



Bilder: Flughafen Frankfurt-Hahn

LOW-COST-AIRPORTS ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR – DAS BEISPIEL FRANKFURT-HAHN

Low-cost Airport Frankfurt-Hahn

Die kennzeichnenden Eigenschaften einer Low-Cost-Airline werden schon seit geraumer Zeit in Wissenschaft und Praxis thematisiert. Parallel findet auch der Begriff „Low-Cost-Airport“ zunehmend Verwendung. Als klassisches Beispiel eines Low-Cost-Airports gilt der Flughafen Frankfurt-Hahn.

Auf die Frage, woran man einen Low-Cost-Airport erkennt, kann man mit Hilfe verschiedener Kriterien versuchen, eine Antwort zu geben. Hierzu zählen Eigenschaften wie niedrige Flughafengebühren, niedrige Kosten für die Flughafenausstattung sowie eine Punkt-zu-Punkt-Verkehrsfunktion (vgl. Klophaus/Schaper 2004). Eine weitere Möglichkeit, Low-Cost-Airports zu kennzeichnen, besteht in der Betrachtung der relevanten Kundengruppen Passagiere, Passagierfluggesellschaften und Frachtfluggesellschaften. Haben etwa die an einem Low-Cost-Airport abfliegenden Passagiere besondere Anforderungen an einen Flughafen? Oder weisen die Passagiere eine spezielle soziodemographische Struktur auf? Hierzu führte das Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL 2003) eine Befragung von mehr als 800 Passagieren am Flughafen Frankfurt-Hahn durch, die folgende Ergebnisse ergab:

- 90 % der Fluggäste wählen Frankfurt-Hahn als preisgünstigste Möglichkeit, um an ihren Zielort zu gelangen. Die Nähe des Flughafens zum Wohn- bzw. letzten Aufenthaltsort

der Passagiere spielt dagegen eine relativ untergeordnete Rolle. Somit akzeptieren viele Passagiere lange Anfahrtszeiten.

- 96 % der befragten Passagiere würden den Flughafen Frankfurt-Hahn als Abflughafen weiterempfehlen. „Hauptsache ich komme zu meinem Flug und dann an meinen Zielort“ scheint das vorherrschende Denken vieler dortiger Passagiere zu sein. Insofern benötigt ein Low-Cost-Airport beispielsweise keine luxuriöse Ausstattung des Passagierterminals. Besondere Retail-Angebote in Einzelhandel, Gastronomie und bei den Dienstleistungen rund um den Flug würden die Kunden eines Low-Cost-Airports zu Lasten höherer Preise nicht honorieren. Trotz des Fehlens von Annehmlichkeiten am Flughafen Frankfurt-Hahn besteht somit ein sehr hohes Kundenbindungspotenzial. Gefahren für einen Low-Cost-Airport hinsichtlich der Kundenbindung resultieren eher, wenn dieser das Hauptanliegen der Passagiere, pünktlich den gewünschten Flug anzutreten, nicht erfüllen kann.
- Der Flughafen Frankfurt-Hahn verfügt über ein ausgeglichenes Verhältnis männlicher und weiblicher Passagiere. Bei der Altersstruktur ist bemerkenswert, dass 62 % der befragten Passagiere jünger als 40 Jahre sind. Der Anteil von Geschäftsreisenden ist noch relativ gering (< 20 %).

Im Passagierbereich sind Low-Cost-Airlines wichtige Zielkunden von Low-

Cost-Airports. So ist der Flughafen Frankfurt-Hahn der Deutschland-Hub der wettbewerbsstarken Ryanair. Wichtige Anforderungen von Low-Cost-Airlines und speziell auch von Ryanair an einen Flughafen sind:

- gute Flughafeninfrastruktur,
- freie Kapazitäten hinsichtlich Flugbewegungen und Passagierabfertigung,
- ein den Ansprüchen von Low-Cost-Airlines entsprechendes Leistungsangebot, z.B. niedrige Lande- und Abfertigungsgebühren, kurze Bodenzeiten der Flugzeuge,
- Standortnähe zu großen Ballungsräumen und
- gute landseitige Verkehrsanbindung.

