

Prof. Dr. Richard Klophaus

## **Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flughafens Rostock-Laage**

Ergebnisse einer wissenschaftlichen Forschungsstudie

14. Mai 2009

Rostock

### **Ausgangspunkt: Kritik an Regionalflughäfen**

Fehlende Profitabilität	Flughafenbetreiber ist nicht gleich Flughafen! Neben den Verlusten des Flughafenbetreibers sind die Gewinne bzw. positiven Effekte für andere Unternehmen am Flughafen und in der Flughafenregion zu berücksichtigen
Einsatz (knapper) öffentlicher Mittel	Privater Investor kann positive externe Effekte durch Flughafen nicht internalisieren! Den öffentlichen Mitteln für Ausbau und Betrieb des Flughafens sind insbesondere die zusätzlichen Steuereinnahmen gegenüberzustellen
„Regionalflughäfen als neue Schwimmbäder“	Flughafen hat nicht konsumtiven sondern investiven Charakter! Die Rolle des Flughafens als Wirtschafts- und Standortfaktor im Rahmen der regionalen Daseinsvorsorge ist zu verdeutlichen



Darstellung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Flughafeninfrastruktur erforderlich!

## Zielsetzung der regionalökonomischen Studie

### Bestandsaufnahme

Umfassende Bestandsaufnahme der Bedeutung des Flughafens Rostock-Laage als Wirtschafts- und Standortfaktor im Jahr 2008



### Entwicklungsperspektive

Analyse der regionalökonomischen Perspektiven des Flughafens Rostock-Laage als Einrichtung der Verkehrsinfrastruktur für Wirtschaft, Bevölkerung und Tourismus im Jahr 2012

Seite 3

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

## Gliederung der Studie

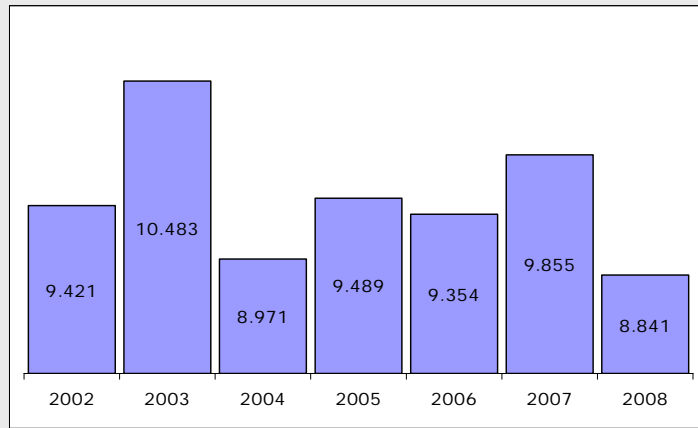
- 1 **Wichtige Ergebnisse im Überblick**
- 2 **Problemstellung und Zielsetzung**
- 3 **Flughafen Rostock-Laage**
  - **Ziviler Flugbetrieb** ←
  - **Fliegerhorst Laage** ←
  - **Airpark Rostock-Laage** ←
- 4 **Regionaler Kontext**
- 5 **Heutige regionalökonomische Bedeutung des Flughafens Rostock-Laage**
- 5 **Perspektiven des Flughafens Rostock-Laage im Jahr 2012**

**3-Säulen-Konzept**

Seite 4

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

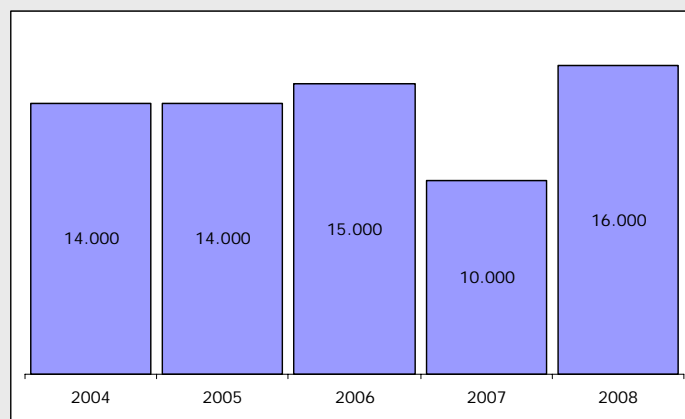
### Entwicklung der zivilen Flugbewegungen 2002-2008 (Quelle: RLG 2009)



