

Regionales Dialogforum Flughafen Frankfurt

**Synopse zum
„Volkswirtschaftlichen Nutzen des
Flughafen Frankfurt/Main“**

Qualitätssicherung

**Stellungnahme
zum Endbericht
der Bulwien AG**

Dr. Klaus Esser

KE-CONSULT
Wirtschafts- und Verkehrsberatung

Köln, 13. Juni 2003

1. Allgemeine Anmerkungen

Die Bulwien AG ist vom Regionalen Dialogforum Flughafen Frankfurt zu Beginn des Jahres 2003 beauftragt worden, eine Synopse zum Thema „Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main“ zu erstellen. Gegenstand der Synopse sollte – entsprechend den Anforderungen des Auftraggebers – sein, die gesamten volkswirtschaftlichen Nutzen, die vom Flughafen Frankfurt/Main ausgehen, zusammenfassend darzustellen und mögliche Wege aufzuzeigen, wie bisher nicht erfasste (vor allem externe) Nutzen methodisch korrekt und möglichst quantitativ erfasst werden können. Basis für die Synopse sollten dabei die wesentlichen Untersuchungen zu den Beschäftigungswirkungen, Arbeitsplatzeffekten und zu den Standorteffekten im Rahmen des Mediationsverfahrens sein.

Mit dem Endbericht der Bulwien AG liegt nun die umfangreiche (etwa 240 Seiten) und sehr detaillierte Ausarbeitung der Synopse zum Thema „Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main“ vor. Nach den Ausführungen der Gutachter werden mit der vorliegenden Untersuchung insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Die während des Mediationsverfahrens erstellten Gutachten W1 bis W4 sollen inhaltlich zusammengefasst und hinsichtlich ihrer Zielsetzung, Annahmen, der verwendeten Methodik sowie der Ergebnisse erläutert werden.
- Auf diesen Ergebnissen aufbauend soll eine strukturierte Darstellung der volkswirtschaftlichen Nutzen erfolgen, die vom Flughafen Frankfurt/Main ausgehen.
- Zudem sollen Aussagen darüber getroffen werden, welche der identifizierten und aufgeführten Nutzen durch die Gutachten W1 bis W4 des Mediationsverfahrens bis zu welchem Grad abgedeckt werden.
- Schließlich soll ausgehend von in den Gutachten W1 bis W4 noch nicht erfassten Nutzen dargestellt werden, ob und auf welche Weise diese Nutzeneffekte zu quantifizieren sind.

Hierzu gliedert sich das Gutachten in drei Module. Den einzelnen Modulen liegen dabei jeweils unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte zugrunde:

- In Modul 1 werden zunächst die für die weitere Analyse wesentlichen Begriffe definiert und gegeneinander abgegrenzt. Zudem wird die den Gutachten W1 bis W4 für die Ableitung volkswirtschaftlicher Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main zugrunde liegende Input-Output-Analyse erläutert. Darüber hinaus erfolgt eine synoptische Zusammenfassung der Gutachten W1 bis W4 hinsichtlich der Gutachtenziele, der Annahmen, der Methoden sowie der erzielten Ergebnisse.
- In Modul 2 steht zunächst das dieser Untersuchung zugrunde liegende Nutzenkonzept im Vordergrund. Aufbauend auf diesem Nutzenkonzept werden verschiedene

Klassifizierungskriterien herausgearbeitet, die zur Typisierung und Strukturierung der Nutzeneffekte herangezogen werden. Anschließend erfolgt eine systematische Auflistung der einzelnen Nutzeneffekte, die vom Flughafen Frankfurt/Main ausgehen können.

- Modul 3 dient dazu aufzuzeigen, welche der in Modul 2 herausgearbeiteten Nutzeneffekte in welchem Maß durch die Gutachten W1 bis W4 abgedeckt werden. Herausgestellt wird, welche Nutzeneffekte bisher noch nicht untersucht worden sind. Für diese werden Methoden aufgezeigt, wie diese Nutzeneffekte quantifiziert werden können, und es wird jeweils eine Beurteilung abgegeben, ob eine Quantifizierung unter Berücksichtigung des zu erwartenden Aufwands zu rechtfertigen bzw. zu empfehlen ist.

