

Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Der individuelle Geschäftsreiseverkehr ist ein wichtiges Element in einer Wirtschaft, die ihre räumliche Arbeitsteilung kontinuierlich intensiviert.

In Deutschland wird die Inanspruchnahme des individuellen Geschäftsreiseverkehrs durch Qualitätsverluste der Massenmobilität begünstigt: Verspätungen mit verpaßten Anschlüssen im Linien-Luftverkehr und bei Bahnreisen sowie Staus auf den Straßen, lösen die Suche nach einer besseren Alternative aus. Unter Berücksichtigung von Zeitverlusten für die Teilnehmer an der Massenmobilität rückt die Rentabilitätsschwelle der individuellen Flugreise näher.

In der europäischen wirtschaftlichen Arbeitsteilung sind es vor allem die Flugziele abseits der großen Linienverbindungen, die die Inanspruchnahme des individuellen Geschäftsreiseflugzeuges begünstigen

Der selbstfliegende Unternehmer ist eine feste Basis dieser Nachfrage, für ihn entlastet seine Passion den entscheidungsrelevanten Kostenvergleich zwischen dem eigenen Flugzeug und dem Linienflugverkehr. Er entwickelt oft aus der Verfügung über das Werksflugzeug die Art seiner persönlichen Kommunikation mit Kunden und Lieferanten, damit seinen eigenen Mobilitätstyp und seine Standortstruktur. Nicht selten bildet sich das Kerngeschäft des Unternehmers aus der Passion des Fliegens heraus. Dieser Nachfrager hat eine relativ große Bindung an seinen Flugplatz. Seine Vertrautheit mit der Materie und seine Passion reduzieren die Ansprüche an die Ausstattung eines Flugplatzes einschließlich sicherheitsrelevanter Elemente wie z. B. Breite der Landebahn. Die meisten hier eingesetzten Flugzeuge liegen im Bereich der Indiaklasse (2-5,7 to), aber auch einmotorige Flugzeuge unter 2 to mit Reichweiten, die überwiegend für den Deutschlandflug geeignet sind, und statistische durchschnittliche Flugzeiten von nur knapp 30 min. haben, sind hier anzutreffen. Dieser Nachfrager ist für Marl-Loemühle (noch) prägend.

Im Hinblick auf die Flugbewegungen schrumpft dieses Segment des Marktes zugunsten der individuellen Geschäftsreiseflüge mit größerem Fluggerät (5,7-14 to), der sogenannten Charly-Klasse. Das Verhältnis "India zu Charly" betrug in Nordrhein-Westfalen im Jahre 1990 noch 11: 1 und nähert sich inzwischen der Relation 3: 1. Das hängt wesentlich damit zusammen, daß die Gruppe der Reisenden, die mit gecharterten Flugzeugen unterwegs sind, über-

durchschnittlich wächst. Es handelt sich dabei tendenziell eher um angestellte Führungskräfte der Wirtschaft, vor allem der ersten Ebene. Die Entscheidung zur Wahl dieser Art von Mobilität basiert offensichtlich auf dem Ansatz sehr hoher Tagessätze für eines (über 3000 DM) oder alle (über 10000 DM) Mitglieder einer solchen Reisegruppe.

In diesem Geschäftsreiseverkehr werden mindestens Turboprobflugzeuge der India-Klasse (mit leicht sinkender Tendenz), überwiegend inzwischen Flugzeuge der Jetklasse um die 5,7 Tonnen, eingesetzt, also auch solche der Charly-Klasse. Diese Flugzeuge und ihre Kunden stellen hohe Anforderungen an die Ausstattung eines Flugplatzes, die Flugzeuge vor allem hinsichtlich der Dimensionen der Start-[Landebahn, die Kunden hinsichtlich der Sicherheit, der Wetterunabhängigkeit des Startens und Landens, der ungeplanten Rückkehrmöglichkeit in der Nacht, aber auch des Komforts und des Ambiente.