Mit Abstrichen bei der Straßen- und Schienenanbindung erfüllt Frankfurt-Hahn diese Anforderungen. Der Ausbau der landseitigen Infrastruktur wird allerdings mit Hochdruck vorangetrieben. Folglich ist der Flughafen Frankfurt-Hahn im europäischen Passagierverkehr als Low-Cost-Airport gut positioniert.

Auch in der Luftfracht werben Airports damit, „Low-Cost-Air Cargo“ zu ermöglichen. Die Kostensensibilität der Luftfrachtpediteure und Cargo Airlines ist dabei im Bereich der Standardfracht am höchsten und nimmt bei der Spezial- und Expressfracht ab. Gerade im Luftfrachtgeschäft sind neben den Kosten auch die von einem Flughafen angebotenen Leistungen in Umfang und Qualität von Bedeutung. Zu den wichtigen Entscheidungskriterien für die dau-

erhafte Wahl eines Flughafens zur Abwicklung von Luftfrachttransporten zählen insbesondere:

- Gute Flughafeninfrastruktur mit einer Start- und Landebahn, die direkte interkontinentale Dienste ohne Reichweiten- bzw. Startgewichtsbeschränkungen ermöglicht,
- 24-Stunden-Betriebsgenehmigung und Frachtservice,
- freie Kapazitäten und Flächen für die Frachtabfertigung,
- Standortnähe zu großen Ballungsräumen,
- ausgewiesene Bauflächen zur Ansiedlung von Logistikpartnern und Kunden,
- hohe Motivation und Qualifikation der Flughafenmitarbeiter.

Nach Ausbau der Start- und Landebahn und Verbesserung der landseitigen Verkehrsanbindung erfüllt Frankfurt-Hahn die genannten Leistungsanforderungen. Schon jetzt wird der Flughafen von Air France Cargo im Luftfrachtersatzverkehr und für reine Luftfracht u.a. von der Aeroflot via Moskau genutzt. Frankfurt-Hahn hat damit die Chance, sich nachhaltig als leistungsstarker Low-cost Airport für die Luftfrachtbranche zu etablieren. Mittelfristig bietet sich außerdem die Chance der zunehmenden Übernahme einer Entlastungsfunktion für den Flughafen Frankfurt/Main in der Luftfracht, da Frankfurt-Hahn u.a. den Vorteil einer 24-Stunden-Betriebsgenehmigung bietet.

Die dynamische Entwicklung des Verkehrsaufkommens bestätigt die erfolgreiche Ausrichtung des Geschäftsmodells der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH auf die Bedürfnisse von Low-cost Airlines. Flogen 1997 lediglich ca. 20 Tsd. Fluggäste von Frankfurt-Hahn, konnten 2004 ca. 2,76 Mio. Passagiere gezählt werden. Ähnliche Wachstumsraten erzielte die Luftfracht. Wurden 1997 noch ca. 5,5 Tsd. t umgeschlagen, waren es 2004 schon 191 Tsd. t.

Es stellt sich die grundlegende Frage, in welchem Ausmaß die dynamische Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn zu einer Einkommens- und Beschäftigungssteigerung am Standort und in der Flughafenregion mit den vier Landkreisen Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell und Rhein-Hunsrück-

Kreis geführt hat. In diesem Zusammenhang beauftragte die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG) Professoren des Zentrums für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL) mit der Durchführung einer wissenschaftlichen Forschungsstudie zur Ermittlung der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Frankfurt-Hahn. Im Folgenden werden die Methodik und die Ergebnisse der Forschungsstudie beschrieben.

FRANKFURT-HAHN ALS EINKOMMENS- UND BESCHÄFTIGUNGSMOTOR FÜR DIE REGION



Bild: Flughafen Frankfurt-Hahn

Methodik

Entsprechend der Methodik des Airports Council International (ACI Europe/York Aviation 2004) werden nachstehend die Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen, die vom Betrieb und Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn ausgehen, in vier Kategorien systematisiert:

- **Direkte Effekte:** Diese Beschäftigungs- und Einkommenseffekte entstehen bei den auf dem Flughafengelände angesiedelten Unternehmen und Behörden und lassen sich als Zahl der Erwerbstätigen und als direkte Bruttowertschöpfung ausdrücken.
- **Indirekte Effekte:** Die am Flughafen ansässigen Unternehmen und Behörden benötigen Vorleistungs- und Investitionslieferungen von Auftragnehmern außerhalb des Flughafengeländes, die zur Abwicklung der Aufträge selbst wieder Vorleistungen beziehen und Investitionen tätigen.

