

Gesamtwirtschaftliche Verluste der Bodenseeregion durch die Insolvenz der Fluggesellschaft Intersky - eine erste Einschätzung durch das Center for Mobility Studies an der Zeppelin Universität und KE-CONSULT Kurte & Esser GbR

Friedrichshafen | Köln | Düsseldorf

29.11.2015

Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz, Leiter des Centers for Mobility Studies und Inhaber des Lehrstuhls für Mobilität, Handel und Logistik an der Zeppelin Universität, und Dr. Judith Kurte, Geschäftsführerin der KE-CONSULT Kurte & Esser GbR, haben gemeinsam eine erste Analyse vorgenommen, mit der die möglichen volkswirtschaftlichen Verluste in der Bodenseeregion durch die Insolvenz der Fluggesellschaft Intersky kenntlich werden.

In der bisherigen Berichterstattung zur Insolvenz von Intersky werden nur die direkten Auswirkungen auf den Flughafen Friedrichshafen mit konkreten Zahlen beschrieben: Es werden die 150 Beschäftigten von Intersky genannt, die ihren Arbeitsplatz plötzlich verloren haben. Für den Flughafen Friedrichshafen bedeutet der Wegfall von Intersky, dass 20% weniger Passagiere abgefertigt werden.

Nach Einschätzung von Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz von der Zeppelin Universität ist es dringend erforderlich, den wahren ökonomischen Verlust zu bestimmen, der durch den Wegfall von Intersky entstanden ist. Dabei ist zunächst entscheidend, dass der Verlust der 115.000 Intersky Passagiere ökonomisch richtig bewertet wird. Es sind war nur 20% von 0,6 Millionen Passagieren, aber bei den Passagieren von Intersky handelte es sich überwiegend um Geschäftsleute.

Das Passagieraufkommen des Flughafens Friedrichshafens lässt sich unterteilen in freizeit- und produktivitätsorientiertes Aufkommen. Zu dem produktivitätsorientierten Aufkommen zählen Geschäftsreisende und Berufspendler. Für das Segment des produktivitätsorientierten Passagieraufkommens ist davon auszugehen, dass durch die Insolvenz von Intersky vor allem Flugangebote für Geschäftsreisende fehlen. Der ökonomische Verlust des produktivitätsorientierten Passagieraufkommens ist für die Region höher zu bewerten als ein entsprechender Verlust im freizeitorientierten Passagiersegment.

Aus ihren bisherigen Flughafenforschungen weiß Dr. Judith Kurte, Geschäftsführerin der KE-CONSULT Kurte & Esser GbR, dass eine gute Anbindung an den nationalen und internationalen Luftverkehr für die Unternehmen der Bodenseeregion vor allem die Möglichkeit, auf globalen Märkten tätig zu werden, bietet. Dies betrifft Beschaffungs- und Absatz-, aber auch Arbeitsmärkte. Bei den Berufspendlern handelt es sich überwiegend um hochqualifizierte Kräfte, da nur ab einer bestimmten Einkommenshöhe, die Bereitschaft gegeben ist, seinen Arbeitsplatz mit dem Flieger zu erreichen. Je länger der Flughafen nicht in der Lage ist, einen Ersatz für Intersky zu finden, desto höher steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die hochqualifizierten Fachkräfte abwandern werden. Der regionale Arbeitsmarkt wird hier keinen Ersatz für diese Spezialisten bieten. Die Art und Weise wie die Politik und die Flughafengeschafter das Intersky-Problem lösen, wird einen erheblichen Einfluss darauf haben, ob langfristig wieder Fachkräfte angeworben werden können. Im Geschäftsreiseverkehr werden vor allem Verlagerungen auf die Flughäfen Zürich und München stattfinden. Aber auch hier ist mittel- bis langfristig mit einer Abwanderung und massiven Standortverlagerungen zu rechnen.

Der Flughafen Friedrichshafen wird vor allem mit fünf Problemlagen konfrontiert.

1. Problemlage: Der Wegfall von Intersky führt unmittelbar dazu, dass der Flughafen unter die kritische Größe von 0,5 Millionen Passagieren rutscht. In Deutschland gilt, dass Regionalflughäfen zwischen 0,5 und 2 Millionen Passagiere abfertigen müssen, um ihre Kosten zu decken.

