

Flughafen Frankfurt, im Juli 2013 | Martin Peter und Martin Eichler



Inhalt

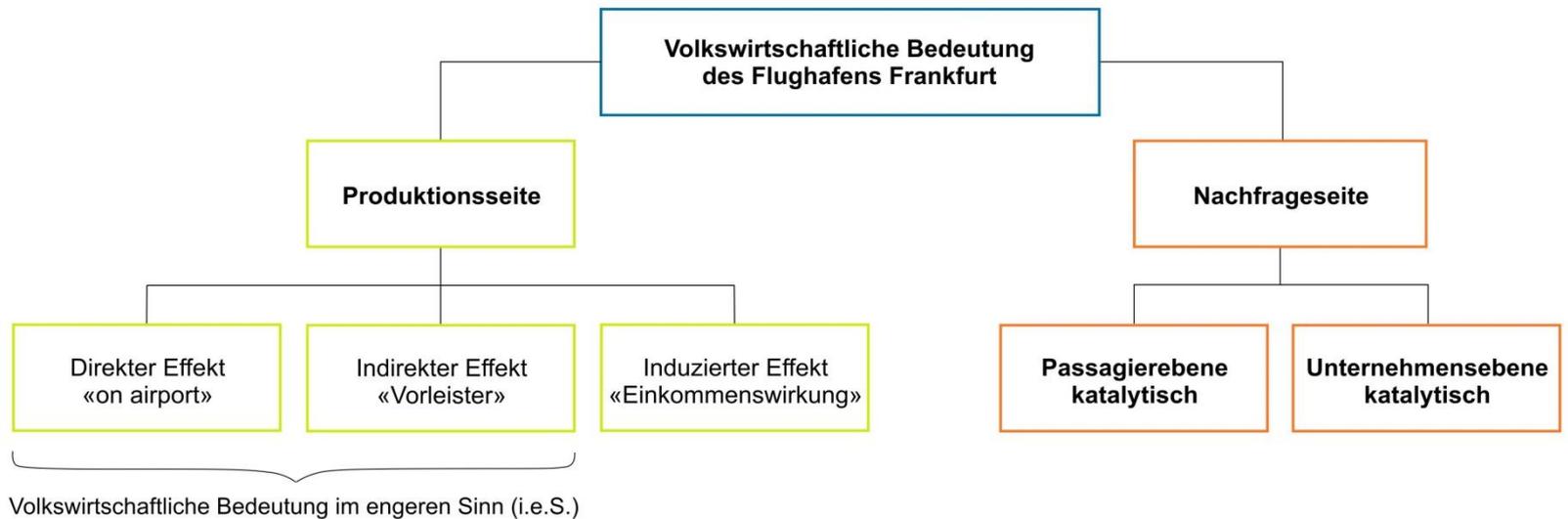
1. Auftrag
2. Produktionsseitige Effekte des Flughafens Frankfurt Main im Jahr 2012
3. Die Erreichbarkeit des Flughafens im internationalen Vergleich
4. Bedeutung des Flughafens für den internationalen Incoming - Tourismus

Auftrag

- Erfassung der aktuellen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Produktionsseite des Flughafens Frankfurt im Jahr 2012 mit besonderem Fokus auf regionalwirtschaftliche Wirkungen
- Betrachtung katalytischer Wirkungen des Flughafens Frankfurt



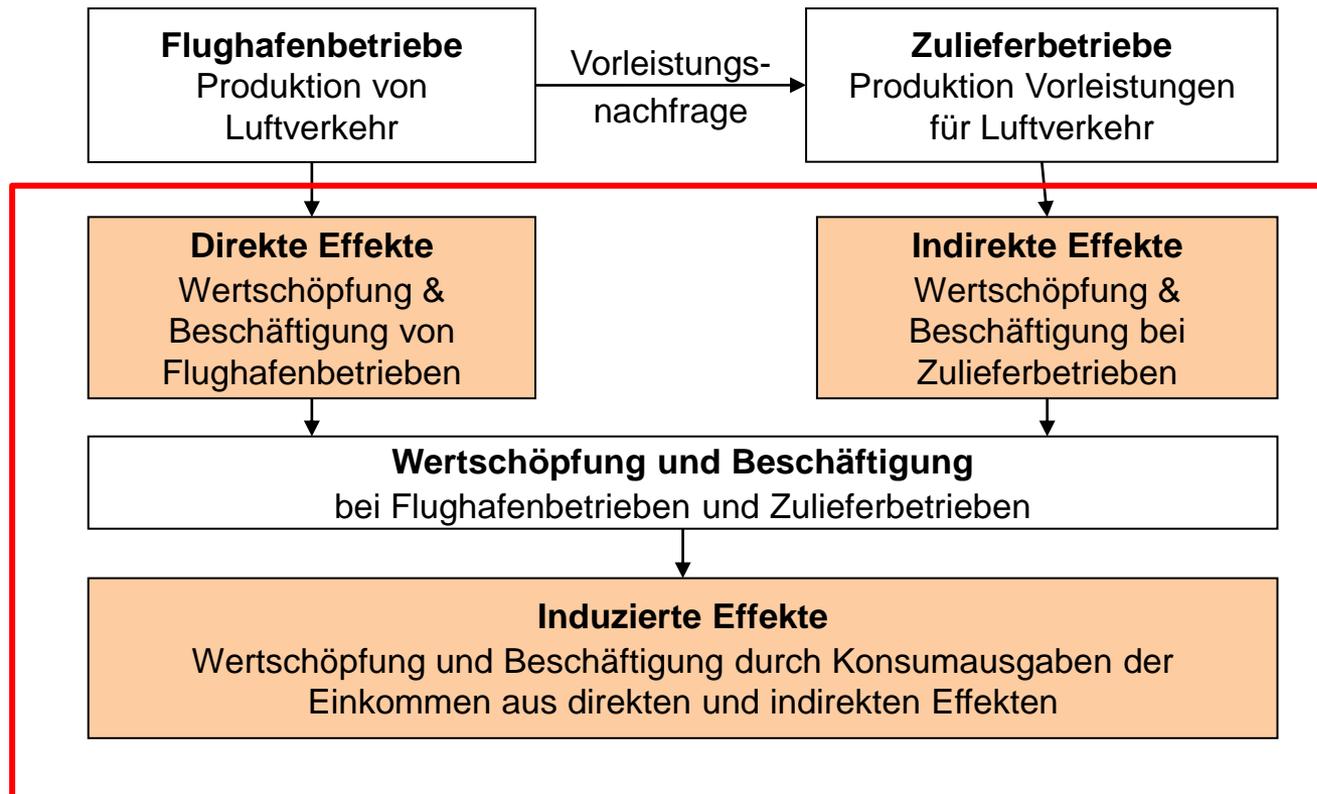
Volkswirtschaftliche Bedeutung von Flughäfen



2. Produktionsseitige Effekte

Methodisches Vorgehen:

Abgrenzung der produktionsseitigen Effekte



Drei produktionsseitige Effekte

Methodisches Vorgehen: Berechnung Produktionsseite

Direkte Effekte:

- Beschäftigung: Arbeitsstättenerhebung am Flughafen Frankfurt
- Wertschöpfung (Personal- und Kapitalkosten, Abschreibungen, Gewinn, Steuern)
 - Unternehmensbefragung und Hochrechnung (82%)
 - Input-Output-Tabellen (Destatis)

Indirekte Effekte:

- Wertschöpfung: Input-Output-Tabellen (Vorleistungsverflechtung)
- Beschäftigung: Umrechnung mit Durchschnittswerten Deutschland

Induzierte Effekte:

- Wertschöpfung: Multiplikator Konsumneigung und Importquote
- Beschäftigung: Umrechnung mit Durchschnittswerten Deutschland

2. Produktionsseitige Effekte

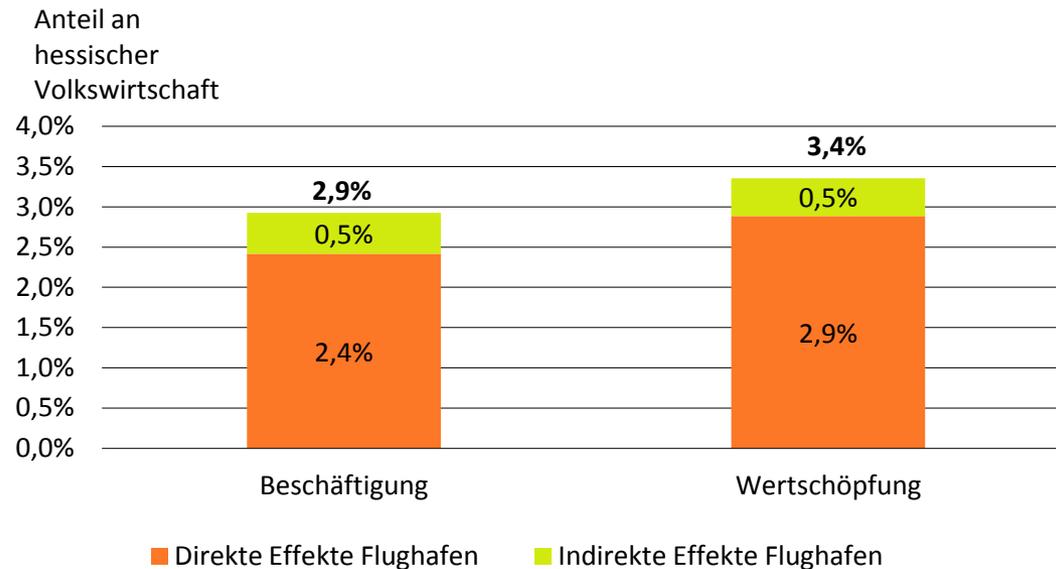
Volkswirtschaftliche Bedeutung Flughafen Frankfurt 2012: 9 Milliarden Euro Wertschöpfung und 116.000 Arbeitsplätze (direkte und indirekte Effekte)

	Beschäftigung	Wertschöpfung (in Mrd. EUR)
Direkte Effekte	78.000	6,6
+ Indirekte Effekte	38.300	2,5
= Volkswirtschaftliche Bedeutung im engeren Sinn	116.300	9,1
+ Induzierte Effekte*	58.800	3.9
= Summe direkte, indirekte, induzierte Effekte	175.100	13.0

* unter Berücksichtigung Lohneinkommen. Bei Einbezug aller Einkommenskomponenten wäre ind. Effekt rund 2.5 mal so hoch.

2. Produktionsseitige Effekte

Jeder dreissigste Euro in Hessen wird direkt am und indirekt wegen des Flughafens Frankfurt umgesetzt

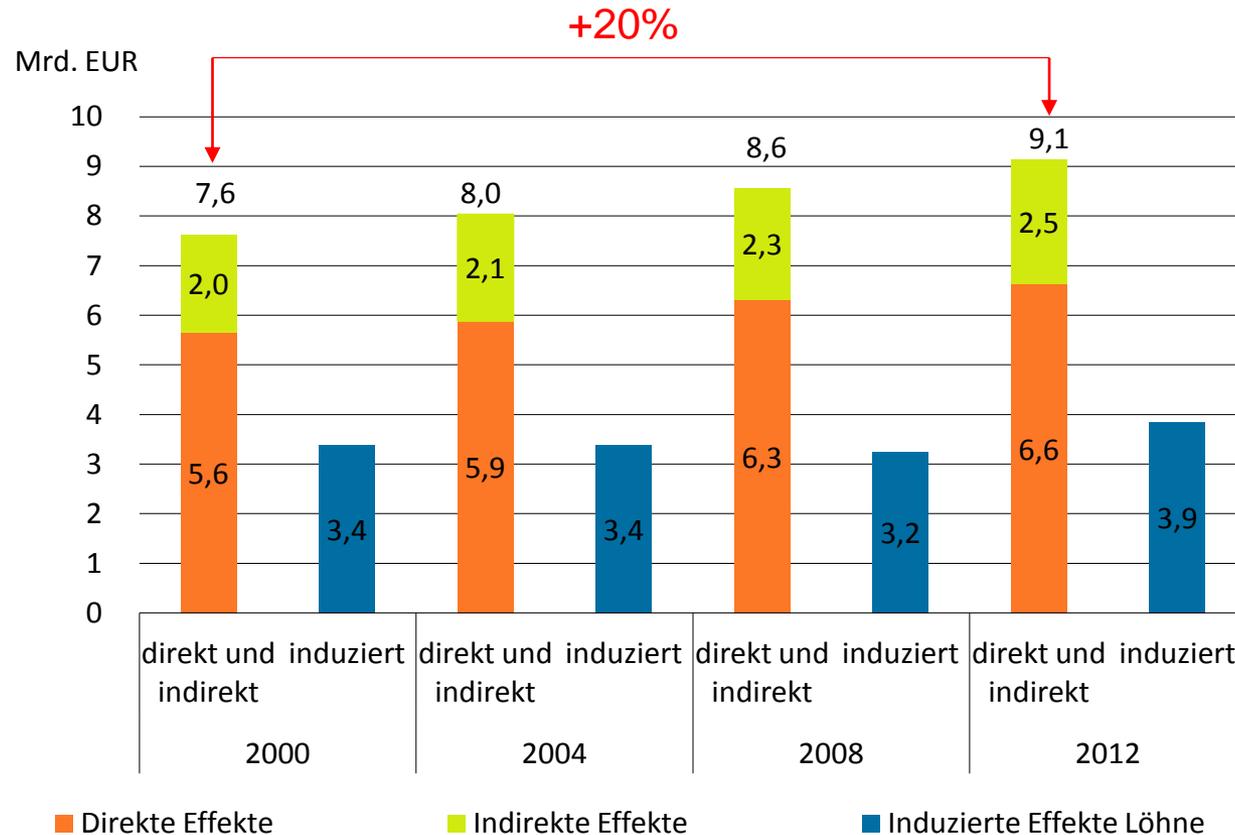


Volkswirtschaftliche Bedeutung i.e.S. relativ zu Deutschland:

	Flughafen Frankfurt
Beschäftigung	0,3%
Wertschöpfung	0,3%

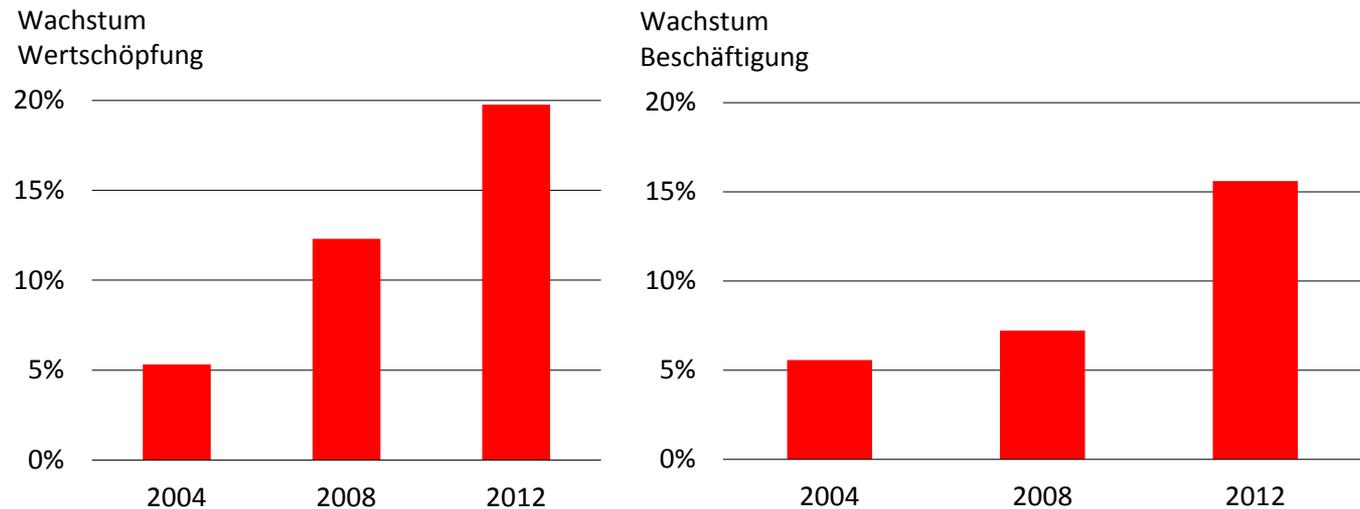
2. Produktionsseitige Effekte

Wertschöpfung i.e.S. stieg 2000-2012 um 20%



2. Produktionsseitige Effekte

Stetiges Wachstum direkte & indirekte Wertschöpfung und Beschäftigung durch den Flughafen Frankfurt seit 2000

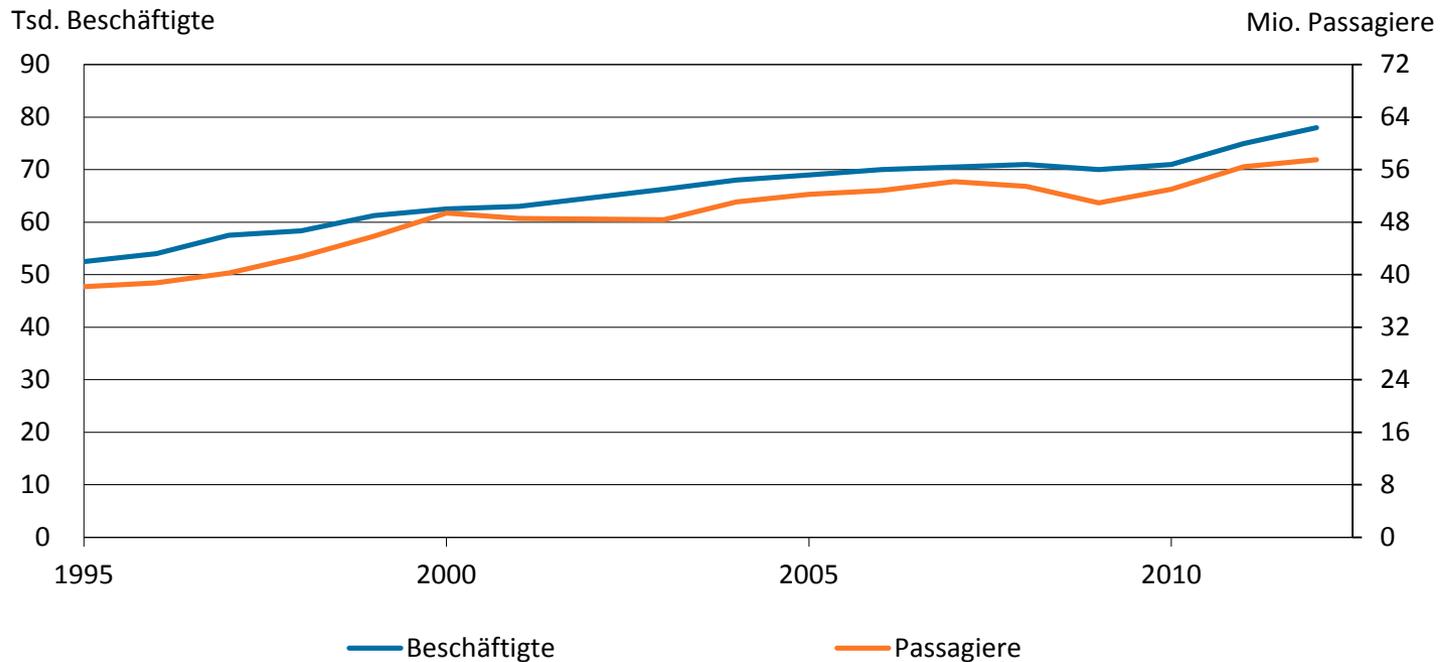


■ Volkswirtschaftliche Bedeutung i.e.S. (direkt und indirekt)

- Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafen Frankfurt Main ist weiter gestiegen.
- Die Wertschöpfung nahm dank Produktivitätssteigerungen stärker zu als die Beschäftigung.