Vor einer inhaltlichen Bewertung der einzelnen Module sind zum gesamten Endbericht folgende Anmerkungen zu treffen:

- Der Endbericht folgt den Anforderungen der Ausschreibung des Regionalen Dialogforums und der kommentierten Methodik bzw. Herangehensweise durch die Bulwien AG. In die Ausarbeitungen sind ebenso im Wesentlichen die Anregungen und Anmerkungen aus dem Kick-off-Meeting und aus dem Meeting zum Zwischenbericht zwischen Bearbeitern, wissenschaftlicher Begleitung und Qualitätssicherern eingegangen.
- Der Endbericht macht deutlich, dass das gewählte methodische Vorgehen einen weitgehend geeigneten Ansatz darstellt, die volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main zu erfassen und zu strukturieren.
- Positiv ist insbesondere die systematische und umfangreiche Darstellung der einzelnen Nutzeneffekte des Flughafens Frankfurt/Main. Das Gutachten zeigt, welche Nutzeneffekte vom Flughafen Frankfurt/Main ausgehen, wer Nutznießer ist und welche Nutzeneffekte von den im Mediationsverfahren erstellten Gutachten W1 bis W4 bereits abgedeckt werden. Damit kann das Gutachten zu einer Versachlichung der Diskussion zu den volkswirtschaftlichen Nutzen beitragen.
- Die Annahmen in den einzelnen Modulen, die zentralen Aussagen und die Schlussfolgerungen der Gutachter sind weitgehend plausibel und nachvollziehbar. Soweit Anmerkungen, Hinweise und Bewertungen durch die Qualitätssicherung bestehen, erfolgen sie in den Ausführungen zu den einzelnen Modulen.
- Die Gutachter sind trotz der schwierigen Thematik insgesamt um Anschaulichkeit bemüht. Es gelingt Ihnen an vielen Stellen durch Einzelbeispiele, Schaubilder und Tabellen das methodische Vorgehen, die Struktur, den Aufbau und das Ziel der Untersuchung zu verdeutlichen.

Zum gesamten Endbericht sind aus meiner Sicht dennoch folgende Vorschläge zu machen:

- Das Nutzenkonzept ist für die Untersuchung von zentraler Bedeutung. Deutlicher herauszustellen wäre, in welchem Zusammenhang das Wertschöpfungs-, das Rentenkonzept und die Beschäftigungswirkungen zueinander stehen. Aufzuzeigen wäre stärker, welcher Nutzeneffekt mit welchem Konzept ermittelt werden soll und wie Doppelzählungen dabei vermieden werden können. Es stellt sich vor allem in Modul 3 die Frage, ob die einzelnen Nutzeneffekte disjunkt zueinander sind oder ob einzelne Nutzen bereits in der Summe anderer Nutzeneffekte enthalten sind und nur eine weitere Aufgliederung und Zuordnung der Nutzen erfolgen soll. Hier könnte vielleicht z.B. ein Schaubild zu den Verflechtungen der Nutzeneffekte untereinander einen Erkenntnisgewinn bringen.
- Externe Nutzen werden anhand des Kriteriums „Marktschnittstelle nicht vorhanden“ kenntlich gemacht. Der Frage der externen Nutzen ist ein größerer Raum einzuräumen. Von Interesse wäre aus meiner Sicht eine Zusammenfassung, wo externe Nutzeneffekte identifiziert wurden und welche Bedeutung ihnen im Verhältnis zu den internen Nutzen beizumessen ist.
- Ein wichtiges Klassifizierungskriterium für Nutzeneffekte, nämlich welche Nutzeneffekte den jeweiligen Verkehrsarten (u.a. Pax, Fracht, Transfer-, Originärverkehr, Geschäfts-, Privatreiseverkehr) zugeordnet werden können, wird nur sehr rudimentär aufgegriffen. Dahinter steht aus meiner Sicht z.B. die Frage, welche Nutzeneffekte werden erst durch die Hub-Funktion bzw. die Bedeutung des Transferverkehrs ermöglicht. Können z.B. bestimmte Nutzeneffekte je nach Entwicklungsoption (Struktur des Luftverkehrsaufkommens) des Flughafens Frankfurt/Main entfallen? Darüber hinaus wäre es von Interesse, die nutzenstiftenden Elemente des Flughafens Frankfurt/Main bzw. des Luftverkehrs zu identifizieren.
- Unklar bleibt noch, inwieweit zur Identifizierung und Einordnung der einzelnen Nutzeneffekte Erkenntnisse aus der Literatur bzw. aus Untersuchungen zu anderen Flughäfen, zu anderen Verkehrsträgern sowie zu anderen Infrastrukturmaßnahmen herangezogen und ausgewertet wurden.

