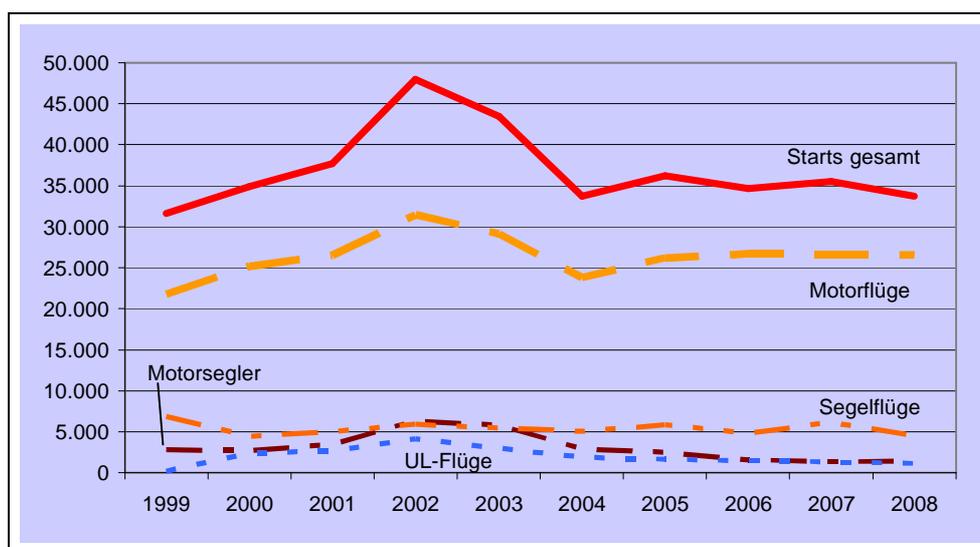
Tabelle 3: Nicht-gewerbliche Starts auf den Schwerpunkt-Landeplätzen in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2008

	Gesamt	Überführungs- und Werkverkehrsflüge	Schulflüge	sonstige nicht-gewerbliche Flüge (einschl. Schleppstarts, Flüge von Staatsluftfahrzeugen)	Segelflüge	Ultra-leichtflüge	Bemannete Ballone
Aachen-Merzbrück	13.693	209	0	9.421	1.928	2.082	53
Arnsberg-Menden	511	0	0	0	511	0	0
Bielefeld	8.891	2.582	2.772	2.611	590	225	111
Bonn-Hangelar	25.499	1.163	6.085	11.035	6.032	1.180	4
Dinslaken, Schwarze Heide	16.794	1.691	380	5.659	4.978	3.999	2
Marl-Loemühle	3.138	1.822	1	1.315	0	0	0
Meschede-Schüren	6.253	162	1.268	3.198	1.266	358	1
Münster-Telgte	14.840	633	4.620	3.560	1.823	4.203	1
Porta	11.812	354	1.278	4.120	5.186	802	3
Stadtlohn-Wenningfeld	11.786	323	0	6.258	1.307	3.838	17

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 6.2, Luftverkehr auf allen Flugplätzen 2008, Wiesbaden 2009.

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Verkehrs über den Flugplatz Hangelar in den letzten 10 Jahren. Im Jahr 2002 wurde mit knapp 48.000 Starts das höchste Verkehrsaufkommen verzeichnet.

Abbildung 2: Starts und Flugzeugbewegungen auf dem Flugplatz Hangelar zwischen 1999 und 2008

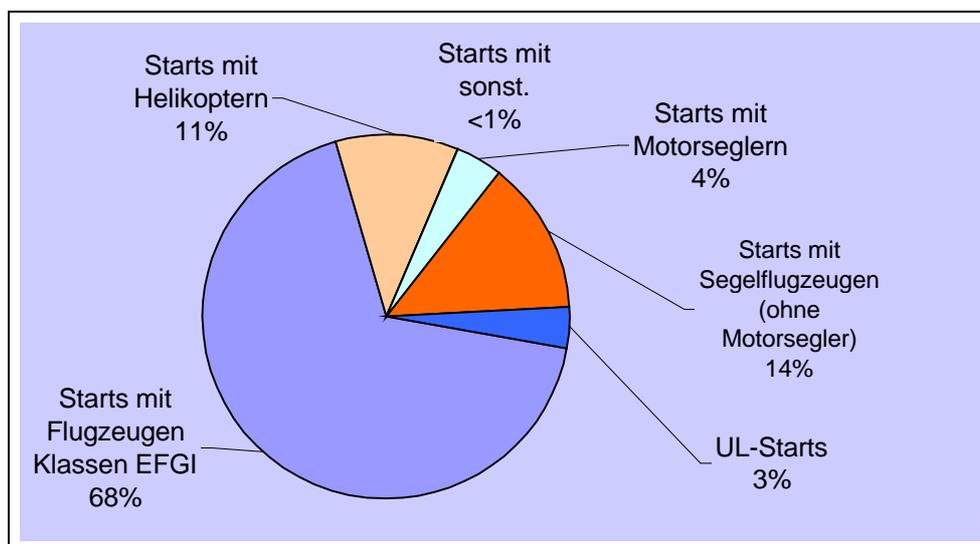


Quelle: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH, Verkehrsstatistik unter <http://www.edkb.de/>, Stand 30.12.2009.

In den vergangenen Jahren ist keine gleichmäßige Entwicklung auf dem Flugplatz Hangelar zu beobachten. Bis zum Jahr 2002 steigt die Anzahl der Starts von knapp 32.000 in 1999 auf etwa 48.000 in 2002 an. Bis zum Jahr 2008 sinkt dann die Anzahl der Starts auf knapp 34.000 ab. Die Anzahl der Starts mit Motorseglern sinkt von 1999 bis 2008 auf etwa die Hälfte. Die Anzahl der Segelflüge (ohne Motorsegler) sinkt im gleichen Zeitraum um etwa ein Drittel. Die Anzahl der Motorflüge stieg bis 2002 auf mehr als 30.000 Starts an und pendelt sich bis 2008 bei rund 26.000 Starts ein.