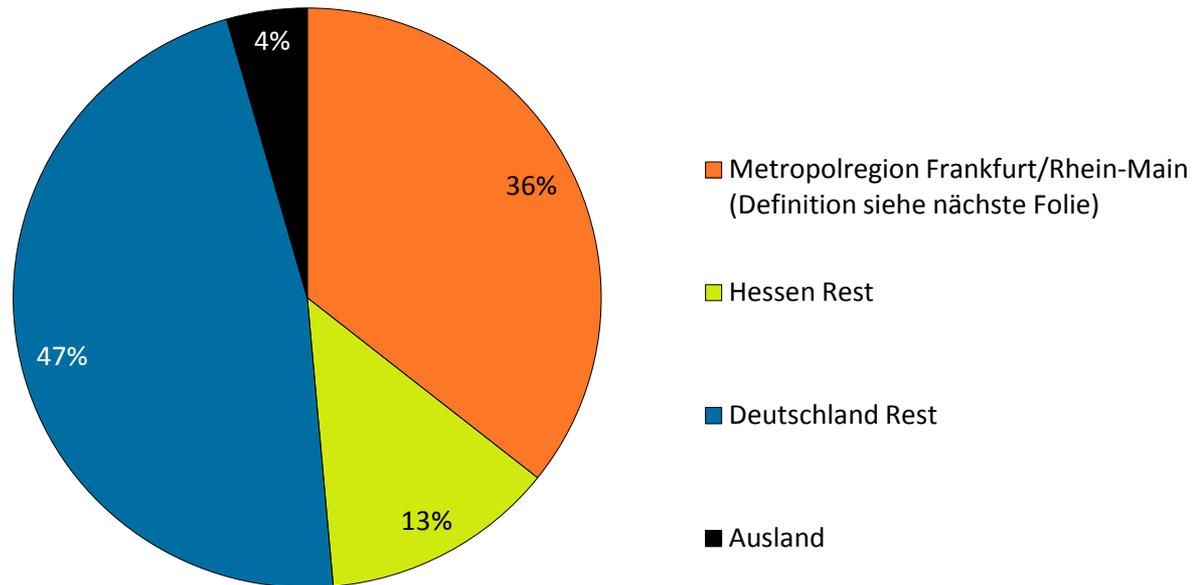
Enger Zusammenhang zwischen Verkehrs- entwicklung und Beschäftigungseffekten des Flughafens Frankfurt Main

Entwicklung seit 1995



2. Produktionsseitige Effekte

Die Vorleistungen für die Betriebe am Flughafen stammen zur Hälfte von Unternehmungen der Region



- 36% der Vorleistungen (indirekte Effekte) werden aus der Metropolregion bezogen.
- 43% der Vorleistungen (indirekte Effekte) stammen aus Hessen.

Abgrenzung Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main



Quelle: Initiativkreis Metropolregionen in Deutschland (IKM)

Fazit Produktionsseite : Bedeutende regionale Wirkung

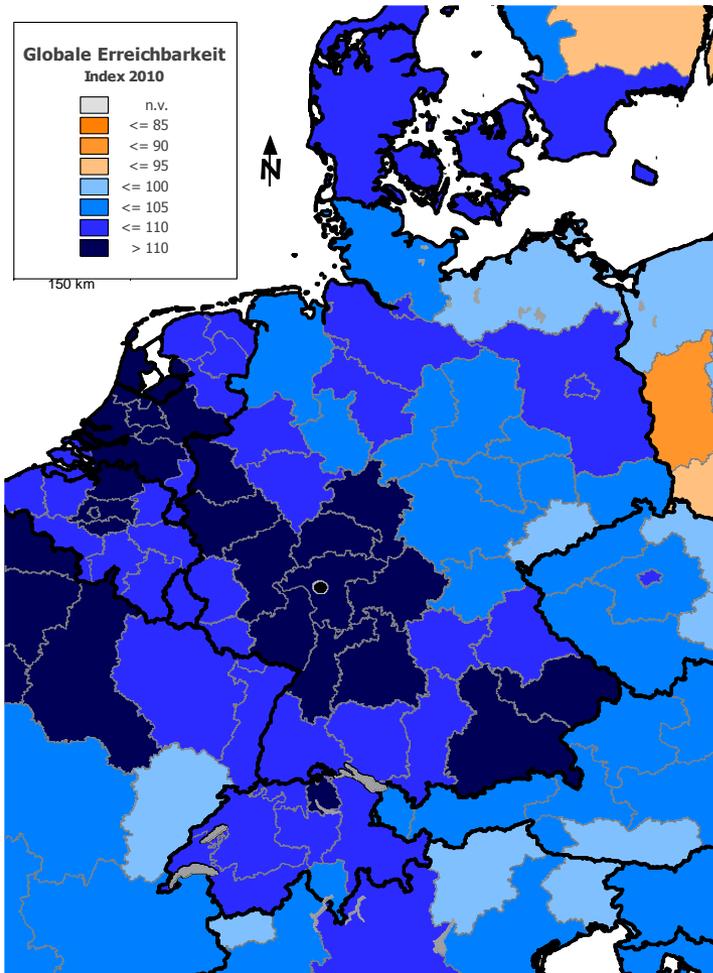
- Am Flughafen Frankfurt sind direkt 2,4% der hessischen Arbeitsplätze angesiedelt.
- Durch die Beschäftigten am Flughafen Frankfurt werden direkt rund 2,9% des hessischen BIP erarbeitet.
- Indirekt stehen weitere 0,5% der Beschäftigung und der Wertschöpfung von Hessen mit dem Flughafen in Verbindung.
- Rund 80% der direkten und indirekten volkswirtschaftlichen Effekte des Flughafens Frankfurt entfallen auf die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main. Davon profitieren auch Rheinland-Pfalz und Bayern.
- Zwischen 2000-2012 entstanden direkt am Flughafen 15.500 Arbeitsplätze.

Fazit: Relation zu Deutschland

- Die direkten und indirekten Beschäftigungswirkungen des Flughafens Frankfurt umfassen ca. 116.000 Arbeitsplätze und 9,1 Mrd. EUR Wertschöpfung. Das entspricht jeweils rund 0,3% der gesamtdeutschen Werte.
- Weitere rund 59.000 Beschäftigte in Deutschland sind über die Verwendung der Lohneinkommen aus den direkten und indirekten Effekten mit den Aktivitäten am Flughafen Frankfurt verbunden (induzierter Effekt).

3. Der Flughafen Frankfurt im internationalen Vergleich

Sehr gute globale Erreichbarkeit Frankfurts 2010



- Erreichbarkeit ist ein wichtiger Standortfaktor
- Erreichbarkeit Frankfurts ist ausgezeichnet global wie kontinental.
- Beste Erreichbarkeit unter den europäischen Primary Hubs