2. Synopse der Gutachten W1 – W4 (Modul 1)

In Modul 1 erfolgt eine Synopse der Gutachten W1 bis W4 des Mediationsverfahrens. Erfasst und abgegrenzt werden die Methoden (insbesondere die IO-Analyse) und die in den Gutachten W1 bis W4 verwendeten Begriffe und Definitionen zur Kennzeichnung der ökonomischen Effekte des Flughafens Frankfurt/Main.

Die Synopse der Gutachten W1 bis W4 ist umfassend und bereitet die wesentlichen Inhalte der Gutachten auf. Vorgehensweise, Methoden, Annahmen und Ergebnisse der Gutachten W1 bis W4 sind präzise, prägnant und aussagekräftig dargestellt worden. Dies gilt ebenso für die den Gutachten zugrunde liegende IO-Analyse. Das Modul 1 dient insgesamt als gute Basis dafür zu erkennen, welche Nutzeneffekte in den Gutachten W1 bis W4 entsprechend dem Raster aus Modul 2 tatsächlich erfasst worden sind und welche Nutzeneffekte fehlen. Positiv hervorzuheben ist, dass die verwendeten Begriffe in einem Glossar am Ende des Berichts zur Klarstellung nochmals definiert und erläutert werden. Im einzelnen werden folgende Anmerkungen getroffen:

- In der Zielsetzung des Gutachtens (Vorbemerkung) sollte die Aufgabenstellung noch etwas genauer aufgezeigt werden. Hinzuweisen ist darauf, dass mit dem vorliegenden Gutachten keine eigenständige detaillierte Quantifizierung der identifizierten Nutzen erfolgen soll. Vielmehr steht im Vordergrund, ein Analysekonzept zu entwickeln, das als Instrument zur Ermittlung der volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main und als Leitfaden für zukünftige Studien (auch zu den Nutzen anderer Flughäfen) dienen soll und den zukünftigen Forschungsbedarf aufzeigen kann.
- Es ist zu überprüfen, ob nicht zumindest aus der Frage- bzw. Aufgabenstellung im Gutachten W3 Hinweise bzw. Rückschlüsse auf mögliche Nutzeneffekte (z.B. Strukturwandel) gezogen werden können, die das Gutachten W3 zwar nicht herausarbeitet, die aber in den späteren Modulen Berücksichtigung finden können.
- Nicht ersichtlich ist, was unter mittelbaren Effekten verstanden wird. Hier wäre eine Klarstellung von Vorteil.
- In Gutachten W4 sind die induzierten Effekte, die sich aus den durch die Leistungsanspruchnahme bedingten katalytischen Effekten ergeben, nicht enthalten.
- Zu überlegen ist, ob bei der Synopse der Gutachten W1 bis W4 nicht ebenso die wichtigen Vorgaben der Mediationsgruppe für die Ersteller der Gutachten (z.B. Nichtberücksichtigung der externen Kosten in den wirtschaftlichen Gutachten) angeführt werden sollten.
- Modul 1 endet etwas abrupt. Der Übergang zu Modul 2 einschließlich der Bedeutung von Modul 1 für Modul 2 sollte nochmals deutlicher herausgestellt werden.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Synopse der Gutachten W1 bis W4 einen guten Überblick gibt und eine gute Basis ist, in Modul 3 die von den Gutachten erfassten Nutzeneffekte zu kennzeichnen.