Seite 5

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

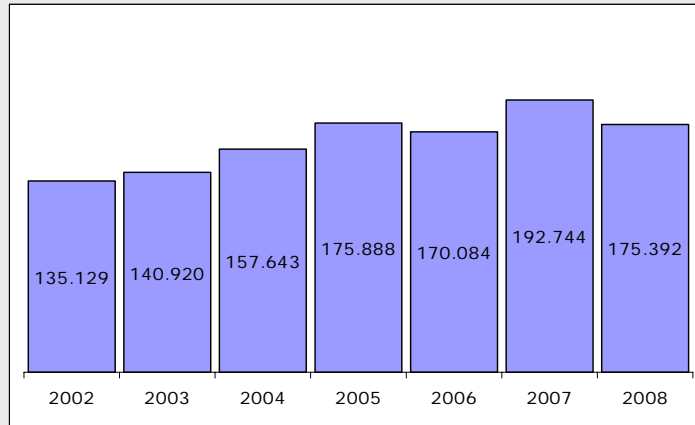
### Entwicklung der militärischen Flugbewegungen 2004-2008



Seite 6

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

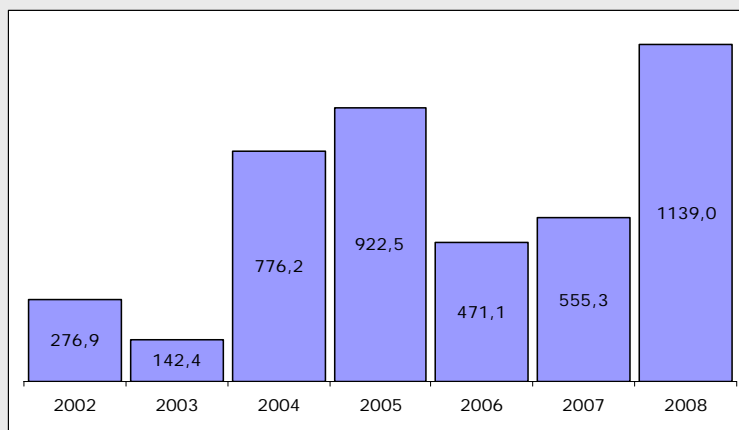
**Entwicklung der Passagierzahlen 2002-2008**  
(Quelle: RLG 2009)



Seite 7

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

**Entwicklung der Luftfrachttonnage 2002-2008**  
(Quelle: RLG 2009)



Seite 8

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

## Methodische Vorgehensweise

### Effekte aus der Produktion am Flughafen Rostock-Laage

**Direkte Effekte**  
**Auf dem Flughafengelände ansässige Unternehmen**

- beschäftigen Mitarbeiter
- benötigen Vorleistungen
- investieren

### Effekte aus dem Konsum von Luftverkehrsleistungen am Flughafen Rostock-Laage

**Katalytische Effekte**  
**Erhöhte Attraktivität der Flughafenregion**

- Ansiedlung und Erweiterung von Unternehmen
- Tourismusförderung
- weiterer Umsatz, Produktion und Beschäftigung

**Indirekte Effekte**  
**Auftragnehmer der am Flughafen ansässigen Unternehmen**

- liefern Vorleistungen
- liefern Investitionen
- beschäftigen Mitarbeiter
- benötigen Vorleistungen
- investieren

**Induzierte Effekte**  
**Entstandene Einkommen**

- werden verausgabt für Güter und Leistungen
- erzeugen weiteren Umsatz, Produktion und Beschäftigung

