

# Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Gesamtvorstand · Geschäftsstelle: Forststraße 141, 51107 Köln, Tel./Fax: 0221/865646

## MEMORANDUM

**Der Flughafen Köln/Bonn behauptet ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber für die Region um die Städte Köln und Bonn, den Rhein-Sieg-Kreis und den Rheinisch-Bergischen Kreis zu sein und aktuell rund 24.000 Arbeitsplätze außerhalb des eigentlichen Flughafengeländes zu sichern; zum Beweis dieser Thesen legte er im Jahr 2008 eine in seinem Auftrag erstellte Studie<sup>1</sup> vor. Die Lärmschutzgemeinschaft hat diese Studie einer Qualitätsprüfung<sup>2</sup> unterziehen lassen die zu dem Ergebnis kommt, dass sie in Bezug auf ihre wesentlichen Aussagen **u n b r a u c h b a r** ist**

---

Gemäß der von Prof. Dr. Friedrich Thießen<sup>3</sup> jetzt in unserem Auftrag vorgelegten Untersuchung hat die Flughafenstudie viele Schwächen; diese betreffen nicht nur die verwendeten Eingangsdaten, die verschleierte Systematik ihrer Auswertung und ihre unzureichende Dokumentation. Darüber hinaus bemängelt Thießen u.a. suggestive Fragestellungen bei Interviews, eine unvollständige Abhandlung der Kaufkrafteffekte, das Fehlen von Belegen für behauptete Kausalitäten und gesamtdeutsche Wirtschaftseffekte sowie das völlige Fehlen von Alternativen für den Fall der Einführung einer nächtlichen Kernruhezeit. Gravierend sind insbesondere folgende Qualitätsmängel:

### **Die Verkehrsprognose ist unwissenschaftlich**

Obwohl der in der Studie behauptet wird, dass „umfangreiche Arbeiten“ zum Erstellen der (wichtigen) Verkehrsprognose erfolgt seien, enthält die Studie selber dazu nur dürre zwei Seiten Text. Zudem enthält sie keinerlei Hinweis auf die gewählte methodische Vorgehensweise und der hauptsächliche Ersteller (Intraplan) hält seine Methodik (wie man dies auch in anderen Flughafen-Gutachten von ihm kennt) als „Betriebsgeheimnis“ unter Verschluss. Es kann also nichts an diesen Angaben überprüft werden.

### **Die behaupteten wirtschaftlichen Effekte für die Region sind nicht nachvollziehbar und grundsätzlich fragwürdig**

Aussagen in der Studie basieren auf der Datenlage von nur einem (besonders starken) Geschäftsjahr der Vergangenheit, die Darstellung der Kaufkrafteffekte ist unvollständig (mit deutlicher Überzeichnung der Vorteile des Flughafens), da die nachteiligen Kaufkraftabflüsse durch abreisende Passagiere völlig unberücksichtigt geblieben sind (diese überwiegen die Zuflüsse durch ankommende Reisende sogar um rund 730 Mio Euro!); zudem gibt es keinerlei Nachweis für die behaupteten gesamtdeutschen Wirtschaftseffekte und die in der Studie bezifferten Steuereinnahmen sind keinesfalls so zu verstehen, dass diese bei Nichtexistenz des Flughafens größtenteils entfallen würden.

### **Es gibt keine katalytischen Effekte**

Der Flughafen behauptet, dass durch seine Existenz sich für Unternehmen in der Region Wettbewerbsvorteile ergäben, dass sich viele Unternehmen nur wegen seiner Existenz angesiedelt hätten, der Flughafen also zusagen der „Antriebsmotor“ sei und dass insoweit 900 zusätzliche Arbeitsplätze in der Region entstanden seien.<sup>1</sup>

Diese Behauptung kann aus der vorgelegten Studie jedoch nicht abgeleitet werden:

In der dazu gemachten Umfrage bei Unternehmen lautete die entsprechende Frage schlicht und einfach: „In welchem Jahr hat sich Ihr Unternehmen in der Region Köln/Bonn niedergelassen?“ Eine Kausalität kann aus dieser Fragestellung keinesfalls abgeleitet werden!

<sup>1</sup> Booz/Allen/Hamilton Prognos Airport Research Center: Studie Der Köln Bonn Airport als Wirtschafts- und Standortfaktor, 2008

<sup>2</sup> Friedrich Thießen, kritische Betrachtung „Qualitätssicherung“ zur Studie a.a.O.