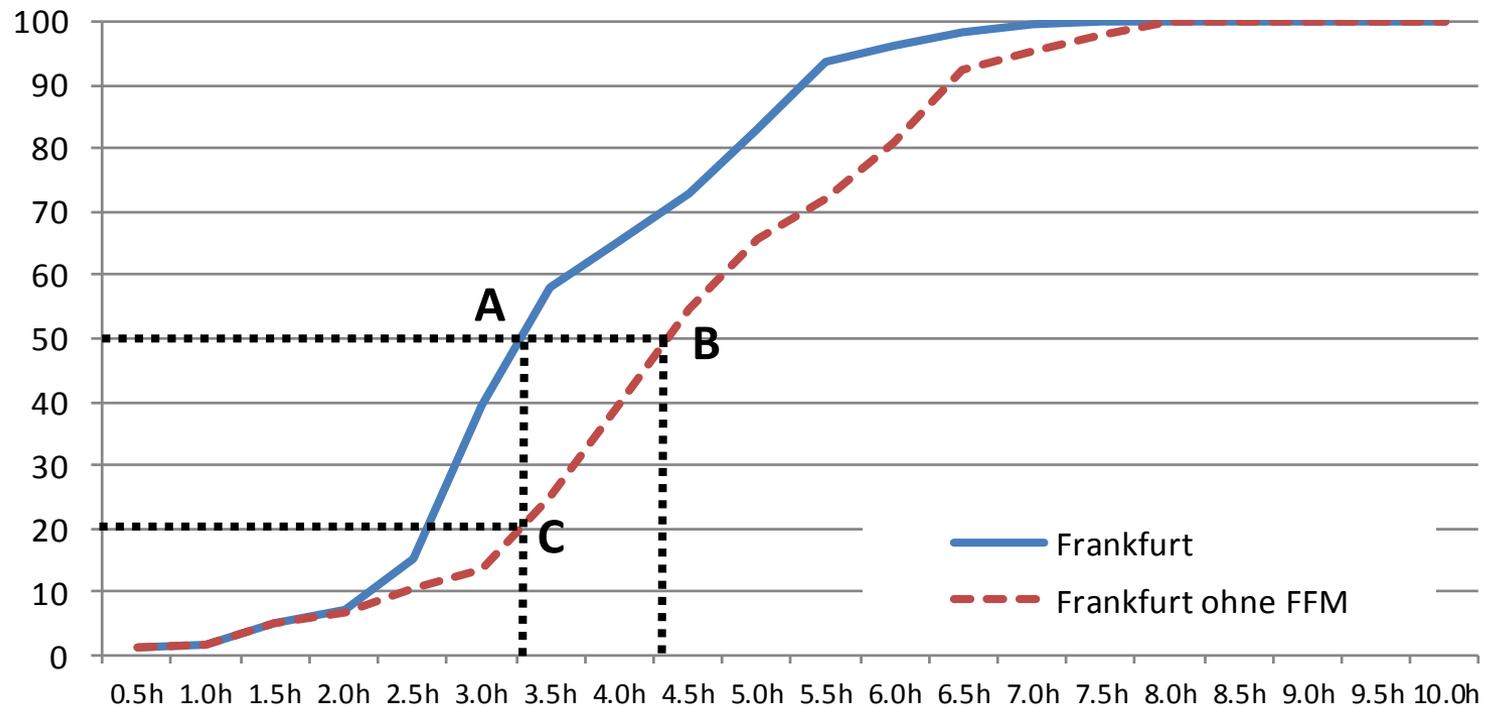
Anmerkung: 100 = Durchschnitt aller Regionen im Erreichbarkeitsmodell 2002; Territoriale Gliederung nach NUTS-2

Quelle: TransSol, BAKBASEL

3. Der Flughafen Frankfurt im internationalen Vergleich

Ohne Flughafen sind ab Frankfurt in 3h Reisezeit nur 20% statt 50% des europ. BIP erreichbar

Isochronen (kontinental. 2010) mit/ohne Flughafen Frankfurt



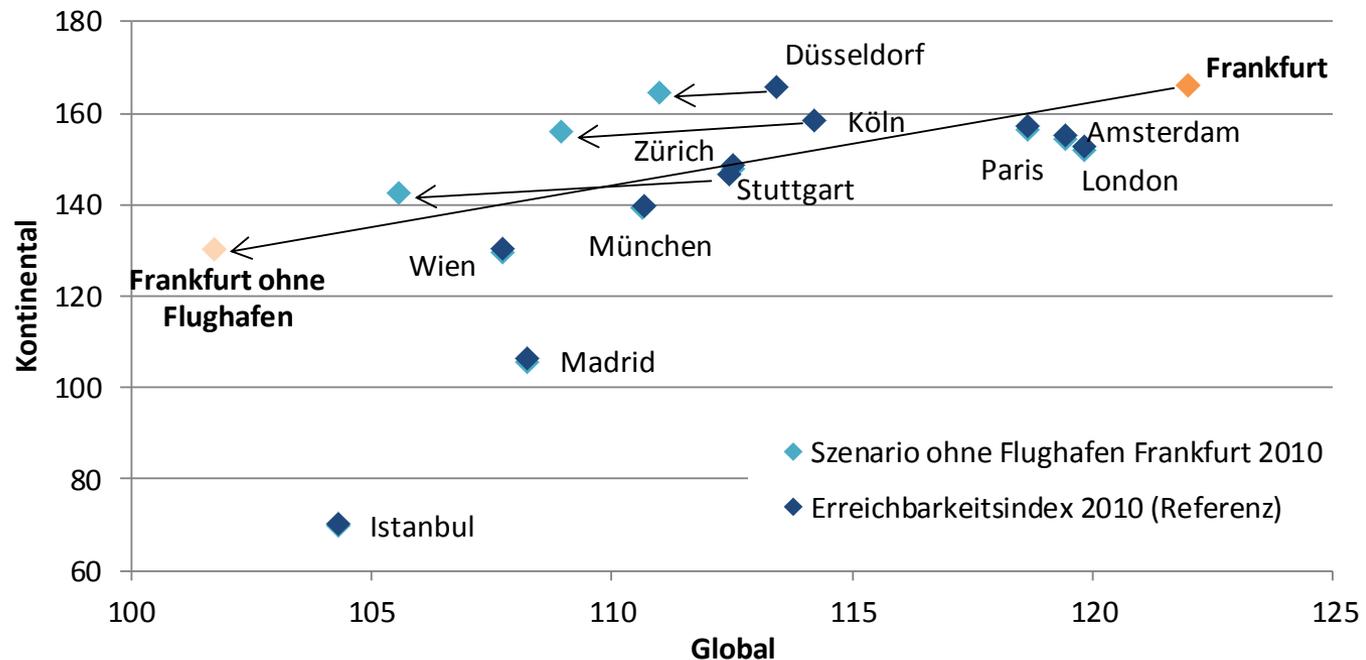
Anmerkung: Anteil des erreichten Potentials (BIP, vertikale Achse, in %) innerhalb einer bestimmten Zeit (horizontale Achse, in Stunden)

Quelle: TransSol, BAKBASEL

3. Der Flughafen Frankfurt im internationalen Vergleich

Ohne Flughafen Frankfurt leidet die Erreichbarkeit der Region Frankfurt/Rhein-Main und Deutschlands

Erreichbarkeit global/kontinental 2010 mit/ohne Flughafen Frankfurt



→ Ohne Flughafen würde Frankfurt in der Erreichbarkeit hinter alle wichtigen Konkurrenzstandorte Europas zurückfallen.