**Indirekte und induzierte Effekte:**  
**Wirkungen über die Wertschöpfungskette**

**Regionalökonomische Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Rostock-Laage**

**Steuereinnahmen für Bund, Länder und Gemeinden**

## Kennzahlen der Einkommenseffekte

Produktionswert

- Vorleistungen

= Bruttowertschöpfung

- Abschreibungen

= Nettowertschöpfung

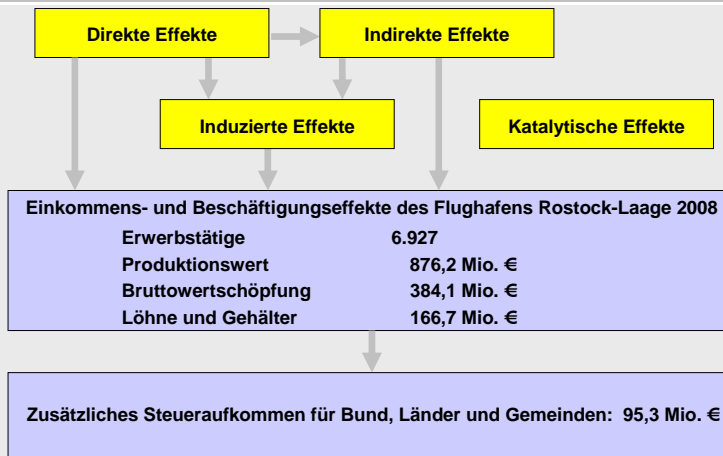
- Betriebsüberschuss/Selbständigeneinkommen

= Arbeitnehmerentgelt

- Sozialversicherungsbeiträge der Arbeitgeber

= Bruttolöhne und -gehälter

## Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Rostock-Laage 2008



Seite 11

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

## Direkte Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Rostock-Laage 2008

Erwerbstätige	2.597
Produktionswert	344,4 Mio. €
Bruttowertschöpfung	132,5 Mio. €
Lohn- und Gehaltssumme	66,5 Mio. €

6% der Arbeitsplätze und 8% Bruttowertschöpfung gemessen am LK Güstrow!

	Erwerbstätige	Bruttowertschöpfung
Hansestadt Rostock	98,2 Tsd.	4.557 Mio. €
Landkreis Güstrow	44,5 Tsd.	1.610 Mio. €
Landkreis Bad Doberan	38,3 Tsd.	1.855 Mio. €
Mecklenburg-Vorpommern	707,9 Tsd.	29.449 Mio. €

Quelle: StatA MV

Seite 12

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

## Fiskalische Effekte aus der Leistungserstellung am Flughafen Rostock-Laage 2008

Steuer auf das Einkommen	31,3 Mio. €
Umsatzsteuer	22,3 Mio. €
Gewerbe- und Körperschaftsteuer	10,2 Mio. €
Energiesteuer	6,9 Mio. €
Sonstige Steuern	24,6 Mio. €
<b>Summe</b>	<b>95,3 Mio. €</b>

### Öffentliche Ausgaben

- Investitionen und Zuschüsse aus öffentlichen Haushalten
- Geringere Sozialtransfers

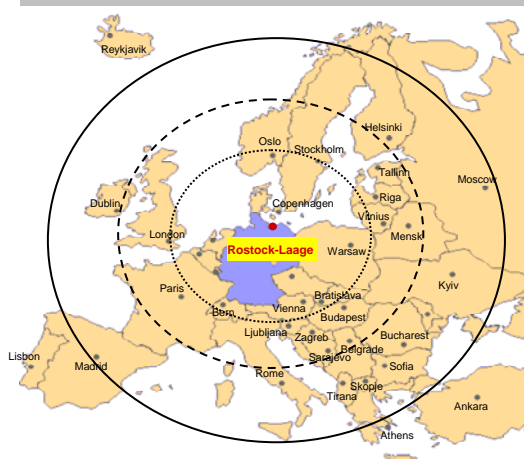
### Öffentliche Einnahmen

- **Steuer aus Produktion am Flughafen (direkt / indirekt / induziert)**
- Steuern aus Nutzung des Flughafens (katalytisch)
- Sozialversicherungsbeiträge