Die folgenden Diagramme geben Aufschluss über die Struktur der Flüge, die über den Flugplatz Hangelar abgewickelt werden. Es werden Daten für das statistisch voll erfasste und ausgewertete Jahr 2008 verwendet. Dies ist das aktuellste zur Verfügung stehende Jahr.

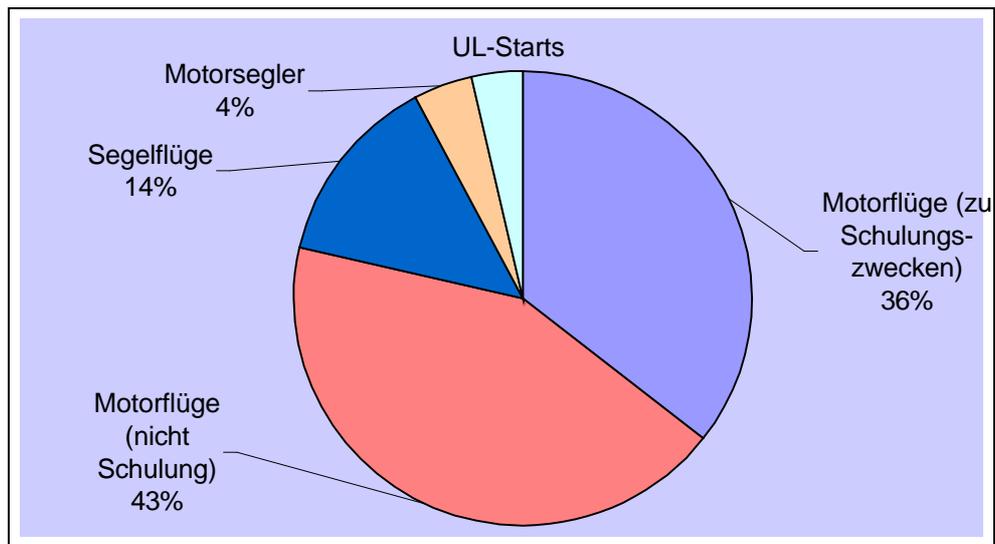
Abbildung 3: Fluggerät auf dem Flugplatz Hangelar 2008



Quelle: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH, Verkehrsstatistik unter <http://www.edkb.de/>, Stand 30.12.2009.

Im Jahr 2008 werden mehr als zwei Drittel der Starts mit ein- und zweimotorigen Flugzeugen der Klassen E und G mit einem MTOW von bis zu 2 t, der Klassen F und I mit einem MTOW von 2 bis 5,7 t gemacht. Dahinter folgen Segelflugzeuge (14%), gefolgt von Helikoptern (11%).

Abbildung 4: Flugzwecke auf dem Flugplatz Hangelar 2008



Quelle: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH, Verkehrsstatistik unter <http://www.edkb.de/>, Stand 30.12.2009.

Von großer Bedeutung sind auf dem Flugplatz Hangelar die Flüge zu Schulungszwecken. Der Anteil der Schulflüge (gewerbliche und nicht-gewerbliche) liegt auf dem Flugplatz Hangelar bei 36%. Diese teilen sich in etwa zu gleichen Teilen auf gewerbliche (5.950 Starts) und nicht-gewerbliche (6.085 Starts) Schulflüge auf.

3 Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar

3.1 Komponenten des volkswirtschaftlichen Nutzens

Dem Luftverkehr kommt in Deutschland eine hohe ökonomische Bedeutung als Standort- und Wirtschaftsfaktor zu. Aufgrund der zunehmenden Verflechtung der einzelnen Volkswirtschaften miteinander und des steigenden internationalen Austauschs von Waren und Dienstleistungen sind leistungsfähige und hochwertige Luftverkehrsverbindungen, die eine schnelle und einfache Erreichbarkeit von Kunden und Märkten garantieren, eine zentrale Voraussetzung für die Konkurrenzfähigkeit von Unternehmen und die Wettbewerbsfähigkeit von Regionen im internationalen Standortwettbewerb. Die wichtigste Bedeutung kommt dabei den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen zu.

Aber auch die Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze übernehmen im Flughafensystem in NRW eine überaus wichtige Funktion. In der Luftverkehrskonzeption des Landes NRW wird die Bedeutung der Verkehrslandeplätze für die Luftfahrtinfrastruktur NRW in ihrer Funktion als Station für die Allgemeine Luftfahrt und als regionaler Schwer-

punkt für den Geschäftsreiseluftverkehr gesehen.⁶ Das bedeutet, mit ihrer Vorhaltung von Infrastruktur stellen sie ein wichtiges Angebot im gewerblichen und nicht-gewerblichen Verkehr z.B. für Flugschulen (zur Ausbildung, Schulungsflüge, Scheinerhaltungsflüge), für Flugdienste und Rundflüge sowie für Flugvereine zur Verfügung. Daneben liegt ihre Funktion in der Allgemeinen Luftfahrt im Zugang zum individuellen Luftverkehr vor allem für Geschäftsreisende aus der Region, die den Verkehrslandeplatz mit eigenem Fluggerät im Werkverkehr (wird dem nicht-gewerblichen Verkehr) oder mit gecharterten Motorflugzeugen im Taxiverkehr (wird dem gewerblichen Verkehr zugerechnet) nutzen, oder für Geschäftsreisende, die in die Region kommen und dort ansässige Firmen besuchen. Insofern wird den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen eine ergänzende Funktion zu den Verkehrsflughäfen zugeschrieben.

Die Vorteile für die Geschäftsreisenden liegen vor allem in den wesentlich kürzeren Zugangs- und Abgangszeiten am Flugplatz im Vergleich zu den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen. Die Nutzung der Verkehrslandeplätze ist mit einer sehr hohen Flexibilität verbunden. Abflug- und Ankunftszeiten werden nicht vom Flugplan an den Flughäfen bestimmt, sondern sind individuell wählbar. Auch die Wahl des Zielortes ist frei bestimmbar und durch die Nutzung des kleineren Fluggerätes ist vielfach ein dem Zielort näher gelegener Flugplatz ansteuerbar. Diese Vorteile sind für eine Reihe von Geschäftsreisenden ausschlaggebend bei der Wahl und der Nutzung des Verkehrslandeplatzes, so dass damit verbundene höhere Kosten (höhere Reisekosten, Unterhaltskosten für firmeneigenes Gerät) in Kauf genommen werden.

