



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
"Kein Flughafen ausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"
und im Netzwerk "Stay Grounded"



10.12.2025

Fraport und lokale Wirtschaft

Vor einigen Wochen hat die europäische Verkehrs-NGO "Transport & Environment" (T&E) den [ersten Teil](#) einer dreiteiligen Studie der "New Economics Foundation" (NEF) zur Ökonomie des Lufttransports in Europa [veröffentlicht](#).

Die Inhalte der drei Studienteile [beschreibt](#) NEF wie folgt:

1. *Hat Luftverkehrs-Wachstum einen Einfluss auf die ökonomische Aktivität, und wenn ja, wo, wann und warum tritt er auf?*
2. *Sind die ökonomischen Einflüsse des Luftverkehrs angemessen und fair zwischen Regionen und sozialen Gruppen verteilt?*
3. *Sind die behaupteten ökonomischen Einflüsse robust, wenn Klima- und Umwelt-Schäden und das Risiko ökosystemarer Kipppunkte berücksichtigt werden, und gibt es Alternativen mit geringerem Einfluss?*

(eigene Übersetzung)

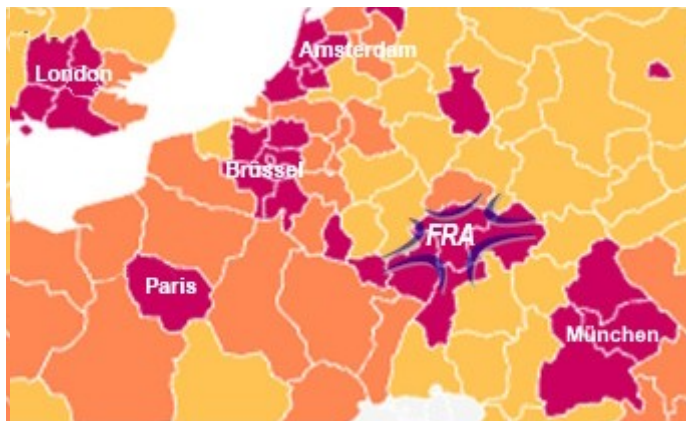
Wann mit der Veröffentlichung der beiden weiteren Teile der Studie zu rechnen ist, wird nicht mitgeteilt.

Wir haben die Diskussion einiger mehr technischer Aspekte der Studie, die für das Verständnis der Aussagen relevant sein könnten, in einen Anhang ausgelagert.

T&E nennt als wichtigste Ergebnisse der Studie,

"... dass die Aussagen der Luftfahrtindustrie fehlerhaft sind, nach denen eine verbesserte Luftverkehrs anbindung automatisch zu mehr Wirtschaftswachstum führe. Die Studie der New Economics Foundation ist die erste europaweite Analyse, die den Zusammenhang zwischen dem Wachstum des Luftverkehrs und dem Wirtschaftswachstum untersucht.

Untersucht wurden 274 europäische Regionen. Die Analyse zeigt, dass der Zusammenhang zwischen Wachstum im Luftverkehr und in der Wirtschaft schwächer ist als allgemein behauptet: In 53 Prozent (143) der untersuchten Regionen, darunter ein Groß-



Beziehung zwischen Passagier-Flugverkehr und Wirtschaft in europäischen Regionen

- Cluster 1: Nachfrage nach Geschäftsflugverkehr, niedriges Einkommen
- Cluster 2: Tourismus-abhängig, Nutzen vermindert durch Rückgang des Qualitäts-Tourismus
- Cluster 3: Geringe Nachfrage nach Geschäftsflugverkehr, viel auswärtiger Tourismus
- Cluster 4: Hohes Einkommen und Verbindungs-dichte, vor der Sättigung

Quelle:
New Economic Foundation, "The economics of air transport in Europe"

Gliederung: NUTS 2016, Level 2

Kartenausschnitt Mitteleuropa mit Regionen (Cluster 4), in denen ein geringer bis negativer Zusammenhang zwischen Wachstum des Luftverkehrs und wirtschaftlicher Entwicklung besteht.

teil Nord- und Westeuropas, führt das höhere Einkommen der Bürgerinnen und Bürger zu einem Anstieg des Flugverkehrs und nicht umgekehrt.