3. Qualitative Analyse der volkswirtschaftlichen Nutzen (Inhalte des Moduls 2)

In Modul 2 steht zunächst das dieser Untersuchung zugrunde liegende Nutzenkonzept im Vordergrund. Es wird darauf verwiesen, dass es nicht ausreicht, auf der makroökonomischen Betrachtungsebene der Wertschöpfung zu verharren, sondern dass sich eine große Zahl von Teilaspekten erst im Rahmen einer mikroökonomischen Sichtweise begründen lassen. Aufbauend auf diesem Nutzenkonzept werden verschiedene Klassifizierungskriterien herausgearbeitet, die zur Typisierung und Strukturierung der Nutzeneffekte herangezogen werden. Anschließend erfolgt eine systematische Auflistung der einzelnen Nutzeneffekte, die vom Flughafen Frankfurt/Main ausgehen können.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Einordnung des Moduls in den Gesamtzusammenhang deutlich herausgestellt worden ist. Die Auflistung und Strukturierung der Nutzeneffekte ist eine sehr anschauliche und verständliche Darstellung der volkswirtschaftlichen Nutzeneffekte des Flughafens Frankfurt Main. Die Einordnung der Nutzeneffekte nach Effekten aus der Leistungserstellung, aus der Leistungsanspruchnahme und aus Folgewirkungen ist sachgerecht und verständlich und zeigt die Vielschichtigkeit der Nutzenwirkungen auf. Zu den Ausführungen wird im Einzelnen angemerkt:

- Die Darstellung der Nutzenkonzeption fällt noch etwas zu knapp aus. Folgende Fragestellungen sollten deutlicher diskutiert werden:
 - Die Frage der externen Nutzen sind bereits bei der Nutzenkonzeption einzubeziehen. Werden unter dem Nutzenbegriff sowohl die internen als auch die externen Nutzen verstanden?
 - Deutlicher herauszustellen wäre, in welchem inneren Zusammenhang das Wertschöpfungskonzept, das Rentenkonzept und die Beschäftigungswirkungen zueinander stehen?
 - Welche Nutzeneffekte werden später auf welchem Wege erfasst?
 - Geht der Nutzen für den Konsumenten über die Renten hinaus?
- Die Gutachter weisen anschaulich auf das Problem der Doppelzählungen hin. Dies ist ein zentrales Problem bei der Quantifizierung der volkswirtschaftlichen Nutzen von Großinvestitionen. In den Ausführungen hätte deutlicher aufgezeigt werden sollen, inwieweit diese Probleme bei der gleichzeitigen Verwendung von Wertschöpfungs- und Rentenkonzept und/oder innerhalb der Konzepte auftreten können. Lassen sich die Doppelzählungen durch eine eindeutige Abgrenzung in der Erhebung bzw. Quantifizierung vermeiden oder treten diese Probleme auch infolge einer nicht eindeutigen Identifizierung von Ursache-Wirkungszusammenhängen, von Marktketten und der Reaktionen der Marktteilnehmer auf?