Die außerhalb des Flughafens ausgelöste Beschäftigung und Bruttowertschöpfung wird zu den indirekten Effekten zusammengefasst.

- **Induzierte Effekte:** Die direkt und indirekt entstandenen Einkommen der Arbeitnehmer werden zu einem großen Teil verausgabt und lösen dadurch Einkommens- und Beschäftigungseffekte aus, die als induziert bezeichnet werden.

Für die Bestimmung der direkten Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt-Hahn sowie der ausgelösten indirekten und induzierten Effekte standen verschiedene Datenquellen zur Verfügung. Auf aktuelle, bereits vorliegende Zahlen zu den am Standort angesiedelten Unternehmen und Behörden sowie der angebotenen Arbeitsplätze, gegliedert

nach Wirtschaftszweigen und Tätigkeitsbereichen, konnte zurückgegriffen werden (A & O Gettmann 2004). Wirtschaftliche Daten der Betreibergesellschaft Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH insbesondere zu Umsätzen, Vorleistungskäufen, Lohn- und Gehaltssummen und Investitionsprojekten stellte das Unternehmen selbst zur Verfügung. Entsprechende Daten für die anderen am Standort Frankfurt-Hahn ansässigen Betriebe und Behörden wurden - so weit wie möglich - originär durch eine schriftliche und telefonische Befragung aller Unternehmen ermittelt. Die Rücklaufquote schwankte dabei zwischen den Wirtschaftszweigen. Fehlende Daten wurden über branchenübliche Durchschnittswerte je Erwerbstätigen aus der amtlichen Statistik des Landes Rheinland-Pfalz ergänzt.

Die Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens werden für das Jahr 2003 ausgewiesen. Grundsätzlich liegen der Berechnung jeweils die aktuellsten zur Verfügung stehenden Zahlen zugrunde. Die Arbeitsplatzzahlen wurden aus der Erhebung Anfang 2004 entnommen (A & O Gettmann 2004), die im Vergleich zu den tatsächlichen Zahlen zum Ende des Jahres 2003 eine vernachlässigbare Abweichung aufweisen. Die Daten der eigenen Primärerhebung bei den am Flughafen ansässigen Unternehmen und Behör-

den zu Umsätzen, Löhnen und Gehältern, Vorleistungen, Investitionen etc. beziehen sich auf das Jahr 2003. Bei den verwendeten Daten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung liegen komplette Datensätze mit Land- und Regionalbezug erst mit zeitlicher Verzögerung vor. Daher werden hier die jeweils aktuellsten verfügbaren Daten aus den Jahren 2001 und 2002 in die Analyse mit einbezogen. Die erhobenen Daten ermöglichten die Berechnung der indirekten und induzierten Einkommens- und Beschäftigungseffekte mit Hilfe einer Input-Output-Analyse, die die Vorleistungsverflechtungen zwischen den Wirtschaftszweigen in der Bundesrepublik erfasst. Grundlage war die neueste Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2000 in der Gliederung A17 nach dem Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen.

Die Wirkungen der einreisenden Touristen (Incoming-Tourismus) auf die Einkommens- und Beschäftigungssituation in der Flughafenregion wurden ebenfalls quantifiziert. Hierzu lagen detaillierte Daten zum Reiseverhalten aus unterschiedlichen Marktforschungsuntersuchungen am Flughafen Frankfurt-Hahn vor. Kombiniert mit Informationen aus der Tourismusbranche über Ausgabenstrukturen der Touristen konnten die katalysierten Effekte des

Incoming-Tourismus für Rheinland-Pfalz kalkuliert werden.