Die Studie stellt fest, **dass in bestimmten Regionen Nord- und Westeuropas zusätzlicher Flugverkehr zu sinkenden oder sogar negativen wirtschaftlichen Erträgen führt** – dies wird in der Forschung als „Sättigung“ bezeichnet. Dieser Effekt ist in Regionen in Belgien, den Niederlanden, Großbritannien und Deutschland zu verzeichnen, wo der Flugverkehr zunehmend von Menschen dominiert wird, die im Ausland Urlaub machen.“

Für die Rhein-Main-Region ist das im Grunde nichts Neues. Schon vor 10 Jahren ergab eine [Umfrage](#) der IHK, dass die Bedeutung des Flughafens für die regionale Wirtschaft begrenzt ist und nur wenige Unternehmen den Ausbau des Flughafens für wichtig hielten. (Den Text gibt es [hier](#) noch.)

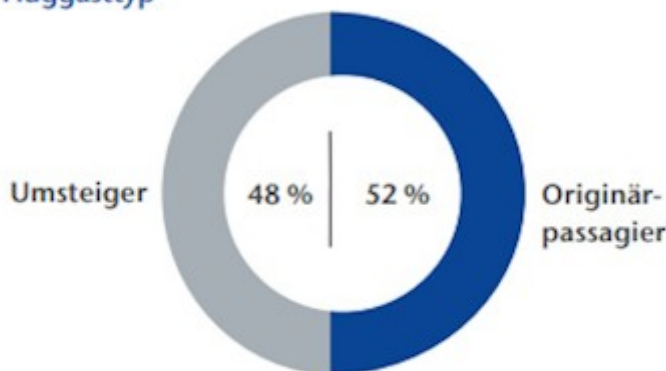
Bei den Fraport-Jubelfeiern im letzten Jahr [bestätigte](#) selbst der fanatische Ausbaubefürworter und Ex-Ministerpräsident Roland Koch, dass FRA für die Region schon vor dem Ausbau zu gross war und nicht wegen regionaler Bedürfnisse ausgebaut wurde (das Video von diesem Event ist allerdings inzwischen ins Fraport-Zentralarchiv gewandert und damit den Blicken der Öffentlichkeit (zu recht!) für immer entzogen).

PASSAGIERE AM FLUGHAFEN FRANKFURT 2024

Im Jahr 2024 erreichte der Flughafen Frankfurt ein Aufkommen von rund 61,6 Mio. Passagieren und damit ein Plus von 3,7 % zum Vorjahr. Dies entsprach einer Erholungsrate von 87 % zum Vorkrisenjahr 2019.

Während die Zahl der Privatreisenden bereits das Vor-Corona-Niveau übertraf, erholte sich der Geschäftsreiseverkehr eher schleppend.

Fluggasttyp



Originärpassagier = Flugreise beginnt oder endet in Frankfurt



Quelle: Fraport-MONITOR, kontinuierliche Fluggastbefragung
Erhebungszeitraum: Januar bis Dezember 2024 (rund 35.000 Interviews)

Auch die Verkehrsdaten [bestätigten](#) den "Sättigungseffekt" damals schon. Für 2024 (neuere Daten sind noch nicht verfügbar) [berichtet Fraport](#), dass **knapp die Hälfte der Passagiere (48 %) hier nur umsteigen**, also nur Fraport und bestenfalls die Geschäfte auf dem Flughafen von ihnen profitieren.

Knapp Dreiviertel (74 %) der Flugreisenden fliegen aus privaten Gründen, überwiegend also für Ferienreisen, während der Anteil der Geschäftsreisen, die wirtschaftlich allgemein relevant sein könnten, nur noch ein Viertel beträgt. Wieviele davon auch noch nur Umsteiger sind, also ev. für andere Wirtschaften unterwegs, wird nicht gesagt.

Auch für spezifische Aspekte wie **Arbeit und Ausbildung** lassen sich ähnliche Tendenzen erkennen. Die in der Ausbau-Diskussion versprochenen positiven Effekte waren auch 2015 [nicht zu sehen](#), und nach den radikalen Umbrüchen in Folge der Corona-Pandemie ist klar, dass die da erreichten [strukturellen Verschlechterungen](#) lange nachwirken werden.

Für die aktuellen Diskussionen ist auch interessant, **dass schon 2024 "die Zahl der Privatreisenden bereits das Vor-Corona-Niveau übertraf"**.

Das macht deutlich, dass das permanente [Gejammer über hohe Standort-](#)

Kosten völlig absurd ist, weil diese Kosten ganz offensichtlich die Ferienreisenden in keiner Weise abgeschreckt haben.

Was tatsächlich passiert ist, ist, dass viele Unternehmen während der Pandemie entdeckt haben, dass es für die notwendige überregionale Kommunikation wesentlich effizientere (und meist auch umweltfreundlichere) Methoden als Flugreisen gibt. Diese Entwicklung zurückdrehen zu wollen, nützt niemandem - ausser den Fluggesellschaften und den Flughäfen, die an Geschäftsreisenden verdienen möchten.