- Die Einbeziehung der Nutzen aus Steuern und Sozialabgaben durchbricht nach meiner Einschätzung die Systematik. Diese sollten im Rahmen einer verteilungspolitischen Analyse analysiert werden.
- Werden mit der Nichtbehandlung negativer Effekte auch mögliche diseconomies, X-Ineffizienzen und sinkende Skalenerträge ausgeblendet? Zudem sollte nach Kenntnis auch des Gutachtens zu den externen Kosten zumindest von Seiten der wissenschaftlichen Begleitung aufgezeigt werden, welche disbenefits von beiden Gutachten (z.B. Verdrängungseffekte) nicht erfasst werden.
- Für die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main ist aus meiner Sicht eine Zuordnung der Nutzeneffekte nach Verkehrsarten (z.B. Originär-, Transferpassagier, Fracht, Pax) sinnvoll (s.o.). Zumindest sollte Aussagen darüber gemacht werden, inwieweit bestimmte Nutzeneffekte auf alle Verkehre zurückzuführen sind, oder ob bestimmte Nutzeneffekte ohne das Vorhandensein einzelner Verkehrsarten nicht zum Tragen kommen würden. In diesem Zusammenhang ist auch die Bedeutung der Hub-Funktion für einzelne Nutzeneffekte aufzugreifen.
- Positiv hervorzuheben ist die eindeutige Einordnung der Nutzen nach den Nutznießern. In diesem Abschnitt werden die Begriffe Leistungserstellung, Leistungsanspruchnahme und Folgewirkungen eindeutig gegeneinander abgegrenzt. Sowohl die Schaubilder als auch die Beispiele zeigen anschaulich die einzelnen Nutzeneffekte. Zu klären ist in diesem Kapitel nur, ob die Effekte aus Economies of Density lediglich auf den Bereich des Luftverkehrs beschränkt bleiben. Zum anderen sei darauf hingewiesen, dass der Begriff der „konsumseitigen Strukturveränderungen“ durchaus missverstanden werden könnte.
- Positiv ist die Erweiterung gegenüber den bestehenden Gutachten durch die Einbeziehung von Europa als räumliche Komponente.
- Es wäre zu prüfen, ob bei der Frage der Nutzendistribution zusätzliche Angaben, in welcher Weise ein distributiver Effekt wirkt (personell, räumlich, institutionell), gegeben werden können. Ob ein Nutzeneffekt distributiv ist, hängt z.B. in einigen Fällen von der betrachteten Region ab. Aussagen hierzu würden aus meiner Sicht einen wichtigen Erkenntnisgewinn bedeuten.
- Mit der Auflistung der Nutzen ist ein umfassender, beeindruckender und kreativer Katalog von Nutzeneffekten entstanden. Wichtige Nutzenteile, die bisher vernachlässigt wurden, werden einbezogen. Teilweise stellt sich jedoch in Modul 2 die Frage, ob bestimmte Nutzeneffekte in anderen Nutzeneffekten bereits enthalten sind, und es nur um eine weitere Aufgliederung geht.
- Zu überprüfen ist, in welche Nutzenkategorie die Nutzen aus einer veränderten Produktionstechnologie, geänderten Beschaffungs- und Absatzverfahren, die durch das Angebot des Flughafens Frankfurt/Main möglich werden, einzuordnen sind.

- Zu klären ist, inwiefern der Nutzen für das Image der Region als ein nur distributiver Effekt einzuordnen ist. Aus meiner Sicht spielt hier wieder die räumliche Dimension eine entscheidende Rolle.
- Die Vollständigkeit der Nutzen sollte z.B. durch ein Expertenworkshop überprüft werden.
- Bei den einzelnen Nutzeneffekten sollte deutlich gemacht werden, welche Maßgrößen zur Abbildung verwendet werden. Hierzu zählt auch die zeitliche Bezugseinheit (Nutzen pro Jahr, einmaliger Nutzen etc.). Zudem ist zu klären, welche Bedeutung den Beschäftigungswirkungen beizumessen ist.