Generell gehört also der Zugang zum individuellen Geschäftsreiseverkehr heute zu den Anforderungen, die von der Wirtschaft gestellt werden. Fast 20.000 Starts in NRW belegen, daß es sich hier um einen unverzichtbaren Bestandteil des Fliegens, quasi ein drittes Standbein des Luftverkehrs handelt, neben dem Tourismus und dem Linien-Geschäftsflug. Dieser Verkehr verteilt sich aber in NRW auf 16 Flughäfen. Er ist damit generell für den einzelnen Flughafen ein so kleines Segment, daß er jeweils nur ein Randgeschäftsfeld darstellen kann. Deckungsbeiträge aus einem Kerngeschäftsfeld, z. B. dem Linienflugverkehr (Dortmund, Münster/Osnabrück) oder dem Hobbyflugverkehr (Marl-Loemühle, Stadtlohn-Wenningfeld) werden benötigt, damit dieses Randgeschäftsfeld in isolierter Betrachtung betriebswirtschaftlich rentabel sein kann. Ein Ausbau der Infrastruktur nur zugunsten dieser Verkehrsart, der entsprechend diesem "Verursacher" mit seinen Vollkosten zugerechnet werden müsste, lohnt sich deshalb in betriebswirtschaftlicher Betrachtung nicht.

Die aus Flughafensicht deshalb zunächst negative Bilanz nach einem Ausbau könnte nur ausgeglichen werden,

- Wenn sich für die nicht allzu ferne Zukunft hohe Wachstumsraten in dem Geschäftsfeld erwarten lassen, für das man investiert hat, oder
- wenn mit Beiträgen von dritter Seite zu rechnen ist.

Hinter solchen Beiträgen Dritter müsste wiederum die Überzeugung stehen, daß, der individuelle Geschäftsreiseverkehr als Standortfaktor so bedeutende indirekte Wertschöpfungen aus-

lösen wird, daß sich die Beteiligung an den Kosten für den Katalysator dieser regionalwirtschaftlichen Impulse lohnt.

In einem Raum, der im Osten durch die Städte Hamm und Unna, im Süden durch Dortmund und die Ruhr, im Westen durch den Rhein und im Norden durch das westliche Münsterland und Münster selbst abgedeckt ist, bieten sich nun aber 6 Flughäfen für dieses Mobilitätssegment an: Dortmund, Essen/Mülheim, Stadtlohn-Wenningfeld, Dinslaken (Schwarze Heide), Münster/Osnabrück. Die Nachfrage ist deshalb ausreichend bedient und bedürfte aktuell keiner Erweiterung.

Mit dem Inkrafttreten der JAR-OPS 1 Richtlinien am 01.01.2005 wird aber ohne einen Ausbau der Start-Landebahn die Zahl der verfügbaren Flugplätze für Flugzeuge oberhalb der 2 to auf Dortmund, Münster/Osnabrück und Essen-Mülheim beschränkt sein. Auch dieses Netz würde man bei landgebundenen An- und Abreisezeiten von einer Stunde und Reise-Zeitgewinnen, die allein in Deutschland gegenüber dem PKW und der Eisenbahn bei mehr als 6 Stunden liegen, als ausreichend ansehen können. Die genannte, landgebundene Anreisezeit ist noch eher vertretbar, wenn es sich um Geschäftsreisende ins europäische Ausland handelt, deren Zeitvorteile durchweg bei einem ganzen Tag liegen.

Allerdings zeichnet sich eine Entwicklung ab, die für die Zukunft des individuellen Geschäftsreiseverkehrs in der Emscher-Lippe-Region ungünstig ist. Dortmund wird seine bisherige Positionierung in diesem Reisesegment nur noch etwa fünf bis zehn Jahre aufrechterhalten können, weil es an eine lärmernissionsbestimmte Grenze seiner Flugbewegung stößt, die heute mit rd. 45.000 zu fast 70 % erreicht ist. Seine voraussichtlichen Wachstumsraten werden nach vollendetem Ausbau vermutlich erheblich höher als heute (auf 2 Prozent) liegen, so daß z.B. bei 4%igen Steigerungsraten der Flugbewegungen die Genehmigungsgrenze im Jahre 2010 erreicht wäre, bei nicht ausgeschlossenen, noch höheren Wachstumsraten früher.

Das würde in eine geänderte Geschäftspolitik gegenüber den Flugzeugen des individuellen Geschäftsreiseverkehrs münden und sich in hochgesetzten Mindestgebühren für die Landung äußern. Einige Jahre später wird sich diese Entwicklung am Flughafen Münster-Osnabrück wiederholen.

Unsicher ist die Entwicklung in Essen-Mülheim. Die Lage des Flugplatzes ist aus Sicht des Marktes für den individuellen Geschäftsreiseverkehr ideal, aus Sicht der Wohnbevölkerung und der entsprechenden politischen Entscheidungsträger an diesem Standort mindestens nicht entwicklungsfähig, sogar eher abbauwürdig.