Ergebnisse

Mit den skizzierten Methoden der Datengewinnung und -analyse war es möglich, die Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt-Hahn zu berechnen. Die in Abb. 1 dargestellten Effekte des Flughafens Frankfurt-Hahn fallen gesamtwirtschaftlich für Deutschland an. Um die Bedeutung des Flughafens für dessen Umland herauszuarbeiten, ist der regionale Anteil der Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen zu ermitteln. Die Regionalisierung der indirekten und induzierten Effekte erfolgte dabei getrennt voneinander.

Das Regionalisierungsverfahren für die indirekten Effekte beruhte auf der Befragung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH und der anderen am Flughafen ansässigen Betriebe zum regionalen Anteil der Auftragssummen für Vorleistungskäufe und Investitionen. Dabei zeigte insbesondere der Flughafenbetreiber eine ausgeprägte regionale Präferenz in der Beschaffung. Ausgehend hiervon wurde angenommen, dass der Regionalanteil der Aufträge entlang der Wertschöpfungskette abnimmt. Damit ließ sich ein über die ver-

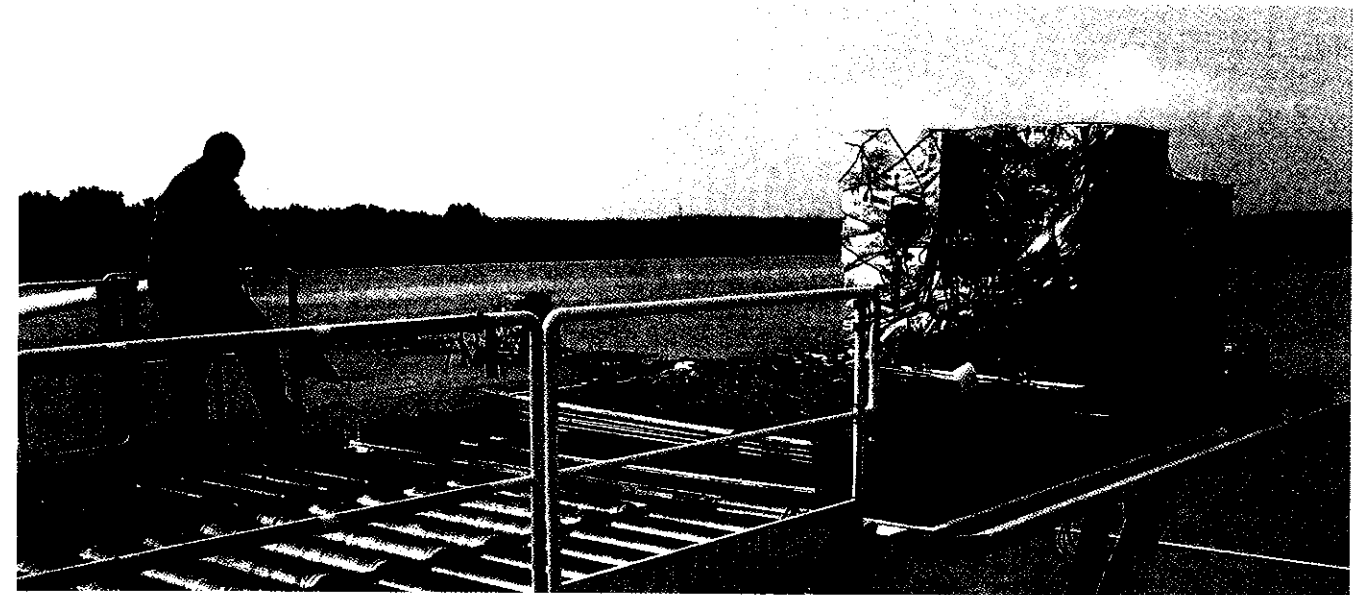


Bild: Flughafen Frankfurt-Hahn

schiedenen Zulieferstufen gewichteter Regionalanteil für die indirekten Effekte des Flughafens berechnen.

Ein Großteil der am Flughafen und bei den Zulieferunternehmen Beschäftigten wohnt in der Flughafenregion. Bei der Regionalisierung der induzierten Effekte wird unterstellt, dass der Wohnortanteil dem regionalen Anteil der Konsumausgaben entspricht. Somit stellen sich die Einkommens- und Beschäftigungseffekte aus den Konsumausgaben überwiegend in den vier Landkreisen um den Flughafenstandort ein. Bei der Berechnung der regionalisierten induzierten Effekte wurde dabei für die Beschäftigten der Zulieferunternehmen ein geringerer Wohnortanteil als bei den direkt am Flughafen Beschäftigten angesetzt.

