

Regionalflughäfen keine Wachstumsmotoren für das Umland

Regionen mit und ohne Flughafen zeigen nach extern motivierten Ausbauinvestitionen im Durchschnitt ähnliche wirtschaftliche Wachstumsraten

Alle Regionalflughäfen in Deutschland sind defizitär und werden jährlich durch öffentliche Gelder unterstützt. Befürworter dieser Subventionen argumentieren mit Wachstumsimpulsen, durch welche die umliegende Wirtschaft von den Investitionen ebenfalls profitiere. Eine RWI-Analyse, welche die Möglichkeit einer entgegengesetzten Wirkungskette ausschließt, zeigt jedoch: Solche positiven Wachstumseffekte für die Region lassen sich nicht feststellen.

Kontakt: Philipp Breidenbach, philipp.breidenbach@rwi-essen.de

DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE

Fortlaufende Subventionen defizitärer Regionalflughäfen setzen keine Wachstumsimpulse für die umliegende Region

Investitionen in große Infrastrukturprojekte sollten immer mit einer überzeugenden Wirtschaftspolitik verknüpft sein, um tatsächlich erfolgreiche Entwicklungen zu stärken

Politiker müssen ergebnisoffene Evaluationen in die Entwicklung nachhaltiger Förderkonzepte aufnehmen

Warum gibt es Uneinigkeit über die Frage, ob und welche Wachstumsimpulse von einem Regionalflughafen ausgehen?

Alle Regionalflughäfen in Deutschland schreiben rote Zahlen und werden Jahr für Jahr mit öffentlichen Mitteln unterstützt. Befürworter solcher Subventionen argumentieren, dass die Region in der Summe dennoch profitiere, da von dem Flughafen Wachstumsimpulse für die umliegende Wirtschaft ausgingen. Naturgemäß kann man nicht ermitteln, wie sich eine Flughafenregion entwickelt hätte, wenn nicht in den Ausbau des Flughafens investiert worden wäre. Somit bleibt die Frage offen: Entwickelt sich eine Region wirtschaftlich gut, weil sie in ihren Flughafen investiert, oder investiert eine Region in einen Flughafen, weil die wirtschaftlichen Bedingungen es erlauben?

Wie kann man die Schwierigkeiten bei der Messung von Wachstumseffekten umgehen?

Um die entgegengesetzte Wirkungskette zwischen Investitionen in einen Regionalflughafen und regionalem Wirtschaftswachstum ausschließen zu können, muss man Situationen betrachten, in denen Flughäfen aus Gründen ausgebaut wurden, die nichts mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Region rund um den Flughafen zu tun haben. Eine solche Situation ergab sich im Jahr 1997, als

die EU die Regulierung der europäischen Luftfahrt reformierte: Ab diesem Datum wurden die regionalen Beschränkungen für Airlines aufgehoben, was zu einer erhöhten Nachfrage nach An- und Abflugkapazitäten führte. Regionalflughäfen hatten somit gute Gründe weiter auszubauen. Diese Investitionen, die nicht durch wirtschaftliche Rahmenbedingungen vor Ort, sondern durch die extern gesetzten Anreize getrieben waren, nutzt die RWI-Analyse zur Identifikation des tatsächlichen Ausbau-Effekts auf das Wirtschaftswachstum.

Stimmt es, dass Subventionen für Regionalflughäfen positive Wachstumsimpulse für das Umland mit sich bringen?

Nein, solche Wachstumsimpulse lassen sich im Durchschnitt nicht feststellen. Wählt man für den Vergleich einen Analyseweg, der sich genau auf diese unterstellten positiven externen Effekte des Flughafens für die Region konzentriert, zeigt sich, dass Regionen mit Investitionen in einen Regionalflughafen durchschnittlich genauso stark wachsen wie Regionen ohne Flughafen. Das Ergebnis der RWI-Analyse steht dabei im Einklang mit einer Studie des Europäischen Rechnungshofs aus dem Jahr 2014, welche den EU-finanzierten Flughäfen in Förderregionen ein enttäuschendes Kosten-Nutzen-Verhältnis bescheinigt.

Quelle:

Regionale und internationale Flughäfen in Deutschland

Philipp Breidenbach (2019):
Ready for take-off? The economic effects of regional airport expansions in Germany, Regional Studies, DOI: 10.1080/00343404.2019.1659948



 **Internationale Flughäfen**

 **Regionale Flughäfen**

¹ kein gewerblicher Betrieb in 1997



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Angaben zu Passagierzahlen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV). Die Einteilung in regionale Flughäfen folgt dem Vorgehen der zugrundeliegenden Arbeit: Flughäfen mit weniger als einer Million Passagiere in 1996 werden als Regionalflyghäfen definiert

Herausgeber:




RWI - Leibniz-Institut für
Wirtschaftsforschung
Hohenzollernstr. 1-3
45128 Essen/Germany
Fon: +49 (0) 201-8149-0

Redaktion:
Katja Fels
Leonard Goebel

Layout und Design:
Daniela Schwindt

© RWI September 2019

Handlungsempfehlungen

-  Gute Regionalpolitik benötigt mehr als den Ruf nach öffentlichen Investitionen: Diese können nur dann eine Wirkung entfalten, wenn sie durch ein auf die Region zugeschnittenes wirtschaftspolitisches Konzept begleitet werden.
-  Eine dauerhafte finanzielle Unterstützung ohne eine flankierende Wirtschaftspolitik ist ein nutzloses Fördervehikel, das in Zeiten knapper öffentlicher Budgets nicht zu rechtfertigen ist. Ab 2024 werden solche Subventionen nach einer Entscheidung der EU grundsätzlich verboten sein.
-  Politiker müssen ergebnisoffene Evaluationen als wichtiges Element in die Entwicklung nachhaltiger Förderkonzepte aufnehmen. Nur unter Berücksichtigung objektiver Analyseergebnisse kann die Wirksamkeit von Fördermaßnahmen bewertet werden.