Mit der Auflistung der Nutzen ist eine umfangreiche Ausarbeitung der Nutzeneffekte des Flughafens Frankfurt/Main erarbeitet worden. Die Zusammenfassung am Ende von Modul 2 in Form einer Matrix trägt zur Veranschaulichung bei. Zu überlegen ist, ob nicht weitere Zusammenfassungen anhand anderer Kriterien (z.B. nutzenschöpfend vs. distributiv) von Vorteil wären. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Nutzenkomponenten des Flughafens Frankfurt/Main vollständig erfasst werden (z.B. Nutzen aus Integration von Wirtschaftsräumen, der Vertiefung der internationalen Arbeitsteilung). Dies könnte z.B. im Rahmen eines Expertenworkshops diskutiert werden.

4. Zuordnung der analysierten Nutzen aus Modul 1 und Modul 2 sowie Quantifizierungsdiskussion bisher unberücksichtigter Nutzen (Inhalte des Moduls 3)

In Modul 3 wird der Frage nachgegangen, inwieweit sich die in Modul 1 dargestellten Ergebnisse der Mediationsgutachten W1 bis W4 in die im Rahmen von Modul 2 herausgearbeiteten Nutzenklassifikationen einordnen lassen und in welchem Maße die einzelnen Nutzeneffekte inhaltlich und quantitativ abgedeckt werden. Darüber hinaus wird aufgezeigt, welche Nutzeneffekte bisher nicht erfasst werden und auf welche Weise diese quantitativ ermittelt werden können. Dabei werden Methoden zur Quantifizierung aufgezeigt und es wird jeweils eine Beurteilung abgegeben, ob eine Quantifizierung unter Berücksichtigung des zu erwartenden Aufwands zu rechtfertigen bzw. zu empfehlen ist.

Die Ausarbeitungen in Modul 3 sind anschaulich und verständlich. Durch die Zuordnung der Nutzen aus den Gutachten W1 bis W4 wird eindeutig herausgearbeitet, welche Nutzeneffekte bereits quantifiziert und damit abgedeckt worden sind. Darüber hinaus werden zu einzelnen bisher nicht ermittelten Nutzeneffekten interessante und kreative Ansätze aufgezeigt, diese Nutzeneffekte zu quantifizieren. Zu Modul 3 werden im Einzelnen folgende Anmerkungen gemacht:

- Die Vorgehensweise bei der Zuordnung der Nutzen aus W1 bis W4 wird anhand der Schaubilder (Abbildung 1 und Abbildung 2) deutlich. Verwirrend ist jedoch zunächst, dass bei der Zuordnung der Nutzen nicht alle Nutzeneffekte angeführt werden. Hier würde die Tabelle 5 am Anfang für Klarheit schaffen. Zudem wäre eine ähnliche Tabelle für das Gutachten W4 hilfreich.
- Die Verfasser verweisen darauf, dass sich aus dem Gutachten W3 keine Nutzeneffekte ableiten lassen. Es sollte dennoch geprüft werden, ob aus der Aufgabe und Zielsetzung von W3 Rückschlüsse gezogen und Hinweise abgeleitet werden können, auf welche Nutzeneffekte W3 abzielen könnte. Einen Hinweis geben die Verfasser auf Seite 138 selbst.
- Die Quantifizierungsansätze für noch nicht erfasste Nutzeneffekte sind eindeutig, die Kriterien Komplexität, Rechercheaufwand und Aufwand der Datenerhebung und –verarbeitung wichtig. Dennoch sollte bei der Diskussion, ob ein Nutzeneffekt quantifiziert werden sollte, auch immer die Fragestellung berücksichtigt werden, welche fehlenden Nutzeneffekte hinterfragt werden müssen, um ein vollständiges, abgerundetes Bild zu den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main zu erhalten, im Vordergrund stehen.
- Nicht ersichtlich ist, ob auch Erkenntnisse aus der Literatur zur methodischen Vorgehensweise und Ermittlung von Nutzeneffekten z.B. bei anderen Verkehrsträgern oder anderen Infrastruktureinrichtungen als mögliche Quantifizierungsansätze herangezogen worden sind. Zu diskutieren wäre (z.B. in einem Expertenworkshop), ob noch weitere methodische Ansätze existieren und geeignet sind, mögliche Nutzeneffekte zu quantifizieren.
- Wird eine Quantifizierung nicht empfohlen, wird dies oft mit dem Hinweis auf den zu hohen Erhebungsaufwand abgelehnt. Zu diskutieren ist, ob nicht mit einem geringeren Aufwand und Genauigkeitsanspruch zumindest eine Größenordnung abgeschätzt werden könnte.
- Aus meiner Sicht ist es nicht sinnvoll eine Quantifizierung für einzelne Nutzenkomponenten nur für den status quo und nicht für den erweiterten Betrieb zu empfehlen.
- Auch in Modul 3 bleibt die Frage bestehen, ob einzelne Nutzeneffekte nicht bereits in anderen Nutzeneffekten enthalten sind. Wird dieses Vorgehen gewählt, um mögliche Nutzenblöcke weiter aufzugliedern, und werden dabei mögliche Doppelzählungen gesehen und eliminiert?
- Beim Nutzen 4.2.2.2 wird eine Quantifizierung nicht empfohlen. Können diese Nutzeneffekte nicht über andere Indikatoren (z.B. Innovationsrate, F&E, Patente), sekundärstatistische Auswertungen und Analogieschlüsse aus anderen Sektoren angenähert werden, um eine Befragung zu vermeiden? Gerade diese Effekte auf den