<sup>3</sup> der Verfasser ist Lehrstuhlinhaber für Finanzwirtschaft an der TU Chemnitz

# Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Gesamtvorstand \* Geschäftsstelle: Forststraße 141, 51107 Köln, Tel./Fax: 0221/865646

Darüber hinaus nutzen die Ersteller der Studie bei ihren empirischen Erhebungen per Fragebogen verzerrende Antwortkategorien, um Kausalitäten zu belegen. Auch aus diesem Grunde, also wegen der in der Studie gewählten Darstellung, könnte lt. Thießen sogar den Vorwurf der Manipulation gerechtfertigt sein, weil immer wieder auf breite Unternehmensbefragungen hingewiesen und Kausalitäten behauptet werden, die sich aus dieser Befragung ergeben hätten, während die Befragung dazu tatsächlich gar nichts her gebe.

Sogenannte Katalytische Effekte konnten im übrigen auch für andere deutsche Flughäfen noch nie nachgewiesen werden. Schon 1999 kam das renommierte RWI (Essen) im Fall des Flughafens Frankfurt/Main in seinem Gutachten W3 zu dem Ergebnis, dass *es keine belastbaren Erkenntnisse darüber gibt, dass Flughäfen die Arbeitsmärkte der Region positiv beeinflussen*. Diese These wird im Übrigen auch durch das (vom Gericht erzwungene!) neue **Gutachten G 19.2 neu** der Gutachter Baum et.al. untermauert, welches zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Rhein-Main-Flughafens Frankfurt in 2004 erstellt worden ist. Zum gleichen Ergebnis kommt eine für das Rhein-Main-Institut 2009 angefertigte Studie von Claudia Salow, so dass drei empirische Gutachten hier zu gleichen Ergebnissen kamen. Alle Gutachten, die gegenteiliges behaupten, sind nach Kenntnis von Thießen, entweder von Flughäfen selber (wie im Fall Köln/Bonn) in Auftrag gegeben worden oder unter enger Mitwirkung der Flughäfen entstanden.

## **Übertrieben dargestellte Arbeitsplatzverluste bei Passagierflugverbot (0-5 Uhr)**

Die in der Studie genannten Verlustzahlen sind von der (s.o.) als unwissenschaftlich einzustufenden Verkehrsprognose abgeleitet worden, der Ausgangswert (die direkten Arbeitsplatzverluste) sind zu hoch und alternative Strategien zur Vermeidung von Arbeitsplatzverlusten fehlen in der vorgelegten Studie gänzlich. Wenn aber schon in der Fragestellung für die Airlines die vorgegebenen Antwortalternativen schon so vorgegeben sind: „streichen“ „wegverlagern“ (also zu einem anderen Heimatflughafen) oder „verschieben“, kann es nicht verwundern, wenn die Befragten Möglichkeiten zum „Verschieben“ erst gar nicht ernsthaft prüfen, sondern der Einfachheit halber mit „Streichen“ bzw. „Wegverlagern“ antworten (eine Antwort, die wohl ganz der vom Flughafen mit dieser Fragestellung verfolgten Linie gerecht wird...).

Der von der Lärmschutzgemeinschaft erstellten Plausibilitätsberechnung über mögliche Verluste an direkten, d.h. unmittelbar am Flughafen existierenden Arbeitsplätzen, wird von Thießen bescheinigt, dass sie „mit sehr plausiblen Ansätzen zu einer Größenordnung kommt, die weit mehr Relevanz hat, als die in der Studie genannten Verluste von 1690 Arbeitsplätzen“.

## **Der Flughafen rechtfertigt seine nächtlichen Passagierflüge mit merkantilen Bedingungen; diese Haltung steht im Widerspruch zu höchstrichterlichen Entscheidungen zum nächtlichen Fluglärmschutz**

Der Flughafen führt logistische Abhängigkeiten (Start- u. Landekapazitäten, Hotelkapazitäten) sowie ökonomische Gründe (mehr Flugumläufe) als Begründung für die Ablehnung der überfälligen Einführung einer Kernruhezeit an. Diese Gründe entsprechen jedoch keineswegs den unlängst bei höchstrichterlichen VG-Entscheidungen (Leipzig/ Halle, Berlin Intl) zu Grunde gelegten Kriterien! Es dürfte außer Frage stehen, dass rein wirtschaftliche Kriterien (z.B. Steigerung von Kapitalrendite, und Gewinn) keinesfalls dazu ausreichen, dauerhaft massive Eingriffe in Persönlichkeitsrechte, wie das der ungestörten Nachtruhe, zu rechtfertigen.

---

<sup>1</sup> Vergl: Managementsummary der Studie von Booz/Allen/Hamilton et.al.