Die Nachfrage nach Geschäftsreisen ergibt sich aus der Struktur und Wirtschaftskraft einer Region. Hierzu zählen Kennziffern wie Bevölkerungszahl, Erwerbstätigenzahl, die sektorale Wirtschaftsstruktur, die Einbindung der Unternehmen der Region in die internationalen Waren- und Dienstleistungsströme sowie die Größe und Struktur der Umsätze im Außenhandel. In einer Studie⁷ für das Land NRW aus dem Jahr 2004 sind die Einzugsgebiete der Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze in NRW charakterisiert und gekennzeichnet sowie miteinander verglichen worden. Der Flugplatz Hangelar liegt im Einzugsgebiet vor allem der Städte Bonn und Köln sowie des Rhein-Sieg-Kreises. Legt man einen 30 km Radius um den Flugplatz Hangelar, so erreicht man mehr als 3 Mio. Einwohner und etwa 1,3 Mio. Erwerbstätige. In diesem Gebiet befinden sich etwa 150 Großunternehmen mit mehr als 1.000 Beschäftigten, die als besonders geschäftsreiseaffin gelten. Ein Vergleich mit den anderen Schwerpunkt-

⁶ Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, NRW-Luftverkehrskonzeption 2010, Düsseldorf 2000, S. 54f.

⁷ Die folgenden Angaben nach: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze in NRW, Köln 2004.

Verkehrslandeplätzen in NRW zeigt, dass (unter Berücksichtigung der Gebietsüberschneidungen zwischen Dinslaken/Schwarze Heide und Marl-Loemühle) das Einzugsgebiet von Hangelar dasjenige mit der höchsten Bevölkerungs- und Arbeitsstätdichte ist. Entsprechend hat der Flugplatz Hangelar auch das höchste Verkehrsaufkommen unter den 10 NRW-Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen.

Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flugplatzes Hangelar ergibt sich – neben seiner Funktion als Infrastruktur innerhalb eines Luftverkehrsnetzes – aus den Arbeitsplätzen, den Einkommen und der Wertschöpfung, die aufgrund des Flugplatzes generiert werden. Hier wird unterschieden zwischen den folgenden wirtschaftlichen Effekten.

- **Direkte Effekte** fallen bei den Unternehmen an, die den Flugplatz nutzen (bspw. Flugschulen, Luftverkehrsunternehmen) und/oder auf dem Flugplatz ansässig sind (bspw. Wartungsunternehmen, Flugplatzbetreiber).
- **Indirekte Effekte** entstehen dadurch, dass die oben genannten Unternehmen Aufträge an andere Unternehmen (Vorleister) vergeben. So entstehen auch bei „luftverkehrsfremden“ Unternehmen Arbeitsplätze, Einkommen und Beschäftigung.
- **Katalytische Effekte** entstehen, wenn regional ansässige Unternehmen durch die Anbindung an nationale und internationale Märkte in die Lage versetzt werden, unter anderem ihre Beschaffungs- und Absatzmärkte und somit ihre Produktion auszudehnen.
- Unter die **Kaufkrafteffekte** werden die Effekte gefasst, die durch die Ausgaben von Besuchern, die über einen Flughafen oder Flugplatz anreisen (incoming passengers), ausgelöst werden. Dadurch entstehen vor allem Arbeitsplätze und Wertschöpfung in der Gastronomie, im Handel und bei Freizeiteinrichtungen.

Während die beiden letztgenannten Effekte (katalytische Effekte, Kaufkrafteffekte) eher den internationalen Verkehrsflughäfen zugerechnet werden, sind die direkten und die indirekten wirtschaftlichen Effekte auf dem Flugplatz Hangelar beobachtbar und auch messbar. Gespräche mit Unternehmen, die Werkverkehr über den Flugplatz Hangelar abwickeln, haben zwar ergeben, dass auch mit diesen Verkehren katalytische Effekte verbunden sind. Die geschäftlichen Aktivitäten der regionalen Unternehmen werden durch die Möglichkeit der Geschäftsreisen über den Flugplatz positiv beeinflusst. Welcher Umsatzanteil auf die Flugreisetätigkeit zurückzuführen ist, und inwieweit ohne das Angebot geschäftliche Einbußen eintreten würden, ist jedoch nicht unmittelbar quantifizierbar. Aus diesem Grund beschränkt sich das vorliegende Gutachten auf die Ermittlung der direkten und der indirekten Effekte des Flugplatzes Hangelar.

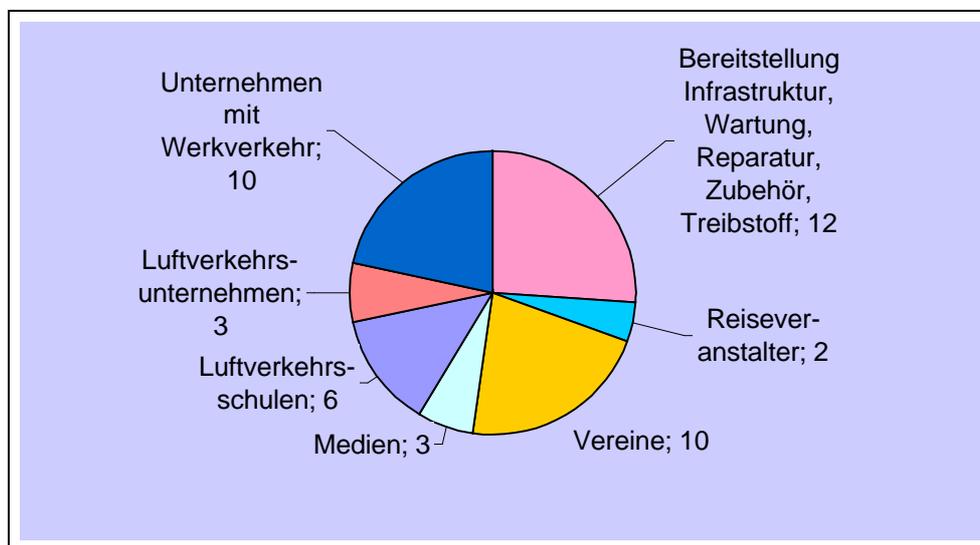
3.2 Direkte und indirekte Effekte des Flugplatzes Hangelar

Der Flugplatz Hangelar wird von Unternehmen, Vereinen und Privatpersonen genutzt. Daraus resultieren vielfältige wirtschaftliche Aktivitäten „rund um“ den Flugplatz. Dabei spielen die folgenden Bereiche eine wesentliche Rolle:

- Flugschulen, Aus- und Weiterbildung (gewerblich, nicht gewerblich),
- Flugdienste,
- Rundflüge,
- Luftfahrttechnik,
- Infrastruktur im weiteren Sinne (Flugplatzbetreiber, Wartung, Zubehör, ...),
- Dienstleistungen und Service und
- Vereine.