Das eben beschriebene Verfahren zur Regionalisierung der Einkommens- und Beschäftigungswirkungen des Flughafens Frankfurt-Hahn führt zu den in Tab. 1 angegebenen Werten. Die Tabelle

Erwerbstätige	1.630
Produktionswert	€ 168,5 Mio.
Bruttowertschöpfung	€ 83,0 Mio.
Lohn- und Gehaltssumme	€ 35,9 Mio.

Tab. 1: Regionalisierte indirekte und induzierte Effekte des Flughafens Frankfurt-Hahn für 2003 (Quelle: Heuer/Klopheus/Schaper 2005)

weist die Einkommens- und Beschäftigungseffekte für die Region um den Flughafen Frankfurt-Hahn aus, die durch die vier Landkreise Bernkastel-

Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell und Rhein-Hunsrück-Kreis definiert ist.

Schlussfolgerungen

Werden die indirekten und induzierten Effekte hinsichtlich der Zahl der Erwerbstätigen bzw. der Lohn- und Gehaltssumme ins Verhältnis zu den entsprechenden Kennzahlen der direkten Effekte gesetzt, erhält man die Beschäftigungs- und Einkommensmultiplikatoren. Die für den Flughafen Frankfurt-Hahn resultierenden gesamtwirtschaftlichen bzw. regionalen Beschäftigungsmultiplikatoren von 1,4 bzw. 0,7 sind niedriger als die in anderen Flughafenstudien ausgewiesenen Werte. Die berechneten Werte für die gesamtwirtschaftlichen bzw. regionalen Einkommensmultiplikatoren von 1,5 bzw. 0,8 liegen ebenfalls außerhalb der Bandbreite anderer Untersuchungen etwa zu den Flughäfen Frankfurt/Main, München, Köln/Bonn oder Hannover.

Bei den für den Flughafen-Hahn ermittelten, im Vergleich zu anderen Studien niedrigen gesamtwirtschaftlichen Einkommens- und Beschäftigungsmultiplikatoren sind zunächst die Investitionen und Vorleistungskäufe der am Flughafen ansässigen Unternehmen zu beachten. Im Gegensatz zu den Investitionen des sich noch im Kapazitätsaufbau befindlichen Flughafens Frankfurt-Hahn fallen die Vorleistungen je Erwerbstätigen im Flughafenvergleich geringer aus. Hieraus ergeben sich verminderte indirekte Effekte. Die niedri-

gen induzierten Effekte des Flughafens Frankfurt-Hahn lassen sich teilweise damit erklären, dass zu deren Ermittlung eine realistische Konsumquote von 55 % an der Lohn- und Gehaltssumme zugrunde gelegt wurde. Bei anderen Studien bleibt dagegen der Abschlagsfaktor zur Berechnung der Konsumnachfrage unklar. Außerdem erhalten die Beschäftigten am Flughafen Frankfurt-Hahn im Flughafenvergleich niedrigere Löhne und Gehälter. Gleiches gilt für die Zulieferunternehmen in den eher strukturschwachen Landkreisen um den Flughafenstandort, bei denen die Lohn- und Gehaltssumme je Erwerbstätigen im Durchschnitt unter denjenigen von Ballungsgebieten wie dem Rhein-Main-Gebiet liegt.

Die vergleichsweise geringen Werte für die regionalen Einkommens- und Beschäftigungsmultiplikatoren des Flughafens Frankfurt-Hahn beruhen einerseits schon auf den niedrigen gesamtwirtschaftlichen Multiplikatoren. Andererseits ist die Flughafenregion mit den vier Landkreisen Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell und Rhein-Hunsrück-Kreis in räumlicher Hinsicht relativ klein und strukturschwach. Dagegen wird beispielsweise in der Studie über den Flughafen Hannover das Land Niedersachsen als Flughafenregion definiert (Hübl et al. 2001). Somit ist ein Vergleich der regionalen Einkommens- und Beschäftigungsmultiplikatoren mit denen anderer Flughafenstudien nur bedingt aussagekräftig.