Seite 13

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

## Ziviler Flugbetrieb am Flughafen Rostock-Laage als Standortfaktor



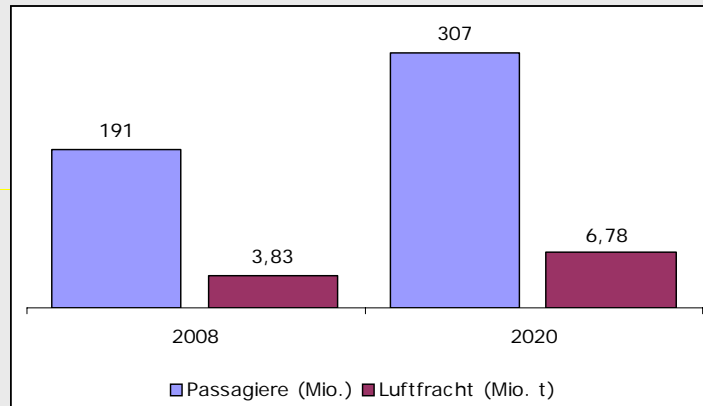
### Zusätzliche Arbeitsplätze durch zivilen Flugbetrieb

- Rund 65% der 1.064 Arbeitsplätze im Airpark
- Beitrag zur Standortsicherung des Fliegerhorstes Laage (1.400 Arbeitsplätze)
- Neue Produktionsstätten im Umland (u.a. Liebherr in Rostock, 800 Arbeitsplätze)
- Incoming-Tourismus

Seite 14

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

## Prognostiziertes Luftverkehrswachstum in Deutschland



## SWOT-Analyse des Flughafens Rostock-Laage I

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Positive Leistungsmerkmale (Bahnlänge, 24-Stunden-Betriebszeit, Wetterunabhängigkeit, niedrige Lande- und Abfertigungsgebühren, kurze Turnaround-Zeiten der Flugzeuge, neues Passagierterminal, Möglichkeiten zur Frachtabfertigung, etc.)</li> <li>Kostenersparnisse durch zivile Mitbenutzung des Fliegerhorstes</li> <li>Geographische Nähe zur Großstadt Rostock und den touristischen Zielgebieten an der Ostseeküste</li> <li>Verfügbare Gewerbeflächen im angrenzenden Airpark</li> <li>Hoher Stellenwert unter den Flugplätzen Mecklenburg-Vorpommerns</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Großflächiges, dünnbesiedeltes Einzugsgebiet</li> <li>Relativ geringes Geschäftsreisendenpotenzial</li> <li>Überlappendes Einzugsgebiet mit den Flughäfen Hamburg, Berlin und Lübeck</li> <li>Verkehrsaufkommen heute unter der Wirtschaftlichkeitsgrenze</li> <li>Starke saisonale Schwankungen des Verkehrsaufkommens</li> <li>Geringe Erträge aus Non-Aviation-Geschäft</li> <li>Image / Bekanntheitsgrad entwicklungsfähig</li> </ul>

## SWOT-Analyse des Flughafens Rostock-Laage II

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablierung als Regionalflughafen für Geschäftsreisende und Incoming-Reisende</li> <li>Zusätzliche Dienste durch Germanwings, und Air Berlin, dauerhafte Linien der Ryanair</li> <li>Partizipation am wachsenden Luftfrachtmarkt</li> <li>Synergetische Potenziale aus der Entwicklung der Gewerbeflächen im Airpark, aber auch durch den Fliegerhorst am Standort</li> <li>Ansiedlung von luftfahrtaffinen Gewerbe (z.B. produzierendes Gewerbe, Logistik dienstleister, KEP-Dienste)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Branchenkrisen („11. September“)</li> <li>Deutliche Verteuerung des Fliegens u.a. durch steigende Kerosinpreise oder Steuererhöhungen</li> <li>Regionale Flughafenkonkurrenz</li> <li>Weggang von Germanwings</li> </ul>