Da bisher keine ausreichende Datenbasis vorliegt, die die wirtschaftlichen Aktivitäten am und um den Flugplatz abbildbar macht, wird eine originäre Erhebung durchgeführt. Mit Unterstützung der Flugplatzgesellschaft wird per E-Mail an 46 Unternehmen und Vereine ein elektronischer Fragebogen versendet. Die Abbildung zeigt eine Übersicht über die angeschriebenen Unternehmen.

Abbildung 5: Angeschriebene Unternehmen

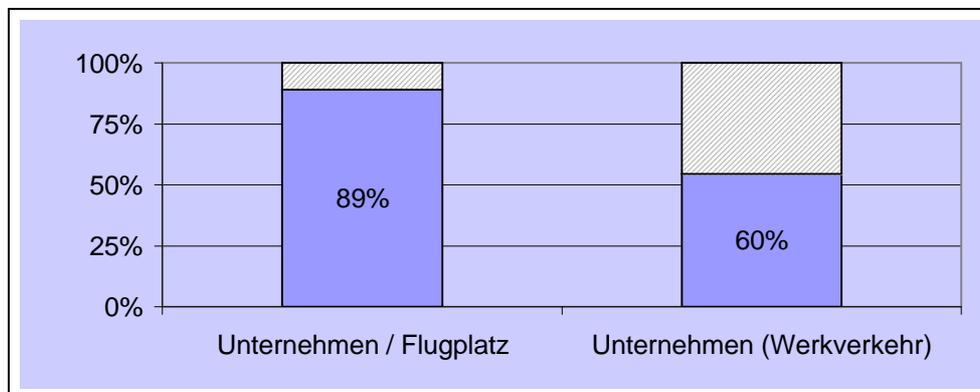


Quelle: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH, KE-CONSULT.

Die folgende Abbildung zeigt den Fragebogen.

Insgesamt antworteten 38 Unternehmen auf die Befragung. Damit konnte ein sehr guter Rücklauf von mehr als 80% erzielt werden.

Abbildung 7: Rücklauf der Befragung



Quelle: KE-CONSULT, Erhebung „Flugplatz Hangelar“, Köln 2009/2010.

Betrachtet man die von den Unternehmen angegebenen Starts, so erhält man hier mehr als vier Fünftel der in der Statistik ausgewiesenen Starts (28.368 Starts in der Befragung; 33.741 Starts aus der 2008er Statistik⁸). Damit bietet die Befragung eine sehr gute Datengrundlage, auf deren Basis die Ergebnisse errechnet werden können.

Tabelle 4: Starts auf dem Flugplatz Hangelar – Erfassungsgrad der Befragung

	Erhebung	2008 (Statistik)	Anteil
Starts Motorflüge	24.508	27.966	88%
Starts Segelflüge	3.860	5.775	67%
Starts gesamt	28.368	33.741	84%

Quelle: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH, Verkehrsstatistik unter <http://www.edkb.de/>, Stand 30.12.2009, KE-CONSULT, Erhebung „Flugplatz Hangelar“, Köln 2009/2010.

Die Auswertung der Befragung zeigt Art, Umfang und Struktur der Aktivitäten der Unternehmen und Organisationen, die den Verkehrslandeplatz nutzen. Dabei wird

⁸ Die 2009er Verkehrsstatistik für den Flugplatz Hangelar liegt zum Zeitpunkt der Gutachtenbearbeitung leider noch nicht vor. Nach Aussage der Flugplatzgesellschaft sind in den ersten drei Quartalen des Jahres 2009 etwa deckungsgleiche Zahlen zu 2008 zu beobachten. Aus diesem Grund ist eine Annäherung durch die 2008er Zahlen angemessen.

insbesondere auf die Anforderungen der Nutzer an die Betriebszeiten des Flugplatzes Hangelar eingegangen. Dahinter steht die Frage nach dem Bedarf an Starts an Wochenend- und Feiertagen, die für den (wirtschaftlichen) Betrieb und die Aktivitäten der Unternehmen und Organisationen von wesentlicher Bedeutung sind. Die Ergebnisse dieses ersten Schritts sind wesentliche Erkenntnisse für die nachfolgende Ermittlung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flugplatzes Hangelar und der zu erwartenden wirtschaftlichen Effekte einer Einschränkung der Betriebszeiten.

3.2.1 Volkswirtschaftliche Bedeutung des Betriebs des Flugplatzes Hangelar (Status quo)

Auf Basis der durchgeführten Erhebung konnte ermittelt werden, dass im Jahr 2009 238 Arbeitsplätze direkt vom Flugplatz Hangelar abhängig sind. In dieser Zahl sind nur die Unternehmen und deren Arbeitsplätze enthalten, die auf den Fragebogen geantwortet haben. Die 238 Arbeitsplätze stellen somit nicht die Gesamtzahl der direkt vom Flugplatz Hangelar abhängigen Arbeitsplätze dar. Es fehlen die Beschäftigten von den Unternehmen, die nicht geantwortet haben.