2. Problemlage: Der Wegfall von Intersky führt nicht nur zu einem Verlust von 150 Intersky-Beschäftigten, Es fallen auch Arbeitsplätze auf dem Flughafen weg, die mit dem Handling und der Versorgung der Flüge und Reisenden beschäftigt waren. Darüber hinaus entstehen weitere indirekte Effekte, die durch den Wegfall von Aufträgen an das Umland entstehen. Ausgehend von der Faustformel, dass je 1.000 Passagiere 2,5 bis 3 Arbeitsplätze in der Flughafenregion generiert werden, ist der gesamte Verlust mehr als doppelt hoch als die bisher genannten 150 Arbeitsplätze.
3. Problemlage: Es bestehen erhebliche Kannibalisierungseffekte durch den Flughafen Memmingen. Diese Konkurrenz könnte dem Flughafen Friedrichshafen in naher Zukunft weitere Angebots- und damit Passagierverluste bescheren.
4. Problemlage: Der Flughafen Friedrichshafen hat einen bisher erheblichen regionalen volkswirtschaftlichen Nutzen gestiftet. Ein großer Teil dieser Nutzenwirkungen fällt aber bei Dritten an. Diese Nutznießer (z.B. Großunternehmen, kleine- und mittelständische Unternehmen, Stadt Friedrichshafen, Bodenseekreis, Taxigewerbe, Hotel- und Gaststättengewerbe, Messe Friedrichshafen) sind nicht an der Finanzierung des Flughafens beteiligt. Laut Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz stiftet der Flughafen einen hohen externen ökonomischen Nutzen, der nicht internalisiert ist.
5. Problemlage: Der Flughafen stiftet der Region hohe fiskalische Effekte. Damit sind nicht nur die Steuereinnahmen gemeint, die vom Flughafen und den dort ansässigen Unternehmen und Beschäftigten entrichtet werden. Auch die Unternehmen, die dank der Luftverkehrsanbindung einen Produktivitätszuwachs erfahren, generieren ein durchaus nennenswertes Steueraufkommen für die gesamte Region. Zu prüfen wäre, ob sich hieraus eine Forderung nach weiterem öffentlichen Engagement am Flughafen ableiten lässt.

Gerade die fehlende Kenntnis über die Höhe des externen Nutzens des Flughafens Friedrichshafen lässt befürchten, dass durch eine falsche politische Einschätzung der wirtschaftlichen Ausmaße infolge der Intersky-Insolvenz langfristig und nachhaltig Wachstumspotenziale für die Bodenseeregion vernichtet werden. Der Flughafen Friedrichshafen mit einem funktionsfähigen innerdeutschen Geschäftsreiseverkehr führte bisher zu folgenden ökonomischen Wirkungen für die Region:

- Der Flughafen sowie die dort ansässigen Airlines, Handling- und Versorgungsunternehmen etc. sind Arbeit- und Auftraggeber und generieren dadurch direkte und indirekte (sogenannte Multiplikator-) Effekte in der Region.
- Aus volkswirtschaftlicher Sicht wichtig sind lt. Dr. Judith Kurte vor allem aber die durch den Flughafen Friedrichshafen initiierten regionalen katalytischen Prozesse, die zu Produktivitätssteigerungen bei den in der Region ansässigen Unternehmen führen. Aufgrund der eindeutigen Kausalbeziehung handelt es sich aus der Sicht des Flughafens um internalisierungsbedürftige externe Nutzen.
- Darüber hinaus verursacht der Flughafen durch die Begünstigung der Agglomerationsherausbildung dynamische externe Nutzen, die in zwei Formen auftreten können:
 - o Vorteile der räumlichen Konzentration von Betrieben der gleichen Branche (localization economies),
 - o Vorteile der räumlichen Konzentration von Betrieben verschiedener Branchen (urbanization economies).
- Weiterhin verursacht die Luftverkehrsanbindung Informationsgewinne bei Dritten. Diese Informationsexternalitäten ergeben sich sowohl aus den katalytischen Prozessen als auch aus den dynamischen Effekten, die beide die relativen Preise in der Region verändern. Daraus ergeben sich weitere externe Nutzen, da sich in der Region die Produktionsfunktionen der Unternehmen und die Nutzenfunktionen der privaten Haushalte ändern, auch dann, wenn Unternehmen und Haushalte nicht in einer unmittelbaren Kausalitätskette zum Flughafen stehen.