Anmerkung: 100 = Durchschnitt aller Regionen im Erreichbarkeitsmodell 2002

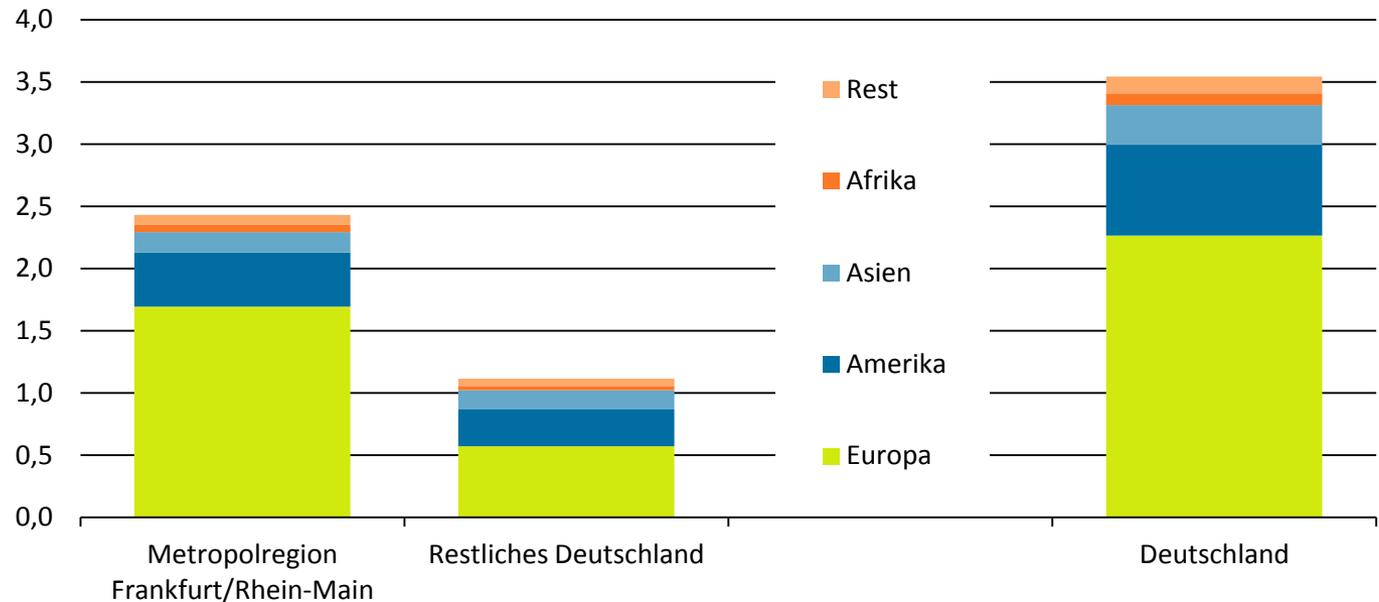
Quelle: TransSol, BAKBASEL

4. Bedeutung des Flughafens für den Tourismus

3,5 Mio. über den Flughafen Frankfurt einreisende ausländische Gäste geben in Deutschland Geld aus...

Anzahl der ausländischen Gäste, die über den Flughafen Frankfurt einreisen nach Herkunftsmarkt

Mio. Gäste



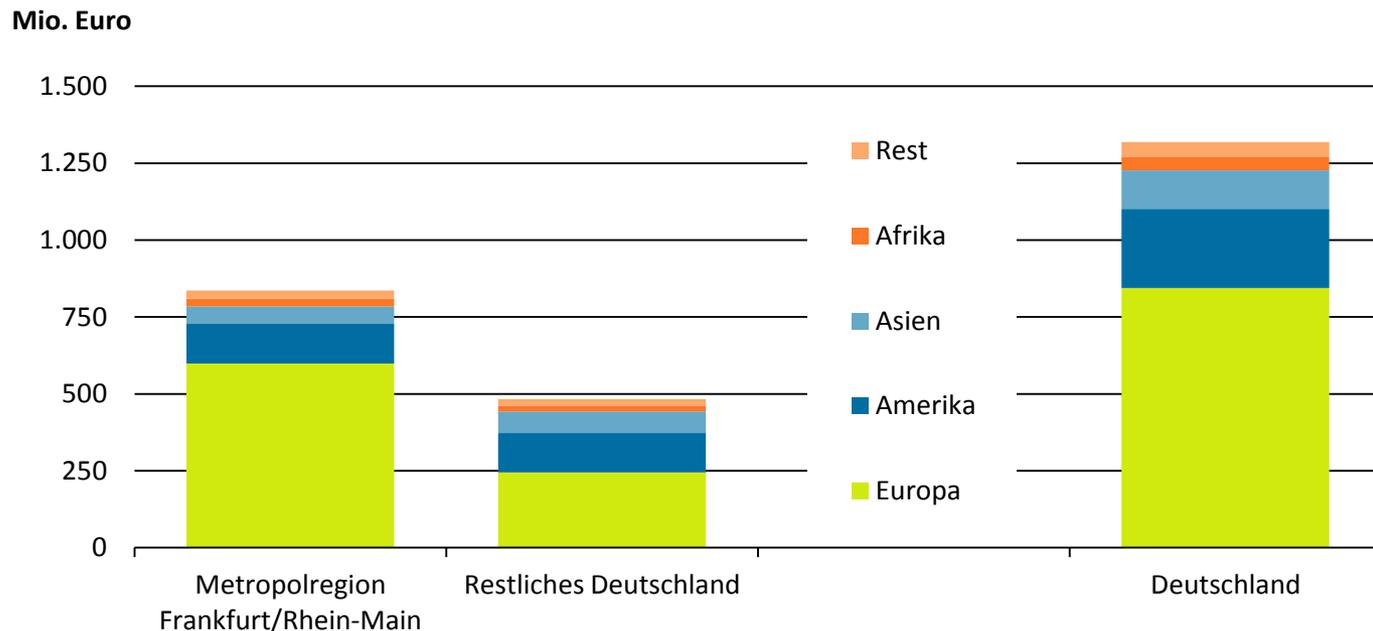
Anmerkung: 2012, ohne Umsteiger, in Millionen

Quelle: Fraport AG, Berechnungen BAKBASEL

4. Bedeutung des Flughafens für den Tourismus

...und generierten 2012 Umsätze in Höhe von rund 1,3 Milliarden Euro

Ausländische Gäste, die über den Flughafen Frankfurt nach Deutschland eingereist sind, nach Herkunftsmarkt



Anmerkung: nach Region und Herkunftsmarkt, 2012

Quelle: Fraport AG, destatis, Statistische Ämter Hessen, Rheinland-Pfalz, Bayern, Berechnungen BAKBASEL

Zusammenfassung

- Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Frankfurt durch direkte und indirekte Effekte beträgt im Jahr 2012 gut 9 Mrd. Euro Wertschöpfung, die mit gut 116.000 Beschäftigten erarbeitet wird.
 - Das entspricht 3,4% des BIP und 2,9% der Beschäftigung von Hessen.
 - Die am Flughafen benötigten Vorleistungen werden zu rund 50% bei Unternehmen in der Region und zu 96% in Deutschland bestellt.
- Frankfurt hat die höchste Erreichbarkeit unter den europäischen Hubs. Diese wird zu mehr als 80% über die Luftverkehrsverbindungen definiert.
- Die weltweit gute Erreichbarkeit der Wirtschaftsregionen über den Flughafen Frankfurt wirkt sich weit über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main hinaus positiv aus.
- Im Jahr 2012 haben 3,5 Millionen über Frankfurt einreisende ausländische Gäste 1,3 Mrd. Euro in Deutschland ausgegeben. Hiervon profitiert v.a. die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit

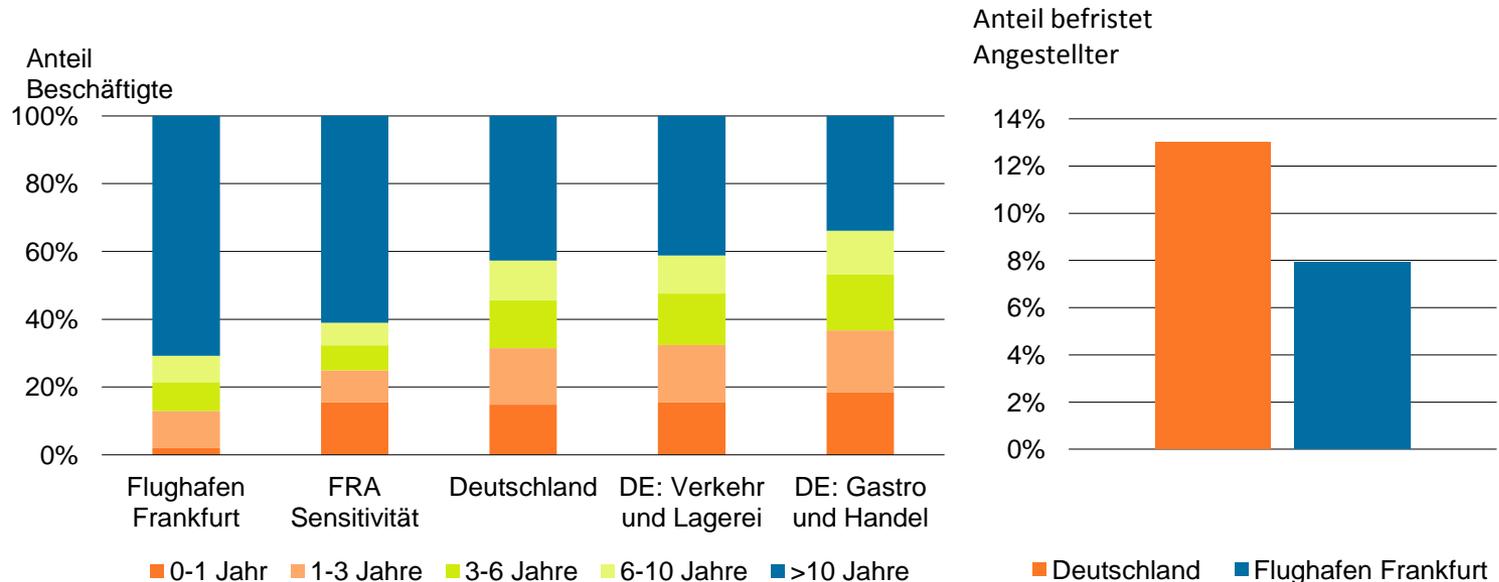
INFRAS


BAKBASEL
economic research & consultancy

Martin Peter
INFRAS AG
Bereichsleiter und Partner
martin.peter@infras.ch

Martin Eichler
BAKBasel
Mitglied der Geschäftsleitung
martin.eichler@bakbasel.com

Langjährige Beschäftigungsverhältnisse bei den Unternehmen am Flughafen Frankfurt



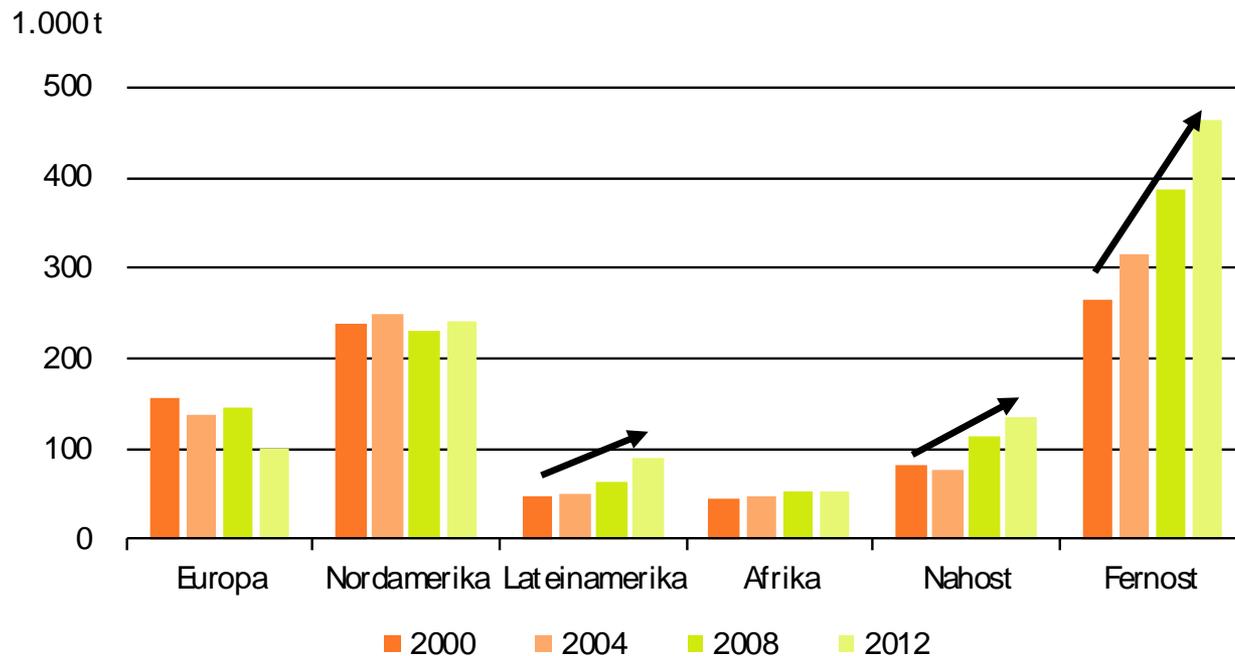
- Sehr hoher Anteil langjährig beschäftigter Mitarbeiter
- Unterdurchschnittlicher Anteil an befristeten Anstellungsverhältnissen

Stichprobe Anstellungsdauer: 68% der Beschäftigten auf dem Flughafen (Gebr. Heinemann, ASG, Lufthansa Konzern, Fraport AG, Internationale Post, Bundespolizei). In der Sensitivität wird unterstellt, dass die ca. 8'500 Beschäftigten der Fraporttöchter alle weniger als ein Jahr angestellt sind. Erfassungsgrad steigt dadurch auf 73%.