technischen Fortschritt und den intrasektoralen Strukturwandel halte ich bei einer Einzelinvestition von rund 3,3 Mrd. Euro für wichtig. Dies sind aus volkswirtschaftlicher Sicht interessante Wachstums- und Produktivitätsbeiträge.

- Eine Quantifizierung des Nutzens 4.3.1.3 wird von den Verfassern nicht empfohlen. Beim Nutzen 4.3.1.3 wäre jedoch noch zu prüfen, ob Instrumente und Konzepte der Monopolkommission hier Anwendung finden könnten.
- Die in Tabelle 12 angegebenen Fluggastzahlen sind nicht einleuchtend.
- Der Nutzen für das Image der Region ist aus meiner Sicht etwas zu eng gefasst. Es sollte um die Wirkungen, die aus dem Bekanntheitsgrad der Region im außereuropäischen Ausland resultieren, erweitert werden. Dahinter steht die Frage, welche Bedeutung der Flughafen Frankfurt/Main für die Bekanntheit der Region im Ausland hat. Hier könnten z.B. Erkenntnisse der Wirtschaftsförderung einfließen. Zu überprüfen ist, inwieweit Befragungen auf Messen und von Geschäftsbesuchern wichtige Erkenntnisse liefern können.
- Welche Rolle spielt beim Nutzen 4.4.8 der Flughafen Fernbahnhof als Knotenpunkt/Umsteigebahnhof im Schienenverkehr für die Bahn.

Abschließend ist folgendes anzumerken:

- Aus dem Endbericht sollte eine die wichtigsten Ergebnisse zusammenfassende Kurzfassung einschließlich der Handlungsempfehlungen erstellt werden.
- Ein Abstimmungsgespräch und eine Diskussion der Ergebnisse mit den Ergebnissen zu der Studie der externen Kosten sind aus meiner Sicht erforderlich.
- Zur Prüfung der Vollständigkeit der möglichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main und zur möglichen Quantifizierung bisher nicht erfasster volkswirtschaftlicher Nutzen sowie zur weiteren Vorgehensweise sollte ein Workshop durchgeführt werden. Zu diskutieren wäre darüber hinaus, inwieweit diese Studie mit ihren Grundlagen als Leitfaden für zukünftige Studien zu den volkswirtschaftlichen Nutzen genutzt werden kann.

Insgesamt ist festzuhalten, dass mit dem vorliegenden Endbericht eine interessante und gut strukturierte Ausarbeitung zu den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main vorliegt. Die Ergebnisse sollten vom RDF aufgegriffen werden, um den bisher nicht erfassten Nutzenkomponenten nachzugehen.