Durch den Wegfall von Intersky werden Marktreaktionen ausgelöst, die die Markt- und Gewinnanteile in der Region verschieben. Real-ökonomisch ergeben sich Wirkungen auf die technologischen Produktionsmöglichkeiten in der Bodenseeregion. Damit wird der Strukturwandel in der Region erschwert. Wachstumseinbußen sind die Folge.

Je vielfältiger das Verkehrsleistungsangebot in einer Region ist, ohne dass es selbst einen Engpassfaktor darstellt, desto schneller wird die Anpassung an veränderte Wettbewerbsbedingungen von den Unternehmen der Region vollzogen. Absatz- und Beschaffungsmärkte werden verbreitert, die Marktdurchdringung verstärkt und Marktchancen eröffnet.

Bedeutend sind ebenfalls die Innovationsexternalitäten: Verkehrsleistungen sind für Unternehmen neben den Produktionsfaktoren Kapital und Arbeit ein entscheidender Input, um ihre Marktchancen zu erhöhen. Verkehrsanbindungen tragen dazu dabei, dass die Unsicherheit von Forschungserfolgen optimiert werden kann. Ähnlich wie beim Preiswettbewerb werden Marktreaktionen ausgelöst, die den internen Nutzen der Unternehmen erhöhen.

Aus Sicht der forschenden und der beratenden Wissenschaft ist es dringend notwendig, den in der nächsten Zeit stattfindenden Anpassungsprozess am Flughafen Friedrichshafen fundiert und kompetent zu begleiten. Nur so kann gewährleistet werden, dass der Bodenseeregion ein leistungsfähiger Flughafen für die luftverkehrliche Versorgung von Bevölkerung, Tourismuswirtschaft, Verarbeitender Industrie und Dienstleistungsgewerbe erhalten bleibt.

Hintergrund

Univ.-Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz



Nach seiner Habilitation an der Universität zu Köln und seiner Tätigkeit als Studiendekan für Logistik und Handel an der Hochschule Fresenius ist Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz seit März 2014 Inhaber des Lehrstuhls für Mobilität, Handel und Logistik sowie Direktor des Centers for Mobility Studies an der Zeppelin Universität.

Im Zentrum der Forschung und der Arbeit des Lehrstuhls für Mobilität, Handel und Logistik stehen neue Mobilitätskonzepte und Mobilitätslösungen für alle Verkehrsträger. Hierbei werden unter der Anwendung neuer theoretischer Ansätze lohnende Konzepte für die betriebswirtschaftliche Praxis abgeleitet, welche darüber hinaus vor allem einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen stiften.

Dass an der Zeppelin Universität ansässige Center for Mobility Studies | CfM verschreibt sich der interdisziplinären, intersektoralen und internationalen Analyse von regulatorischen, ökologischen, ökonomischen, kulturellen oder planerischen Rahmenbedingungen innovativer Geschäftsmodelle im Mobilitätsmarkt. Zielsetzung der Institutsarbeit ist unter anderem die Untersuchung, Entwicklung und Bewertung von neuen Mobilitätskonzepten.

Dr. rer. pol. Judith Kurte



Dr. Judith Kurte ist Geschäftsführerin und Gesellschafterin der KE-CONSULT Kurte&Esser GbR. Mit ihrer Promotion an der Universität zu Köln legte sie den Grundstein für die Erforschung der katalytischen Effekte von Flughäfen in Deutschland. Nach einem Gutachten zum Flughafen Köln/Bonn folgten weitere Gutachten zu den Flughäfen Frankfurt, Berlin, Leipzig-Altenburg und Hangelar. Aktuell ist sie für die Bodenseeregion mit einer Studie zum Verkehrslandeplatz Konstanz tätig.

Die KE-CONSULT Kurte & Esser GbR ist als wissenschaftliches Beratungsunternehmen an der Schnittstelle zwischen Verkehr und Wirtschaft tätig. Zu ihren Auftraggebern gehören Ministerien, Kommunen, Verbände und private Unternehmen.

Kontakt

<p>Zeppelin Universität zwischen Wirtschaft Kultur Politik</p> <p>Univ.-Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz Am Seemooser Horn 20 88045 Friedrichshafen Bodensee T +49 7541 6009 1610 F +49 7541 6009 1299 wolfgang.schulz@zu.de zu.de</p>	<p>KE-CONSULT Kurte & Esser GbR</p> <p>Dr. Judith Kurte</p> <p>Oskar-Jäger-Str. 175 50825 Köln T +49 221 5503075 F +49 221 5503095 kurte@ke-consult.de</p>
--	--