Bezogen auf die Starts, die in der Befragung abgedeckt sind, fehlen etwas weniger als 5.400 Starts. Insofern ist davon auszugehen, dass durch die in der Befragung nicht abgedeckten Starts weitere Arbeitsplätze entstehen. Ein Teil der nicht-abgedeckten Starts sind Flüge von außerhalb nach Hangelar. Diese führen nicht zu Arbeitsplätzen auf dem Flugplatz Hangelar. Es wird angenommen, dass dieser Teil die Hälfte der nicht-erfassten Starts ausmacht. Es ergibt sich dann die folgende Beschäftigtenzahl, die in 2009 direkt vom Flugplatz Hangelar abhängt.

Tabelle 5: Vom Flughafen Hangelar direkt abhängige Beschäftigte 2009

Arbeitsplätze aus Befragung	238
Starts aus Befragung	28.368
Arbeitsplätze je 1.000 Starts	8,4
Starts aus Statistik (2008)	33.741
Starts nicht in Befragung enthalten	5.373
davon beschäftigungswirksam auf dem Flugplatz Hangelar	2.686
Arbeitsplätze nicht in Befragung enthalten	23
Arbeitsplätze insgesamt	261

Quelle: KE-CONSULT, Erhebung „Flugplatz Hangelar“, Köln 2009/2010, eigene Berechnungen.

Insgesamt sind im Jahr 2009 somit 261 Arbeitsplätze direkt vom Flugplatz Hangelar abhängig. Darin nicht enthalten ist die Bundespolizei. Der Flugplatz Hangelar ist darüber hinaus ein wichtiger Standort für Luftsportvereine. Auf dem Flugplatz Hangelar sind mehr als 1.100 Mitglieder bei den Vereinen organisiert.

Zu den direkten Beschäftigungseffekten kommen noch indirekte Beschäftigungseffekte, die durch die Ausgaben der Vereine und der Unternehmen bei Auftragnehmerfirmen und Lieferanten entstehen. Die Ermittlung der indirekten Wirkungen erfolgt mit Hilfe der Input-Output-Rechnung und basiert auf Daten aus der amtlichen Statistik (Statistisches Bundesamt).

- Die Verflechtungen innerhalb der Volkswirtschaft zeigt die Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes. Die neueste Tabelle stammt aus dem Jahr 2009 und bezieht sich auf das Jahr 2006⁹. Aus der Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes lassen sich Produktions-, Einkommens- und Beschäftigungsmultiplikatoren ermitteln. Diese liegen in vorleistungsintensiven Branchen höher als in Branchen, die weniger vorleistungsintensiv sind. Um die Multiplikatoren für die Unternehmen und Vereine auf dem Flugplatz Hangelar nicht zu überschätzen, wird von dem in Deutschland durchschnittlichen Branchenmix ausgegangen.

⁹ Statistisches Bundesamt, Input-Output-Rechnung 2006, Wiesbaden 2009.

- Um die wirtschaftliche Entwicklung zwischen 2006 und 2009 zu berücksichtigen, wird ein Anstieg der Arbeitsproduktivität verwendet. Die Arbeitsproduktivität stieg laut Statistischem Bundesamt von 2006 bis 2008 um 0,6% an.¹⁰
- Die Einkommen (Bruttolöhne und –gehälter), die in den verschiedenen Branchen durchschnittlich erzielt werden, werden ebenfalls den Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes entnommen.¹¹.

Bei der Ermittlung der indirekten Effekte ist zu beachten, dass Doppelzählungen zu vermeiden sind. Doppelzählungen können dadurch entstehen, dass die direkt vom Flugplatz abhängigen Vereine und Unternehmen wirtschaftliche Verflechtungen mit Unternehmen auf dem Flugplatz haben. Dies ist in Hangelar zum Beispiel dann der Fall, wenn Flugzeuge auf dem Flugplatz gewartet, überprüft und betankt werden. Bei der Ermittlung des Beschäftigungsmultiplikators muss dies berücksichtigt werden. An einem fiktiven Beispiel sei die Vorgehensweise erläutert:

Eine Flugschule mit 5 Angestellten macht einen Umsatz von 250.000 € pro Jahr. Von diesem Umsatz werden 150.000 € für Löhne und Gehälter aufgewendet, 50.000 € für Wartung, Hallenmiete, Betanken usw. (entspricht Aufträge an Unternehmen auf dem Flugplatz), 30.000 € für weitere Aufträge (Marketing, Büroausstattung usw.). Die Basis für die Berechnung der indirekten Effekte dürfen nur diese weiteren Aufträge sein. Die anderen sind bereits in den direkten Effekten enthalten.

Die Basis für die Berechnung der indirekten Effekte sind die Angaben der Unternehmen zu ihren Umsätzen. Zur Bereinigung um Doppelzählungen wird davon ausgegangen, dass die Umsätze und die Beschäftigten der Wartungs-, Zubehör und Versorgungsfirmen sowie der Betreibergesellschaft bereits als Vorleistungsanteil in den Umsätzen der Flugzeugbesitzer und –benutzer, also bspw. der Flugschulen, Luftverkehrsunternehmen und Vereine enthalten sind.

Die indirekten Effekte werden unter Berücksichtigung dieser Effekte auf Basis der Input-Output-Tabelle für das Jahr 2006 des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2009 berechnet. Es wird unterstellt, dass die dort erfassten Vorleistungsverflechtungen konstant geblieben sind. Es lässt sich so ein indirekter Beschäftigungseffekt von 132 Arbeitsplätzen errechnen.

¹⁰ Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2009, Wiesbaden 2009, S. 651.

¹¹ Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2009, Wiesbaden 2009, S. 651.

Tabelle 6: Vom Flugplatz Hangelar direkt und indirekt abhängige Beschäftigte 2009

	Direkt	Indirekt	Gesamt
Beschäftigte	261	132	393
Starts	33.741	33.741	33.741
Beschäftigte je 1.000 Starts	7,7	3,9	11,6

Quelle: KE-CONSULT, Erhebung „Flugplatz Hangelar“, Köln 2009/2010, eigene Berechnungen.

Insgesamt sind so vom Flugbetrieb auf dem Flugplatz Hangelar 393 Arbeitsplätze abhängig. Bezieht man diese Anzahl der Beschäftigten auf die Anzahl der Starts auf dem Flugplatz Hangelar, so kommt man zu einer Kennziffer von 11,6 Beschäftigten je 1.000 Starts.