Seite 17

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

## Einstufung der Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern

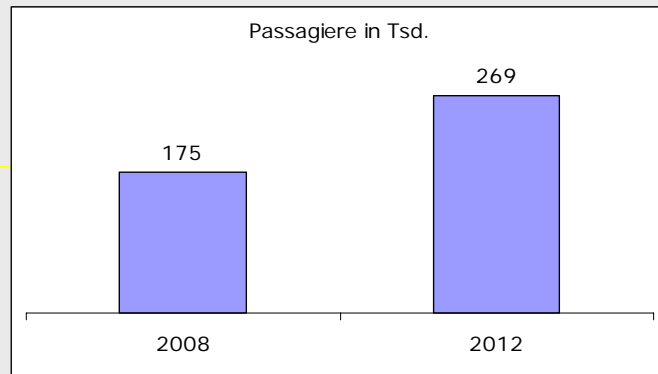
Kategorie	Prioritäten
Regionalflughäfen	1. Rostock/Laage 2. Neubrandenburg 3. Schwerin/Parchim
Regionalflugplätze	1. Heringsdorf 2. Rügen (Gütin) 3. Barth
Verkehrslandeplätze	Anklam, Neustadt-Glewe, Wismar, Rechlin-Lärz, Tutow
Sonderlandeplätze	Purkshof, Waren-Vielist, Pinnow, Stralsund, Peenemünde, Schmoldow, Parchim, Güstrow, Pasewalk Rerik-Zweedorf

Quelle: Luftverkehrskonzept MV 2005

Seite 18

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

## Prognose des Passagieraufkommens Flughafen Rostock-Laage 2012

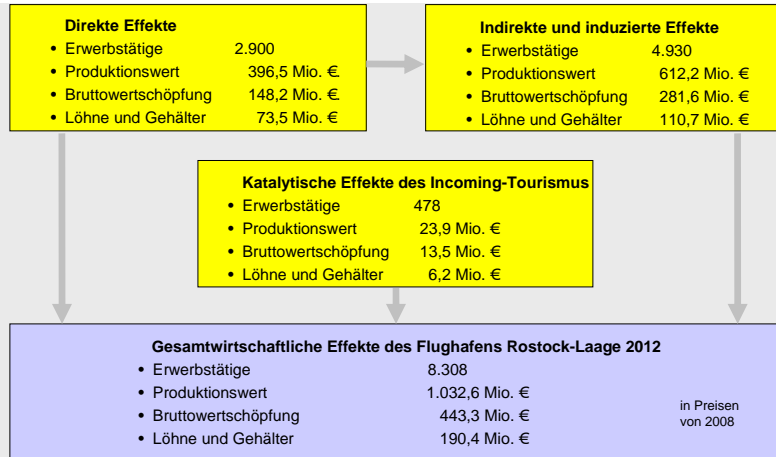


Quelle: RLG 2009

## Direkte Beschäftigung am Flughafen Rostock-Laage 2008 und 2012

Säule	2008	2012	Änderung
Ziviler Flugbetrieb	133	250	88,0%
Airpark	1.064	1.250	17,5%
Fliegerhorst	1.400	1.400	0%
<b>Insgesamt</b>	<b>2.597</b>	<b>2.900</b>	<b>11,7%</b>

## Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Rostock-Laage 2012



Seite 21

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

## Fazit

1. **Negatives Jahresergebnis (2008: 1,8 Mio. €) der Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH**
2. **Seit 1992: Investitionen von mehr als 52,7 Mio. € in den Ausbau des Flughafens Rostock-Laage**
3. **Steueraufkommen 2008: Alleine aus der Leistungserstellung am Flughafen Rostock-Laage insgesamt 95,3 Mio. €**
4. **Im Jahr 2008: 2.597 direkte Arbeitsplätze und 4.330 indirekte / induzierte Arbeitsplätze verringern Sozialtransfers aus öffentlichen Haushalten**
5. **Zusätzlich: Bedeutung des zivilen Flugbetriebs als Standortfaktor (Ansiedlung von Unternehmen, Incoming-Tourismus)**
6. **Rostock-Laage erzeugt einen fiskalischen Einnahmenüberschuss für das Land Mecklenburg-Vorpommern und die kommunalen Gesellschafter**

Seite 22

Prof. Dr. Klophaus, Regionalökonomische Studie – Flughafen Rostock-Laage

## Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

**Prof. Dr. Richard Klophaus**

**Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL) -  
Centre for Aviation Law and Business**

Fachhochschule Trier - Umwelt-Campus Birkenfeld  
Trier University of Applied Sciences  
Postfach 13 80  
D-55761 Birkenfeld

Fon: + 49 (67 82) 17 - 12 06  
Fax: + 49 (67 82) 17 - 14 54

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