Zumindest die Politik gibt sich auch kaum noch Mühe, so zu tun, als glaube sie noch an die positiven allgemeinwirtschaftlichen Auswirkungen des Luftverkehrswachstums. Der hessische Verkehrsminister hat bereits in der Landtagsdebatte im letzten Jahr sehr deutlich gesagt, dass er es als seinen Auftrag sieht, den Tourismus-Hub FRA weiter zu stärken und auch möglichst viel Umsteige-Verkehr hier zu halten.

Auch aus dem sonst weitgehend sinnfreien Geschwätz, mit dem der Bundes-Verkehrsminister nach der Senkung der Luftverkehrssteuer gerade weitere "Erleichterungen" für die Luftverkehrswirtschaft in Aussicht gestellt hat, wie den schon Ende letzten Jahres angekündigten und jetzt vom Bundestag endgültig beschlossenen Wegfall der sog. PtL-Quote, wird klar, dass es ihm primär darum geht, mehr Flüge in Deutschland stattfinden zu lassen, egal von wem und wofür. Hauptsache, es gibt ausser im Rüstungssektor auch noch anderweitig Wachstum.

Dass er dabei auch noch den letzten Ansatz zur Förderung eines etwas weniger klima-schädlichen Flugverkehrs der Zukunft liquidiert und allen Unternehmen, die in die Produktion der sog. "Power-to-Liquid"- oder "eFuels" investiert haben oder investieren wollten, gesicherte Nachfrage wegnimmt, passt in die Klimapolitik dieser Regierung.

Im Kern also nichts Neues. Es gibt ein paar weitere wissenschaftliche Argumente dafür, dass der Ausbau des Frankfurter Flughafens und das weitere Wachstum der Zahl der Flugbewegungen schädlich sind, weil in der Umgebung des Flughafens nicht nur die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt Schaden nimmt, sondern auch die Wirtschaft. Den herrschenden politischen Kräften dürfte dieses Faktum bekannt sein, auch wenn einige ihrer Erfüllungsgehilfen es möglicherweise wirklich nicht verstehen.

Für alle, die gegen die Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschäden, die der Luftverkehr anrichtet, vorgehen wollen, liefert die Studie aber ein paar neue, aktuelle und gute Argumente, um Menschen, die noch an die Mythen und Legenden der Luftverkehrs-Lobbyisten glauben, vom Gegenteil zu überzeugen.

Ziel sollte dabei immer sein, deutlich zu machen, **dass dieser Flughafen immer weniger als Teil einer notwendigen und fördernden Infrastruktur für die lokale Wirtschaft fungiert, aber immer mehr zum Bestandteil und Profiteur eines Luxus-Segments der Freizeit-Industrie wird.** So etwas mit allen nachgewiesenen Folgen für Gesundheit, Umwelt und Klima in einer dicht besiedelten Region immer weiter wachsen zu lassen, ist etwa so sinnvoll und gesellschaftlich nützlich wie die Umwandlung eines Biodiversitäts-Schutzgebietes in einen Golfplatz oder einen Disneyland-Park.

Mit anderen Worten: es ist ein Verbrechen, für das die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft zur Rechenschaft gezogen werden müssten.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher

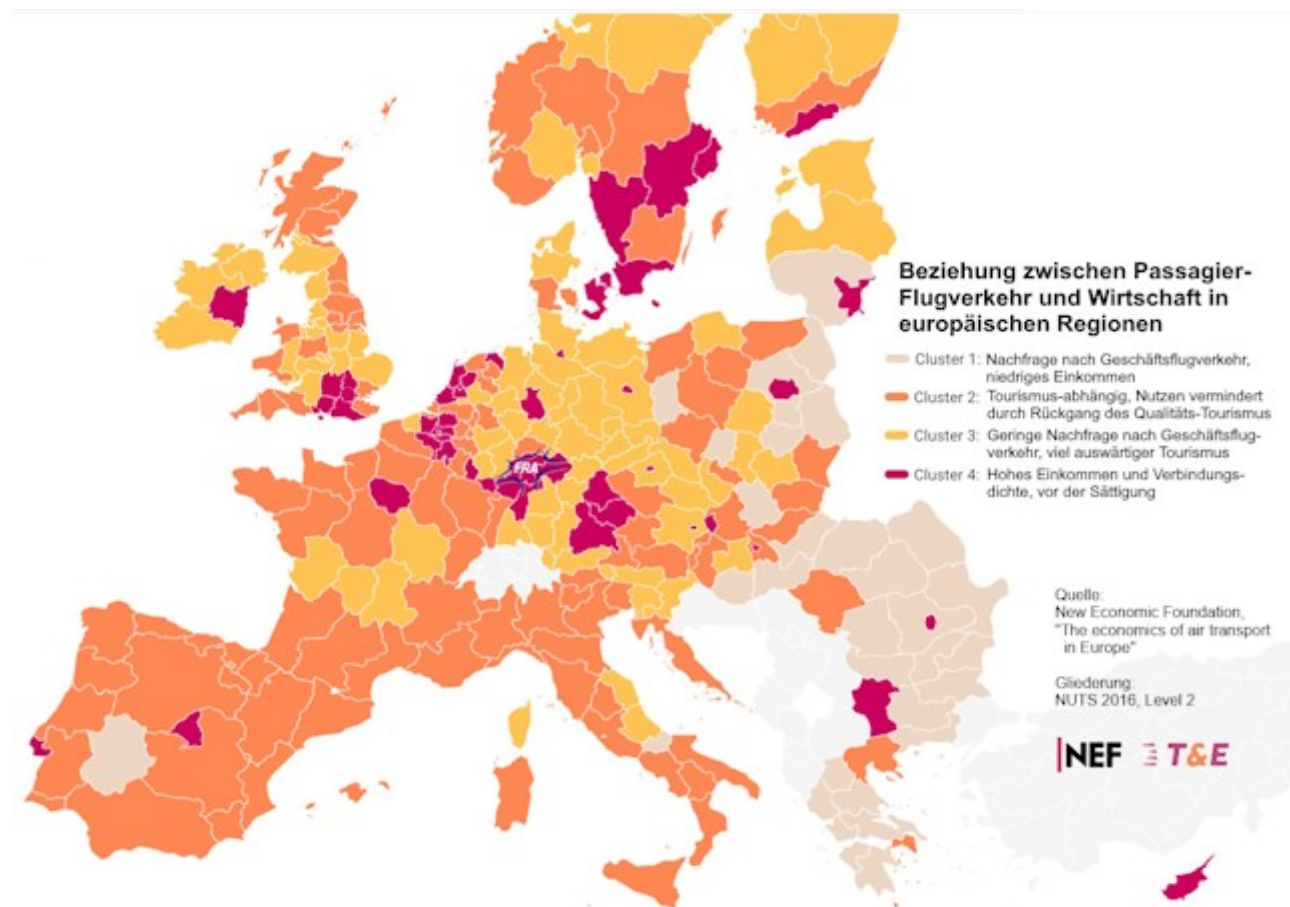
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Tel. +49 6142 22577

Mail hbk@bifr.de

Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de

Anhang



Die untersuchten Regionen und ihre Zuordnung zu den vier Clustern, die in Bezug auf die Fragestellung ähnliche Regionen zusammenfassen. Der Flughafen Frankfurt liegt in dem Cluster 4 - Bereich, der von den "Regionen" RP Darmstadt, Unterfranken, Karlsruhe, Rheinhessen-Pfalz und Saarland gebildet wird. Fast alle anderen deutschen Regionen gehören ebenfalls zu den Clustern 4 oder 3. Warum RP Giessen da herausfällt, haben wir nicht herausgefunden.

NEF-Studie:

Luftverkehr und regionale Wirtschaft

Um die Ergebnisse der Studie genauer verstehen und besser einordnen zu können, geben wir im folgenden einige Aussagen wieder, die uns dafür wichtig erscheinen. (Alle Zitate („“) sind eigene Übersetzungen aus dem [englischen Text](#), mit dem die Autoren ihre Studie vorstellen.)

Zunächst zwei Vorbemerkungen zur Methodik. Die verwendete regionale Gliederung beruht auf der "Klassifizierung der räumlichen Bezugseinheiten der amtlichen Statistik in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union" (Nomenclature des unités territoriales statistiques, [NUTS](#)). In dieser existieren verschiedene Level der Detailliertheit. Hier wurde Level 2 verwendet, der aus 274 Regionen besteht, in [Deutschland](#) im Wesentlichen die Ebene der Regierungsbezirke. Es gibt daher rund um den Flughafen Frankfurt keine 'Rhein-Main-Region', sondern einen Bereich aus mehreren Regierungsbezirken.

Die verwendeten statistischen Methoden werden mit Quellenangabe benannt und in einem eigenen [Methodologie-Papier](#) beschrieben. Untersucht wurde der Zusammenhang zwischen Luftverkehrs-Wachstum und Wachstum des [Bruttosozialprodukts](#), genauer des [Bruttonationaleinkommens](#) (Gross National Product, GNP) im Zeitraum 2000 bis 2023.