Mit den Beschäftigungseffekten verbunden sind Einkommens- und Wertschöpfungseffekte. Diese werden unter Verwendung der durchschnittlichen Einkommen und Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem abgeleitet.¹² Die folgende Tabelle gibt die vom Flugplatz Hangelar ausgelösten Beschäftigungs-, Einkommens- und Wertschöpfungseffekte wieder.

Tabelle 7: Volkswirtschaftliche Effekte des Flugplatzes Hangelar 2009

Beschäftigungseffekt (Erwerbstätige)	Einkommen (Mio. €)	Bruttowertschöpfung (Mio. €)
393	10,9	22,5

Quelle: KE-CONSULT, Erhebung „Flugplatz Hangelar“, Köln 2009/2010, eigene Berechnungen.

Aus jeder wirtschaftlichen Aktivität resultieren bei der öffentlichen Hand Einnahmen. Diese fiskalischen Effekte sind eng verbunden mit der Wertschöpfung. Bei einer Steuerquote (kassenmäßige Steuereinnahmen zu Bruttowertschöpfung) von etwa 25%¹³ resultieren aus der vom Flugplatz Hangelar ausgelösten Wertschöpfung Steuereinnahmen in Höhe von 5,6 Mio. € für die öffentliche Hand.

¹² Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 2009, Wiesbaden 2009, S. 631, 651.

¹³ Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 2009, Wiesbaden 2009, S. 567, 631

Nachrichtlich:

Neben den direkten und indirekten Effekten können weitere volkswirtschaftliche Wirkungen dadurch entstehen, dass Fluggäste- Piloten und/oder Flugschüler, die auf dem Flugplatz landen, in der Umgebung Konsumausgaben (Restaurants, Hotels, Kultur- und Freizeitstätten) tätigen. Diese Wirkungen sind zur Zeit nicht erfassbar, da es keine Datengrundlage zur Abschätzung der incoming- und der outgoing- Flugreisenden und auch keine Informationen zu den durchschnittlichen Ausgaben der Nutzer des Flugplatzes gibt. Eine Veranschaulichung des Effekts kann die Studie, die für den Flughafen Köln/Bonn verfasst wurde, geben. In dieser Studie wurde mit Hilfe einer Befragung von 1.000 Passagieren ermittelt, dass jeder Passagier, der über den Flughafen Köln/Bonn die Region besucht, etwa 285 € verausgabt. Je 1.000 Passagiere, die die Region per Flughafen Köln/Bonn besuchen wurde eine regionale Wertschöpfung von etwa 150.000 € ermittelt.¹⁴

Darüber hinaus können katalytische Effekte beobachtet werden, die durch die Vergrößerung des Geschäftsradius (Markterweiterungseffekte auf den Beschaffungs- und Absatzmärkten, Intensivierung von Geschäftsbeziehungen) von ansässigen Unternehmen entstehen. Auch hier kann die zuvor genannte Studie für den Köln/Bonner Flughafen eine Vorstellung über die Größenordnung vermitteln. In dieser Studie wurden im Jahr auf der Basis von etwa 400 befragten Unternehmen die katalytischen Effekte von Geschäftsreisen abgeschätzt. Es konnte ermittelt werden, dass je 1.000 Geschäftsreisen die katalytischen Wertschöpfungseffekte bei etwa 850.000 € lagen.¹⁵

3.2.2 Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten des Flugplatzes Hangelar

Aus dem politischen Bereich wird gefordert, die Betriebszeiten auf dem Flugplatz Hangelar wie folgt zu begrenzen (über die LandeplatzlärmschutzVO hinaus):

„Unabhängig von der Startrichtung sind Starts zu alleinigen Platzrundenflügen samstags außerhalb der Zeiten gemäß §1 Abs. 1 Landeplatz-Lärmschutzverordnung (LärmschutzV) also zwischen 9 und 13 Uhr, sowie

¹⁴ Baum, H., Schneider, J., Esser, K., Kurte, J., Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Low cost-Marktes im Raum Köln/Bonn, Köln 2004.

¹⁵ Baum, H., Schneider, J., Esser, K., Kurte, J., Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Low cost-Marktes im Raum Köln/Bonn, Köln 2004.

sonn- und feiertags ganztägig für alle Motorflugzeuge und Motorsegler untersagt.“

Daraus wurde folgendes Szenario der Befragung zugrunde gelegt:

„Begrenzung der Betriebszeiten für „alleinige Platzrundenflüge“ (keine Starts an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen) sowie für alle Motorflugzeuge und Motorsegler (keine Starts an Sonn- und Feiertagen)“.

Das Szenario beinhaltet eine unterschiedliche Behandlung von Streckenflügen (Flüge von **oder** nach Hangelar) und Platzrundenflügen (Start in Hangelar **und** Landung in Hangelar). Für motorisierte Streckenflüge gilt im Szenario ein Startverbot an Sonn- und Feiertagen; für motorisierte Platzrundenflüge gilt darüber hinaus ein Startverbot an Samstagen.

Auf Grundlage der durchgeführten Befragung wird zunächst festgestellt, welche Verkehre von einem solchen Szenario betroffen sind. Die folgende Tabelle zeigt die aus der Befragung resultierende Anzahl der Starts auf dem Flugplatz Hangelar und deren Verteilung.

