

**Stellungnahme zum Ergänzungsgutachten**  
**„Regionalökonomische Effekte des Flughafens Kiel-Holtenau“**  
(Geographisches Institut der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel,  
Prof. Dr. Götz von Rohr, August 2001)

**Gliederung:**

1. Einleitende Bemerkungen
2. Wesentliche Kritikpunkte
3. Zusammenfassung

## 1. Einleitende Bemerkungen

Aufgabe eines ergänzenden regionalökonomischen Gutachtens hätte es sein müssen, die regionalökonomischen Effekte eines Flughafenausbaus zu analysieren, um die Frage zu beantworten, wie die untersuchte Region (in diesem Fall die Region K.E.R.N. mit den kreisfreien Städten Kiel und Neumünster sowie den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön) von einem geplanten Flughafenausbau Kiel-Holtenaus positiv oder negativ betroffen wird.

Tatsächlich befasst sich die Untersuchung mit den regionalökonomischen Effekten des heutigen Flughafens im Vergleich zu einer Situation ohne Flughafen. Die Untersuchung bezieht sich also weitgehend auf die Frage, welche regionalökonomischen Effekte es hätte, wenn der Flughafen geschlossen würde. Dies hätte aber eigentlich nicht Gegenstand der Untersuchung sein sollen, sondern die Auswirkungen einer Erweiterung des Flughafens. Würde man diese untersuchen, käme man möglicherweise zu gänzlich anderen Ergebnissen.

Es bleibt dahingestellt, ob von Seiten der Auftraggeber des Gutachtens eine falsche Aufgabenstellung erfolgte oder der Gutachter eine an sich richtige Aufgabenstellung falsch bearbeitet und somit das Thema verfehlt hat. Im Resultat ist in beiden Fällen festzuhalten, dass damit die Ergebnisse des Gutachtens für die Beurteilung der regionalökonomischen Effekte einer Erweiterung weitgehend irrelevant sind, da diese nicht Gegenstand der Untersuchung waren. Trotzdem ziehen die Autoren Schlussfolgerungen für die Erweiterung des Flughafens aus ihrer Untersuchung, obwohl sie diese Frage gar nicht untersucht haben!

Die weiteren Ausführungen skizzieren daher nur kurz einige weitere Kritikpunkte, die sich auf die Methodik der Untersuchung und die Interpretation der vermeintlichen Ergebnisse beziehen.

## 2. Wesentliche Kritikpunkte

- Die Studie vermittelt eine scheinbare Objektivität, indem sie eingangs mögliche positive und negative Effekte aufzählt. Diese Effekte müssten quantifiziert und dann in einer Kosten-Nutzen-Analyse einander gegenübergestellt werden. Für eine gesamtwirtschaftliche Beurteilung wäre es danach erforderlich zu prüfen, welche Kosten und Nutzen eine alternative Verwendung der eingesetzten öffentlichen Investitionsmittel erbringen könnte. Nichts davon ist in dem Gutachten geschehen! Vielmehr lehnen es die Gutachter mit nicht nachvollziehbaren Argumenten ab, dieses Standardinstrument der Projektbewertung anzuwenden.
- Die negativen gesamtwirtschaftlichen Effekte werden am Ende der Untersuchung entweder wegdefiniert (Beispiel: Da auf Grund der Prämissen der sog. Potenzialanalyse kein zusätzlicher Fluglärm auftreten soll, gibt es in der Einschätzung der Autoren auch keine negativen Effekte hinsichtlich Lebensqualität der betroffenen Anwohner, für den regionalen Tourismus und für die Immobilienpreise) oder aus nicht nachvollziehbaren Gründen überhaupt nicht quantifiziert.