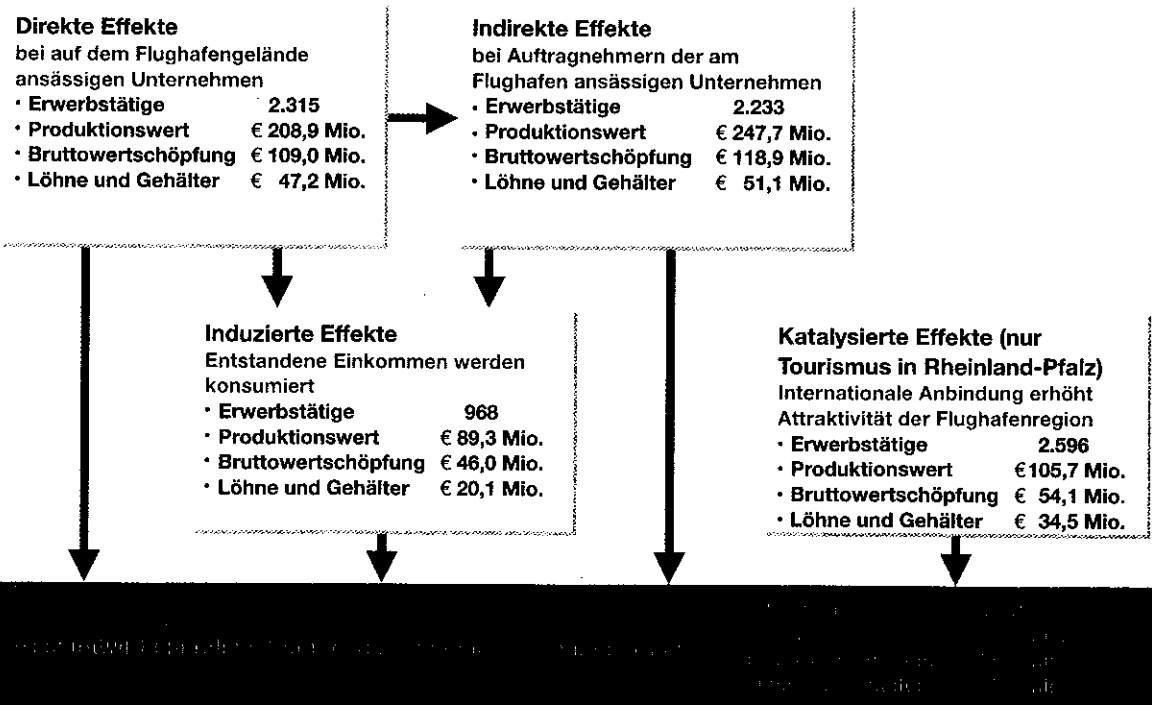


Abb. 1: Zusammenfassung der Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt-Hahn für 2003 (Quelle: Heuer/Klopheus/Schaper 2005)



Bild: Flughafen Frankfurt-Hahn

Wachstum des Luftfrachtaufkommens

Das Marktumfeld für den Flughafen Frankfurt-Hahn entwickelt sich positiv. So prognostiziert Airbus (2003) für den innerwesteuropäischen Passagierverkehr (ohne Low-Cost-Verkehr) ein leicht unter dem weltweiten Durchschnitt liegendes Wachstum von 4,8 % p.a. Für Low-Cost-Airlines werden aber Zuwachsraten in Westeuropa von 8,7 % p.a. erwartet. Bis zum Jahr 2022 soll der Low-Cost-Verkehr in Westeuropa einen Marktanteil von 32 % am gesamten innerwesteuropäischen Verkehr erreichen. Dieses Wachstumsszenario geht mit einer Konsolidierung der Zahl der Low-Cost-Airlines einher, so dass die dann noch im Markt verbleibenden Low-Cost-Airlines von dieser dynamischen Entwicklung überproportional profitieren werden. Zu den Gewinnern des Konsolidierungsprozesses wird stets auch der Kostenführer Ryanair gezählt.