Tabelle 8: Struktur der Starts auf dem Flugplatz Hangelar – Befragung 2009

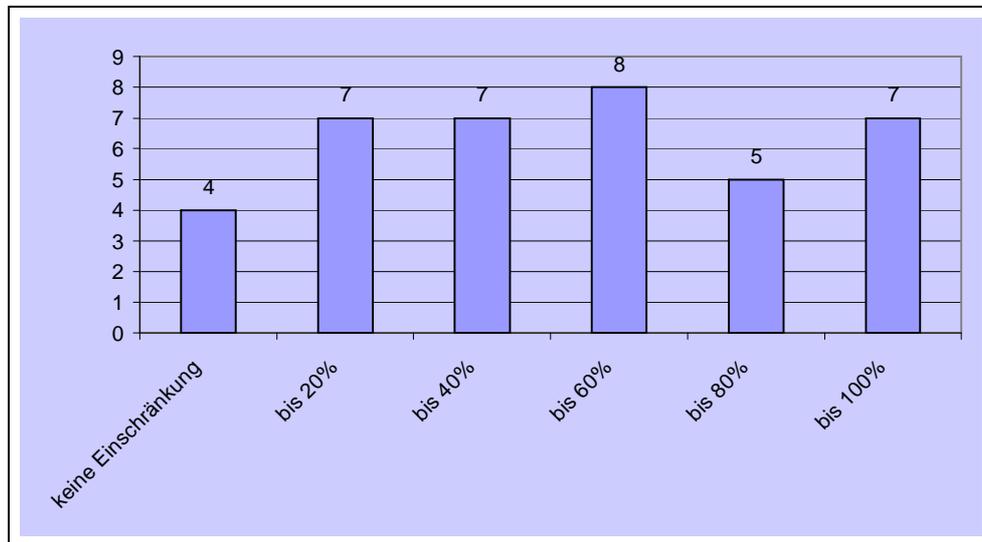
	Befragung 2009	Anteil
Motorflüge (incl. Motorsegler)	24.508	86%
lokale Flüge	15.979	65%
Samstags, Sonn- und Feiertags	7.044	44%
Streckenflüge	8.529	35%
Sonn- und Feiertags	3.505	41%
Segelflüge (ohne Motorsegler) und UL	3.860	14%
alle Starts	28.368	100%

Quelle: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH, Verkehrsstatistik unter <http://www.edkb.de/>, Stand 30.12.2009, KE-CONSULT, Erhebung „Flugplatz Hangelar“, Köln 2009/2010, eigene Berechnungen.

Es zeigt sich, dass der Anteil der Flüge, die vom beschriebenen Szenario betroffen wären, recht hoch ist. So fallen etwa 37% aller Starts unter das geforderte Flugverbot. Das entspricht 43% aller Motorflüge. Entsprechend geben 34 der 38 antwortenden Unternehmen (von 46 angeschriebenen Unternehmen) an, von einer derartigen Betriebsbeschränkung betroffen zu sein und ihre Aktivitäten auf dem Flugplatz ein-

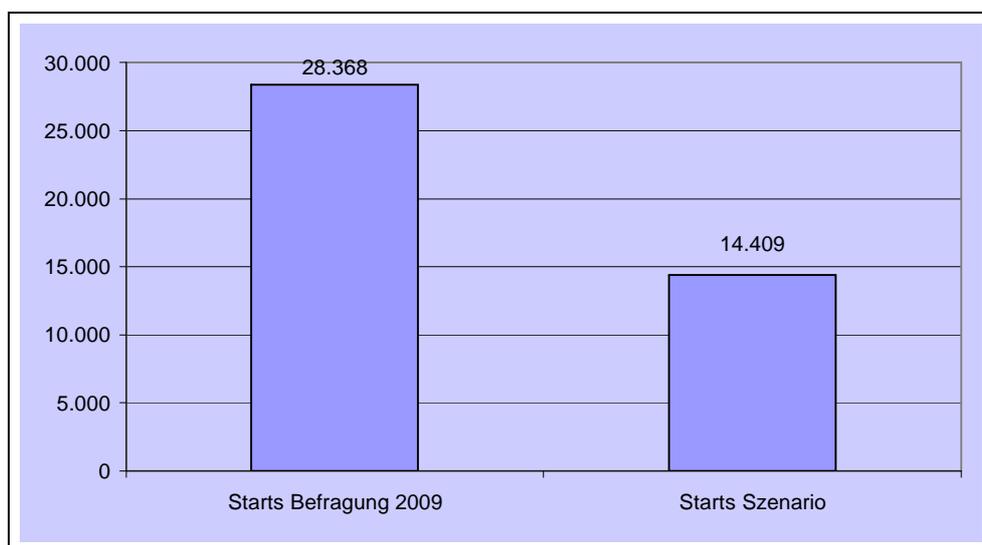
zuschränken. Dabei liegt die Spanne des Ausmaßes der Einschränkung der Aktivitäten zwischen 20% und 100%.

Abbildung 8: „In welchem Ausmaß wäre mit dem Szenario eine Einschränkung Ihrer Aktivitäten auf dem Flugplatz verbunden?“



Quelle: KE-CONSULT, Erhebung „Flugplatz Hangelar“, Köln 2009/2010.

Abbildung 9: Auswirkung einer Einschränkung der Betriebszeiten auf die Starts auf dem Flugplatz Hangelar



Quelle: KE-CONSULT, Erhebung „Flugplatz Hangelar“, Köln 2009/2010.

Gewichtet man die Antworten mit dem Verkehrsaufkommen der Befragten, so ergibt sich ein Rückgang der Starts und Landungen um insgesamt etwa die Hälfte. Das

zeigt, dass die Beschränkung der Betriebszeit am Wochenende weitere verkehrliche Ausfälle nach sich zieht. Hier ist bspw. zu denken an Vereine, die sich einen anderen Heimatflugplatz suchen, wenn Wochenendstarts stark beschränkt werden.

Aus den im Szenario geringeren Verkehrsmengen lässt sich nicht unmittelbar schließen, dass auch die wirtschaftlichen Effekte um 50% sinken. Um die wirtschaftlichen Effekte eines solchen Szenarios zu ermitteln, müssen die Antworten der Unternehmen und Vereine differenziert behandelt werden:

- Eindeutig ist der Effekt bei Unternehmen, die Teile ihres Umsatzes mit den im Szenario untersagten Verkehren erzielen. Bei diesen Unternehmen wird der Verkehrsrückgang unmittelbar umsatz- und auch beschäftigungswirksam. Beispiel für diese Art von Unternehmen sind die Flugschulen und Luftverkehrsunternehmen.
- Des Weiteren folgen für einige Unternehmen keine verkehrlichen Rückgänge, wohl aber wirtschaftliche Folgen aus einem Szenario, das motorisierte Starts am Wochenende weiter einschränkt. Dazu gehören die Betankungs- und Wartungsunternehmen, aber auch bspw. die Flugplatzgesellschaft.
- Diejenigen Unternehmen, die Werkverkehr über den Flugplatz Hangelar abwickeln, schränken zwar die Anzahl der Reisen im Szenario ein. Dies ist jedoch nicht unmittelbar mit Beschäftigungseffekten verbunden.