Auf der Grundlage dieses Szenarios zurückweisender Flughäfen Dortmund und Münster/Osnabrück und eines nicht aufnahmebereiten Flughafens Essen-Mülheim, fehlt im gesamten Emscher-Lipper Raum, beginnend mit dem Jahre 2010, und sich dann ständig verschärfend, ein Schwerpunktlandeplatz für den individuellen Geschäftsreiseverkehr, was eine nicht unwesentliche Verschlechterung der großräumigen Standortbedingungen darstellen wird.

In diese Lücke könnten aufgrund ihrer geographischen Lage vor allem die Flughäfen Marl-Loemühle und Dinslaken (Schwarze Heide) eintreten. Eine gewisse Entlastung kann auch der Flugplatz Stadtlohn-Wenningfeld übernehmen, begrenzt aber deswegen, weil seine Randlage (1 Stunde Landanreisezeit) aus den nördlichen Wirtschaftszentren der Emscher-Lippe-Region, Vollwertigkeit für diesen Wirtschaftsraum ausschließt.

Dieser Markt bleibt aber insgesamt klein, ist also im Hinblick auf seine betriebswirtschaftlichen Deckungsbeiträge im Form von Landegebühen kritisch zu sehen. Die heute knapp 10.000 Starts, die auf die genannten Flughäfen (Dortmund, Münster-Osnabrück, Essen/Mülheim, Marl-Loemühle, Dinslaken (Schwarze Heide), Stadtlohn-Wenningfeld) entfallen, könnten bis zum Jahre 2010 (2020) auf 13.000 (17500) Starts gestiegen sein. Davon wird ein besonders zahlungskräftiger Teil an den zurückweisenden Flughäfen und in Essen (wenn dann noch in diesem Segment genehmigungsrechtlich ausgestattet) verbleiben. Weder die Gebührenpolitik der verdrängenden Flughäfen, noch die (vermutlich hohe) Preiselastizität der Nutzer können heute mit ausreichender Genauigkeit abgeschätzt werden, so daß nur sicher erscheint, daß der größte Teil dieser Nachfrage sich ab dem Jahre 2010 eine Alternative zu den genannten drei großen Flughäfen (Dortmund, Münster/Osnabrück, Essen/Mülheim) suchen muß.

Auf den ersten Blick scheint es sich also für Marl-Loemühle zu lohnen, sich diesen Markt zu erschließen. Eine genauere betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Analyse führt aber schnell zu Ernüchterung.

Die Investitionskosten zum Einstieg in diesen Markt sind wegen der hier erforderlichen Straßenuntertunnelung oder einer anderen Straßenumfahrung besonders hoch. Sie steigen gegenüber der von der Loemühle GmbH vorgelegten Kalkulationssumme noch einmal dadurch, daß ein solcher zentraler Schwerpunktlandeplatz für die Emscher-Lippe-Region in der Zukunft mit einer 1.350 Meter-Bahn nicht auskommt, sondern durch Überwindung des Bockholter Baches, also mit noch einmal besonders hohen Kosten zum Ausgleich der Böschung verbunden wäre. Zumindest die erste Stufe der Erweiterung müsste sofort vorgenommen werden, wäre also sofort kostenwirksam, ohne auf den "suchenden Nachfrager" zu treffen. Solange die exzellente Ausstattung dieses Marktes mit Flughäfen noch wirksam ist, bleiben die Einzahlungen aus. Sie würden erst mit dem Jahre 2010 /2015, und dann abhängig von der Entscheidung über das weitere Schicksal des Flughafens Essen-Mülheim einsetzen, also in dieser Hinsicht doch mit einem Risiko behaftet sein. Diese Ausreifungszeit der Einzahlungen ist zu lang, um die Investitionen betriebswirtschaftlich zu rechtfertigen.

Eine Ergänzung dieser Einzahlungen durch eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung in Form von Standortansiedlungen bringt dem Investor keine wesentliche Verbesserung seiner wirtschaftlichen Position. Die Unternehmen, die den individuellen Geschäftsreiseverkehr nutzen, orientieren sich in ihrer Standortwahl heute nicht an der Verfügbarkeit eines solchen Flugplatzes. Es handelt sich ja auch durchweg nie um Neubegründungen großer Unternehmen, sondern um das Hineinwachsen aus bestehenden Standorten in Größenordnungen und Wirtschaftsverflechtungen, die den individuellen Geschäftsreiseverkehr ins Blickfeld rücken. Ein solcher Standort wird deswegen im engeren Kreisgebiet von Recklinghausen wegen der Existenz eines Schwerpunktlandeplatzes für den Geschäftsreiseverkehr in den noch ausreichend gesicherten Jahren weder dort begründet noch dahin verlagert. Vielmehr würde die Regel so aussehen, daß der Standort sich mehr außerhalb des Kreisgebiets von Recklinghausen befindet und der von diesem Kreis angebotene Flughafen mitgenutzt wird. Weil ein solcher Flughafen sich aber von selbst aus seinen Landegebühren nicht trägt, würde der Kreis Recklinghausen als alleiniger Investor ein öffentliches Gut produzieren und gewissermaßen die Emscher-Lippe-Region subventionieren.