Noch stärker als der Passagierverkehr soll der Luftfrachtverkehr wachsen. So wird in den nächsten 20 Jahren ein durchschnittliches weltweites Wachstum der Luftfrachtleistung von 5,8 % p.a. prognostiziert (Airbus 2003). Das weltweite Aufkommen an ausgeflogener Fracht betrug in 2003 knapp 15,8 Mio. t (Lufthansa Cargo 2004). Europa hatte mit 4,4 Mio. t einen Anteil von 27,8 %, Deutschland mit knapp 1,0 Mio. t allein einen Anteil von 6,3 %. Das mittelfris-

tige Wachstum soll für Deutschland und Europa etwas hinter der weltweiten Luftfrachtentwicklung zurückbleiben (vgl. Tab. 2).

Region	Fracht-	Wachstum
	aufkommen	p.a.
	2003	2003 – 2009
	in Mio. t	in %
Welt	15,8	5,5
Europa ohne		
Deutschland	3,4	4,9
Deutschland	1,0	4,7

Tab. 2: Entwicklung des Luftfrachtaufkommens (Quelle: Lufthansa Cargo 2004)

Um am Wachstum des Luftverkehrsaufkommens teilhaben zu können, hat der Flughafen Frankfurt-Hahn wichtige Erfolgsfaktoren zu beachten. Dazu zählen die Beibehaltung der für die Luftfracht bedeutsamen 24-Stunden-Betriebsgenehmigung, die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3.800 m sowie eine verbesserte landseitige Verkehrsanbindung. Dadurch werden Voraussetzungen zur Ansiedelung weiterer Airlines im Passagier- und Frachtbereich geschaffen.

Der Ausbau des Streckennetzes durch Aufnahme neuer Flugverbindungen im Passagebereich eröffnet Chancen auf steigende Zahlen ausländischer Touristen in Rheinland-Pfalz. Eine

positive Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn führt schließlich auch zu einer Aufwertung der gesamten Flughafenregion als Wirtschaftsstandort. ■

PROF. DR. RICHARD KLOPHAUS
 PROF. DR. KAI HEUER
 PROF. DR. THORSTEN SCHAPER

LITERATUR

ACI Europe/York Aviation (2004): The Social and Economic Impact of Airports in Europe. o.O. 2004.

Airbus (2003): Global Market Forecast 2003-2022. Blagnac Cedex 2003.

A & O Arbeits- und Organisationsberatung Gettmann (2004): Beschäftigungsentwicklung Standort Flughafen Frankfurt-Hahn. Schweich 2004.

Heuer, K./Klophaus, R./Schaper, T. (2005): Regionalökonomische Auswirkungen des Flughafens Frankfurt-Hahn für den Betrachtungszeitraum 2003-2015. unveröffentlichte Studie. Birkenfeld 2005.

Hübl, L./Hohls-Hübl, U./Wegener, B. (2001): Hannover Airport – Ein Impulsgeber für die Region. Hannover 2001.

Klophaus, R., Schaper, T. (2004): Was ist ein Low Cost Airport? In: Internationales Verkehrswesen, 56. Jg., 2004, S. 191-196.

Lufthansa Cargo (2004): Global Airfreight Outlook: Trends & Forecasts. Frankfurt 2004.

Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL) (2003): Ergebnisse der Fluggastbefragung am Hahn-Airport. unveröffentlichte Studie. Birkenfeld 2003.

Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL)

Das Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (Centre for Aviation Law and Business, ZFL) betreibt angewandte Forschung auf den Gebieten Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs. Hierzu arbeitet das ZFL eng mit Unternehmen des Luftverkehrs wie Airlines und Flughäfen zusammen, stellt sein fächerübergreifendes Wissen und seine Methodenkompetenz aber auch nationalen und internationalen Institutionen der Luftverkehrsverwaltung sowie privaten Organisationen zur Verfügung. Die Erfahrungen und Kenntnisse eines durch langjährige Management-, Projekt- und Gutachtertätigkeit ausgewiesenen Teams von Professoren der Betriebswirtschaft und Rechtswissenschaft ermöglichen insbesondere die interdisziplinäre Verknüpfung ökonomischer und juristischer Fragen des Luftverkehrs.