Die Beschäftigungswirkungen im Szenario werden ermittelt, indem die jeweiligen von den Unternehmen und Vereinen angegebenen Einschränkungen ihrer Aktivität auf dem Flugplatz, mit den Arbeitsplätzen ausschließlich der Unternehmen, die unmittelbar vom Flugplatz abhängen gewichtet werden. Nicht in der Quantifizierung enthalten sind in Folge dessen die Unternehmen, die Werkverkehr über den Flugplatz abwickeln. Aus den Befragungsdaten lässt sich so ein Beschäftigungsrückgang um 35% ermitteln. Es ergeben sich für das Szenario die in der folgenden Tabelle angegebenen Beschäftigungs-, Einkommens-, Wertschöpfungs- und fiskalischen Effekte.

Tabelle 9: Volkswirtschaftliche Effekte des Flugplatzes Hangelar im Einschränkungsszenario

Beschäftigungseffekt (Erwerbstätige)	Einkommen (Mio. €)	Bruttowertschöpfung (Mio. €)	Steuereinnahmen (Mio. €)
256	7,1	14,6	3,7

Quelle: KE-CONSULT, Erhebung „Flugplatz Hangelar“, Köln 2009/2010, eigene Berechnungen.

Bei einer wie im Szenario formulierten Einschränkung der Betriebszeit würden die wirtschaftlichen Effekte des Flugplatzes Hangelar deutlich geringer ausfallen. Die folgende Tabelle zeigt die Differenz, also den Verlust an Beschäftigung, Einkommen und Wertschöpfung, der in diesem Szenario im Vergleich zum Status Quo resultieren würde.

Tabelle 10: Volkswirtschaftliche Effekte des Flughafens Hangelar, Status quo und Einschränkungsszenario

	Beschäftigungseffekt (Erwerbstätige)	Einkommen (Mio. €)	Bruttowertschöpfung (Mio. €)	Fiskalische Effekte (Mio. €)
Status Quo	393	10,9	22,5	5,6
Szenario	256	7,1	14,6	3,7
Saldo (Szenario im Vergleich zum Status Quo)	-137	-3,8	-7,8	-2,0

Quelle: KE-CONSULT, Erhebung „Flugplatz Hangelar“, Köln 2009/2010, eigene Berechnungen.

Im Vergleich zum Status-Quo sinken im Szenario die Beschäftigungseffekte um 137 Erwerbstätige. Die Einkommen liegen 3,8 Mio. €, die Bruttowertschöpfung 7,8 Mio. € und die Steuereinnahmen 2,0 Mio. € niedriger. Für die Zukunft können noch weitere negative Effekte aus einem Einschränkungsszenario entstehen. So könnten potentielle Investoren, die den Standort aufgrund der jetzigen Betriebszeiten wählen, bei geänderten (eingeschränkten) Betriebszeiten ihre Investitionsvorhaben zurückziehen.

4. Zusammenfassung der Ergebnisse

Ende Dezember 2009 wurde die KE-CONSULT Kurte & Esser GbR vom Dezernat für Planung, Verkehr, Bauen & Kataster des Rhein-Sieg-Kreises beauftragt, die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar zu untersuchen. Es wird ermittelt, welche wirtschaftlichen Effekte (Beschäftigung, Wertschöpfung, Einkommen, fiskalische Effekte) mit dem Betrieb des Flugplatzes verbunden sind. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wird anschließend untersucht, welche wirtschaftlichen Wirkungen mit einer Einschränkung der Betriebszeiten des Flugplatzes einhergehen können.

Die Untersuchungen basieren dabei auf einer originären Erhebung bei allen Unternehmen und Vereinen, die den Flugplatz nutzen bzw. dort angesiedelt sind und de-

ren wirtschaftliche Aktivitäten mit dem Flugplatz verbunden sind. Insgesamt antworteten 38 Unternehmen auf die Befragung. Mit einem Rücklauf von knapp 81% der angeschriebenen Unternehmen liegt eine sehr gute Datenbasis zur Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte vor. Mit der Erhebung sind 84% der Flugbewegungen auf dem Flugplatz Hangelar abgedeckt.

Die Befragung ergibt, dass im Jahr 2009 261 Beschäftigte direkt mit dem Flugplatz Hangelar verbunden sind (ohne Bundespolizei). Hinzu kommen noch indirekte Effekte in Höhe von 132 Beschäftigten, die durch die Ausgaben der Unternehmen und der Vereine bei Auftragnehmerfirmen und Lieferanten entstehen. Insgesamt sind so vom Flugbetrieb auf dem Flugplatz Hangelar 393 Beschäftigte abhängig. Damit verbunden sind ein Einkommen von 10,9 Mio. € und eine (Brutto-)Wertschöpfung in Höhe von 22,5 Mio. €. Bewertet mit der durchschnittlichen Steuerquote resultieren aus der direkt und indirekt entstehenden Wertschöpfung Steuereinnahmen in Höhe von 5,6 Mio. €.

Die wirtschaftlichen Folgen einer Einschränkung des Betriebs werden auf der Basis eines Szenarios ermittelt, das an Wochenenden und Feiertagen alleinige Platzrundenflüge und an Sonn- und Feiertagen alle motorisierten Flüge untersagt. Die Möglichkeit der motorisierten Flüge am Wochenende ist sowohl für Unternehmen als auch für Vereine sehr wichtig. Ein großer Teil der Ausbildungsaktivitäten von Flugschulen und Vereinen fällt in die Wochenenden. Entsprechend geben 34 der 38 Unternehmen und Vereine an, von einer solchen Betriebsbeschränkung betroffen zu sein. Infolgedessen fallen in diesem Szenario die volkswirtschaftlichen Beschäftigungs-, Einkommens- und Wertschöpfungseffekte etwa ein Drittel geringer aus. Im Vergleich zum Status Quo (2009) sinkt die Beschäftigung um 137 Erwerbstätige, die Einkommen um 3,8 Mio. €, die Bruttowertschöpfung um 7,8 Mio. € und die Steuereinnahmen um 2 Mio. €.