Stichprobe befr. Angestellte: 82% der Beschäftigten auf dem Flughafen (Gebr. Heinemann, ASG, Lufthansa Konzern, Fraport Konzern, Internationale Post, Bundespolizei, Condor)

Luftfracht ab Frankfurt v.a. in aufstrebende Märkte gefragt

- Starke Zunahme der Mengen nach Fernost seit 2000
 - Steigerungen auch nach Lateinamerika und Nahost
- Zeigt Aspekt der katalytischen Bedeutung für Unternehmen



Simulation Erreichbarkeit ohne Flughafen Frankfurt

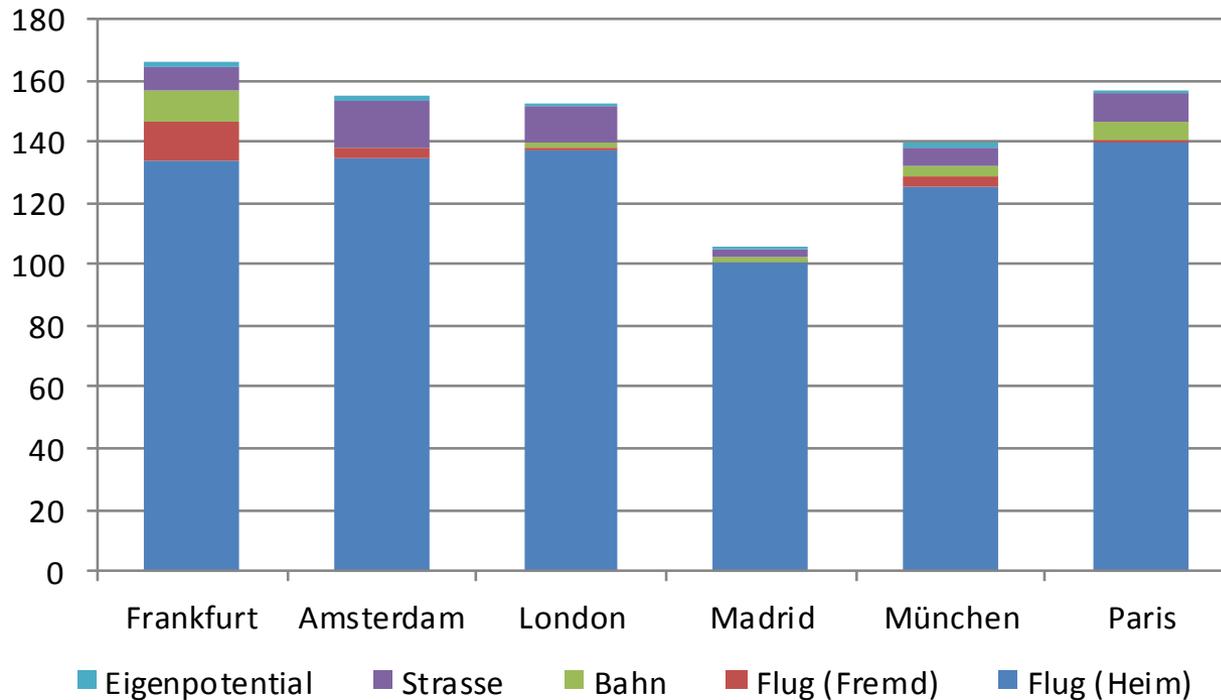
Vorgehen

- Der Flughafen Frankfurt wird im Erreichbarkeitsmodell nicht mehr als Check-In/Check-Out-Flughafen zugelassen
- Es wird anstatt der bisher schnellste Verbindung über den Flughafen Frankfurt jeweils die nächstschnellste Verbindung (intermodal) gewählt
- Die Berechnungsregeln des Index bleiben ansonsten unverändert
- Umsteigeverbindungen über Frankfurt sind weiterhin im Modell enthalten (Annahme: ein anderer Flughafen/andere Flughäfen übernehmen die Hub-Funktion gleichwertig)



Frankfurt: höchste kontinentale Erreichbarkeit 2010

Modalsplit im Vergleich mit europäischen Metropolen mit einem Primary Hub

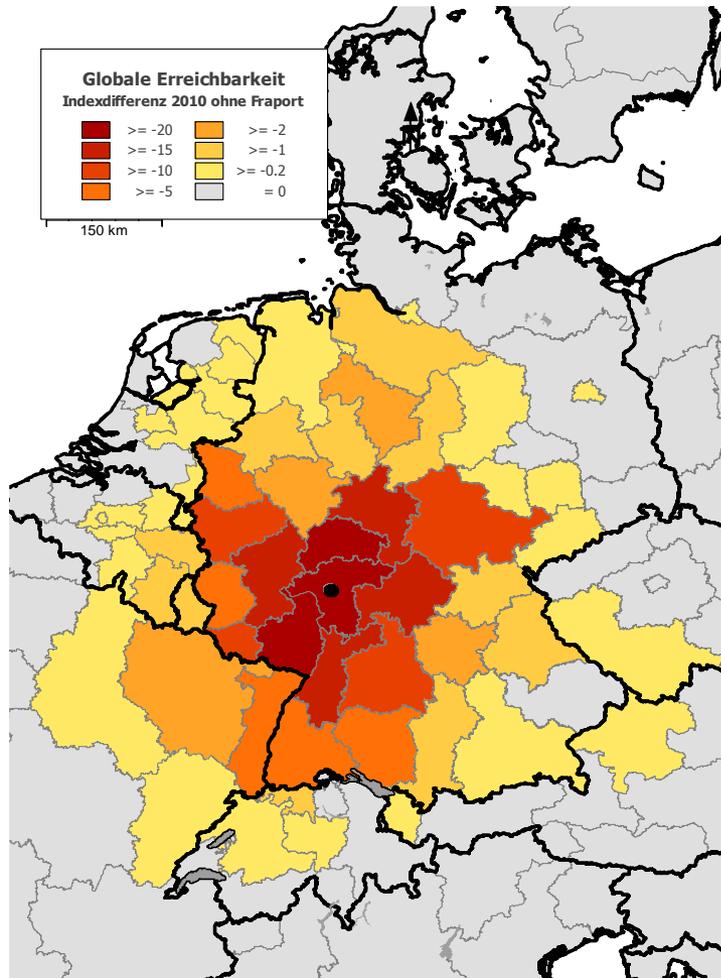


→ Sehr hoher Beitrag des Luftverkehrs zu Erreichbarkeit

Anmerkung: Zeitfenster 5.30 bis 9.00 Uhr

Quelle: TransSol, BAKBASEL

Simulation Erreichbarkeit ohne Flughafen Frankfurt



Wirkung der Erreichbarkeit Frankfurts auf die Güte der Standortattraktivität geht weit über die Region Rhein-Main hinaus.

Einbußen sind erheblich, da Großteil der guten Erreichbarkeit Frankfurts vom Luftverkehr herrührt.

Anmerkung: Territoriale Gliederung nach NUTS-2

Quelle: TransSol, BAKBASEL

Fazit Flughafen Frankfurt als Standortfaktor

- Erreichbarkeit Frankfurts ist ausgezeichnet
- Hoher Beitrag des Flughafens (>80%)
- Ohne Flughafen würde die globale Erreichbarkeit Frankfurts mittelmäßig
- Die kontinentale Erreichbarkeit reduziert sich ebenfalls, wenn auch nicht im selben Ausmaß wie die globale
- Weitere deutsche Städte wären spürbar betroffen
- Dabei ist die Drehscheibenfunktion von Frankfurt noch nicht berücksichtigt