Kontakt: Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL)
 c/o Prof. Dr. Richard Klophaus · FH Trier/Umwelt-Campus Birkenfeld · Postfach 1380 · 55761 Birkenfeld
 zfl@umwelt-campus.de



Prof. Dr. Richard Klophaus

ist nach diversen Fach- und Führungsfunktionen im Lufthansa-Konzern seit Ende 2000 Inhaber des Lehrstuhls für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Verkehrswirtschaft und Logistik am Umwelt-Campus Birkenfeld der FH Trier. Als Vorstand und Sprecher des Zentrums für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL) ist er durch zahlreiche Projekte und Veröffentlichungen auch international ausgewiesen. Aktuelle Tätigkeitsschwerpunkte sind Marktforschungsstudien sowie Pricing und Ertragsmanagement für Airports und Airlines im Passagier- und Luftfrachtbereich.

Prof. Dr. Kai Heuer

ist nach verschiedenen Lehraufträgen an Hochschulen und Fach- und Führungsfunktionen in unterschiedlichen Unternehmen seit Anfang 2002 Inhaber des Lehrstuhls für Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Unternehmensrechnung und -steuerung am Umwelt-Campus Birkenfeld der FH Trier. 2003 wurde er in den Vorstand des Zentrums für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL) für die Bereiche Controlling und Unternehmensführung berufen, in denen auch seine Tätigkeits- und Forschungsschwerpunkte liegen.

Prof. Dr. Thorsten Schaper

war längere Zeit in der BASF AG mit unterschiedlichen internationalen fach- und mitarbeiterbezogenen Aufgaben betraut. Seit Ende 1999 ist er Inhaber des Lehrstuhls für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Marketing am Umwelt-Campus Birkenfeld der FH Trier. Neben seiner Vorstandsarbeit im Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL) leitet er Praxisprojekte und ist auf dem Gebiet der Weiterbildung tätig. Aktuelle Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Marketingmanagement und Marktforschung.

Kurzinformation Summary

Low-Cost-Airports als Wirtschaftsfaktor – das Beispiel Frankfurt-Hahn

Low-Cost-Airports werden als Flughafen-kategorie immer bedeutsamer. Sie lassen sich durch Eigenschaften wie niedrige Flughafengebühren, niedrige Kosten für die Flughafen-ausstattung, eine Ausrichtung auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre sowie über ihre Kunden und deren besondere Anforderungen kennzeichnen. Der Flughafen Frankfurt-Hahn gilt als klassisches Beispiel für einen Low-Cost-Airport und ist heute bereits von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Ergebnisse einer wissenschaftlichen Forschungsstudie belegen, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn ein Beschäftigungs- und Einkommensmotor ist. Im Jahr 2003 waren mit dem Flughafen mehr als 6.500 Arbeitsplätze in der Region und Rheinland-Pfalz verknüpft, sei es direkt bei Unternehmen auf dem

Flughafengelände, bei den Zulieferern von Vorleistungen oder im Gastgewerbe aufgrund der zunehmenden Zahl einreisender Touristen.

The economic impact of low-cost airports – the example of Frankfurt-Hahn

Low-cost airports are becoming increasingly important. They are characterised by: very low landing and handling charges, low infrastructure costs, their role in a point-to-point traffic pattern and the specific socio-demographic structure and travel behaviour of their passengers. Frankfurt-Hahn airport is regarded as a classic example of a low-cost airport. The airport's passenger numbers increased dramatically to 2.76 million in 2004. Air freight also grew rapidly reaching 191,000 tons in 2004. The one research paper summarises an economic impact

study measuring the employment and income generated by Frankfurt-Hahn in the area surrounding the airport that is defined by the administrative districts Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell and Rhein-Hunsrück. Frankfurt-Hahn airport commissioned professors from the Centre for Aviation Law and Business (ZFL) to determine the airport's regional impact. Findings from the research study show that Frankfurt-Hahn is a driving force for employment and income. In 2003 more than 6,500 jobs in the region and Rhineland-Palatinate are related to the operation of Frankfurt-Hahn; either by firms at the airport itself, by suppliers or by the tourism industry, which is due to the increasing number of incoming tourists travelling via the airport. This additional employment corresponds to a production value of € 483 million and salaries and wages of € 118 million.