- Die Methodik der Untersuchung ist ganz überwiegend beschreibend. Es wird an Hand von Befragungen (Fluggäste, Unternehmen, sog. „Experten“) dargestellt, welche Personen und Branchen den bisherigen Flughafen in welcher Form und in welcher Häufigkeit nutzen. Daraus werden dann gewisse Folgerungen gezogen, welche Bedeutung der Flughafen für die befragten Fluggäste und Unternehmen hat. Aus einer solchen Befragung ist aber keine gesamtwirtschaftliche Wirkung für die K.E.R.N.-Region und schon gar nicht für den Rest Schleswig-Holsteins abzuleiten.
- Die einzige Quantifizierung von Kosten oder Nutzen in diesem Gutachten bezieht sich auf den Zeitverlust der heutigen Fluggäste bei einer Nutzung des Flughafens Hamburg an Stelle von Kiel-Holtenau. Daraus wird die den Unternehmen entgangene Wertschöpfung ihrer leitenden Mitarbeiter berechnet und als Kosten der Schließung des Flughafens interpretiert. Dies ist aus wissenschaftlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Es ist logisch falsch, den berechneten monetarisierten Zeitverlust als gesamtwirtschaftlichen Verlust anzusehen. Diese Kosten beschreiben allenfalls die betriebswirtschaftlichen Kosten. (Ein durch die Landesregierung finanzierter Helikopter-Service für alle leitenden Angestellten der K.E.R.N.-Region würde die Kosten der Unternehmen noch stärker senken! Am Beispiel Holtenau müsste man den monetarisierten Zeitverlust von rd. 52.000 täglichen Nutzern der B 503 bei flughafenausbaubedingter Verlängerung der Wegstrecke von und zur Arbeitsstätte ebenfalls gegenrechnen.). In Wirklichkeit bestehen die gesamtwirtschaftlichen Kosten in der Differenz zwischen den monetarisierten Nettoeffekten einer Flughafenerweiterung und den monetarisierten Effekten einer alternativen Verwendung der vorgesehenen Investitionsmittel.
- Somit ist es kaum verwunderlich, dass die Schlussfolgerungen aus diesen Befragungen meist recht vage und wenig überzeugend gezogen werden. In der Zusammenfassung mit den Schlussfolgerungen der Autoren aus ihrer Studie tauchen die Ergebnisse der auf über 60 Seiten zuvor ausführlich beschriebenen Befragungen überhaupt nicht mehr auf. Stattdessen wird als Argument für eine Erweiterung das Beispiel des Flughafens Augsburg genannt, ohne dass es zuvor auf seine Vergleichbarkeit überprüft worden wäre. Alleine diese Tatsache wirft ein bezeichnendes Licht auf die Qualität dieser Untersuchung.
- In der Studie ist mehrfach vom Bedarf an zusätzlichen Flugverbindungen die Rede. Bedarf ist jedoch keine ökonomische Kategorie, die in eine regional-ökonomische Analyse eingehen kann. Entscheidend ist allein die Nachfrage nach Flügen. Aus einem Bedarf kann nicht auf die kaufkraftwirksame Nachfrage geschlossen werden. Hierzu wären erweiterte Untersuchungen erforderlich gewesen.
- In der zusammenfassenden Bewertung wird behauptet, die Verkehrsmittel würden komplementär und nicht substitutiv genutzt, d.h. ein Ausweichen auf alternative Verkehrsmittel komme für die Fluggäste nicht in Frage. Dies ist nirgendwo aus den Daten erkennbar. Im Gegenteil: Die Befragungen zeigen eine deutlich substitutive Beziehung: Wenn Flüge aus Kiel nicht verfügbar sind, nutzen die Fluggäste fast vollständig andere Verkehrsträger. Zudem wider-

spricht die oben genannte Behauptung allen Erkenntnissen der empirischen Wirtschaftsforschung.

- Selbst wenn man die spekulativen und nicht belegten gesamtwirtschaftlichen Befürchtungen über gebremste Wachstumsdynamik glauben wollte, könnte man daraus noch kein konsistentes Argument für die vorgesehene Investitionsentscheidung ableiten. Dazu war die Fragestellung – Schließung des Flughafens - falsch und die Feststellung einer nachlassenden Wirtschaftsdynamik ist weder qualitativ identifiziert noch quantifiziert worden. Sie stellt eine nicht belegbare Spekulation der Autoren dar.
- Viele Fragestellungen bewegen sich im spekulativen Bereich (z.B. Bedeutung eines vollständigen Wegfalls der Linienverbindungen ab Holtenau, Tab. 5.3-11) oder suggerieren Zusammenhänge, die keinesfalls zwingend sind. Ein Beispiel hierfür ist die Frage nach dem Umsatzanteil, der mit Geschäftspartnern erwirtschaftet wird, mit denen wechselseitige Geschäftsreisen vor allem via Holtenau abgewickelt werden (Tab. 5.3-4). Ein Wegfall der Verbindung hätte nur dann negative Effekte, wenn kein Ausweichen auf alternative Verkehrsträger möglich wäre.

### 3. Zusammenfassung

- Die Aufgabenstellung der Studie ist verfehlt.
- Die Untersuchungsmethodik entspricht nicht dem Stand der Wissenschaft.
- Die Ergebnisse der Befragungen zeigen eindeutig, dass Holtenau weitgehend ein Flughafen für den begrenzten Bereich der Stadt Kiel ist und dort nur für einen kleinen Kreis von Unternehmen. Schon in der näheren Umgebung nimmt seine Nutzung stark ab. Besonders trifft dies für den Raum südlich von Kiel zu, was auch für die Attraktivität von Hamburg spricht.
- Die negativen Auswirkungen einer hypothetischen Schließung des Flughafens sind aus Sicht der Flugreisenden und der befragten Unternehmen erstaunlich gering. Für 25,1% der Firmen wäre er irrelevant, 58,9% würden auf andere Flughäfen ausweichen. Nur 7,8% befürchteten Marktanteilseinbußen.
- Die Ergebnisse der Studie beziehen sich auf die Alternative Flughafen im heutigen Zustand gegenüber keinem Flughafen. Dafür sind die selbst aus Sicht der Nutzer erwarteten Effekte einer Schließung erstaunlich gering. Eine Studie, die korrekterweise Ausbau versus Nichtausbau analysieren würde, käme sicher zu noch viel geringeren positiven Effekten für die betroffene Wirtschaft, die nach Aussage der Studie sich auf einige größere Kieler Firmen beschränken würde. Ob diese anscheinend geringen Nutzen ein solch großes Investitionsvolumen, finanziert aus Steuergeldern, rechtfertigen, kann man gerade auf der Basis dieses Gutachtens bezweifeln.