Mit der zu erwartenden rasanten Verknappung des Flugplatzangebots für das India-Charly-Segment nach dem Jahre 2010 werden die Preisspielräume für die Landegebühren erheblich steigen. Das betriebswirtschaftlich zu nutzen, um die vieljährigen aufgelaufenen Verluste aufzufangen, bedingt aber, daß Marl-Loemühle dann tatsächlich in eine Quasi-Monopolposition für die Emscher-Lippe-Region hineinwachsen könnte, und dies wiederum hängt ab vom Ausbau des Flughafens Dinslaken (Schwarze Heide). (Ein Ausbau der Start-/Landebahn auf 1.500 m Länge und 30 m Breite ist geplant.) Wenn beide Flughäfen in 20 km Luftlinienentfernung sich diesen absolut weiterhin geringen Markt streitig machen, wird auch

diese zuletzt angedeutete Möglichkeit, betriebswirtschaftliche Rentabilität zu gewinnen, nicht existieren. Ob die Genehmigungsbehörde im Übrigen bereit ist, in kalkulatorischer Ansetzung weit zurückliegender Anfangsinvestitionsverluste Gebühren über die dann jeweils aktuellen Kosten hinaus anzuheben, kann als fraglich bezeichnet werden.

Es wäre angesichts des geringen absoluten Umfanges und angesichts der geringen intraregionalen Standortbindung von Unternehmen, die den individuellen Geschäftsverkehr nutzen, unvernünftig, beide Flughäfen so auszubauen, daß sie auch den hohen Sicherheits- und Kornfortanforderungen des professionalisierten, individuellen Geschäftsreiseverkehrs genügen. Die Region und die beiden Flughäfen wären besser bedient, wenn sie sich auf einen Standort einigen würden.

Angesichts der ungewöhnlich hohen Baukosten, die für den **JAR-OPS** gerechten Ausbau in Marl-Loemühle existieren, favorisieren die Gutachter als zentralen Schwerpunktlandeplatz für den individuellen Geschäftsreiseverkehr der Emscher-Lippe-Region der Zukunft Dinslaken (Schwarze Heide). Beim Ausbau dieses Flughafens würde der Kreis Recklinghausen im Hinblick auf die Bereitstellung des öffentlichen Gutes in den Genuß einer Rollenverteilung kommen.

Sollte sich diese Ausrichtung, aus welchen Gründen auch immer, nicht realisieren lassen, wäre es allerdings im Sinne der großräumigen regionalwirtschaftlichen Analyse zwingend notwendig, daß Marl-Loemühle die Rolle des zentralen Schwerpunktlandeplatzes übernimmt. Wiederum wäre es aber nicht vertretbar, daß der Kreis Recklinghausen mit heutigen Investitionen diese Vorhaltefunktion erfüllt, die erst jenseits des Jahres 2020 die Rentabilitätsschwelle erreichen wird.

Die dem Kreis unmittelbar zurechenbaren Erlöse aus der Erhaltung von Unternehmensstandorten durch den JAR-OPS gerechten Ausbau, rechtfertigen nur eine Investition von knapp 3 Mill. DM. Diese Investitionsobergrenze könnte noch etwas nach oben verschoben werden, wenn man die Vorteile einer Option auf den Schwerpunktlandeplatz mit einbezieht. Auch da

wäre aber ein Betrag von 5 Mio. DM die Obergrenze des Vertretbaren. Den Rest des öffentlichen Gutes Schwerpunktlandeplatz für die Emscher-Lippe-Region müssten andere Gebietskörperschaften derselben oder einer höheren Ebene finanzieren.

Sollte sich diese Mitfinanzierung im Sinne eines Projekts des Landes "Schwerpunktlandeplatz Emscher-Lippe-Region" nicht realisieren lassen, dann müsste dem Kreis Recklinghausen sogar gänzlich von einer Investition abgeraten werden.