Die wesentlichen Aussagen in der NEF-Zusammenfassung lauten:

„Unsere Analyse legt nahe, dass ein Ursachen-Zusammenhang, in dem Wachstum der Luft-Konnektivität das Wachstum des GDP pro Kopf antreibt, nur in 37% (101) der europäischen Regionen, überwiegend in Osteuropa, statistisch gestützt werden kann. In 53% (145) der europäischen Regionen fanden wir einen Ursachen-Zusammenhang, in dem das Einkommens-Wachstum die Nachfrage nach Luftverkehr (im Wesentlichen Auslands-Tourismus) antreibt. Diese Regionen dominieren einen Großteil von Nord- und West-Europa. Es gibt eine kleine Überlappung zwischen diesen beiden Typen der Kausalität (12% der Regionen), so dass für 22% der Regionen keine Kausalität identifiziert werden konnte.“

„Wir haben zusätzlich eine Untergruppe von Regionen (11%) identifiziert, in denen der Zusammenhang zwischen den beiden Indikatoren negativ ist. Dabei wurden die GDP-Verluste, die der Luftverkehr durch seine Klimawirkungen bewirkt, nicht berücksichtigt.“

(eigene Übersetzung)

Mit anderen Worten: es gibt Regionen in Europa, in denen weiteres Wachstum des Luftverkehrs das allgemeine wirtschaftliche Wachstum behindert, selbst wenn die negativen Effekte des Klimawandels nicht berücksichtigt werden. Die Rhein-Main-Region gehört definitiv dazu.

Zu diesen Regionen wird zusätzlich erläutert:

„Um einige Schlüssel-Kontexte hervorzuheben, ... benutzten wir eine statistische Cluster-Methode, um Europas Regionen zu charakterisieren durch den Typ der Beziehung zwischen Luft-Konnektivität und der Wirtschaft, die sie darstellen. Dies führte zur Einführung von vier verschiedenen Clustern.

In unserer Cluster-Analyse heben wir hervor, dass ein Schlüsselfaktor für die Betrachtung und Wirkfaktor für den Rückgang der Rolle des Luftverkehrs als Wachstumstreiber der Rückgang der Reisen zu Geschäftszwecken ist. Nur Nationen, die von Cluster 1-Regionen dominiert sind, haben in den vergangenen 13 [23?] Jahren Wachstum im Geschäftsreise-Flugverkehr gezeigt.“

[Anm.: Hier wird im Deutschen häufig der Begriff "Geschäftsflugverkehr" benutzt, was problematisch ist, weil dieser Begriff eigentlich [definitionsgemäß](#) dem Nicht-Linienflugverkehr zugeordnet ist, der aber in der Studie nicht untersucht wird.]

„Anderswo sehen wir Zeichen von Sättigung im geschäftlichen Markt. Das heisst nicht, dass es dort keine Nachfrage nach Flugverkehr gibt, sie kommt allerdings hauptsächlich aus dem Freizeit-Markt.“

„Der Rückgang der Luft-Konnektivität als Wachstumstreiber ist in jenen Regionen am stärksten, in denen der Geschäftsreise-Flugverkehr zurückgegangen ist und in denen die Tourismus-Ausgaben im Netto-Defizit sind (d.h. eine Region sendet mehr Touristen aus als hereinkommen) - hauptsächlich die Cluster 3 und 4 in unserer Typologie. Diese Regionen sind besonders häufig in Belgien, den Niederlanden, Großbritannien und Deutschland.“

(eigene Übersetzung)

Wieder mit eigenen Worten zusammengefasst: Die Schäden, die wachsender Flugverkehr für regionales wirtschaftliches Wachstum bringen kann, entstehen hauptsächlich in Regionen mit hohem Einkommen, genauer gesagt wohl in Regionen mit hohem Anteil an Wohlhabenden, die den Flugverkehr nutzen, um ihren touristischen und Freizeit-Aktivitäten ausserhalb der Region nachzugehen.

Zugespißt formuliert: wenn Fraport die Zahl der Flugbewegungen in Frankfurt steigern will, dann möchten sie der Region wirtschaftliche Aktivität und kaufkräftige Nachfrage entziehen und sie woanders hin verlagern.

Faktisch ist ihnen dieser Effekt natürlich egal. Sie möchten möglichst viele Flüge organisieren und möglichst viele Menschen durch ihre Shopping Malls, Parkhäuser etc. schleusen, weil sie an all dem verdienen. Nebenwirkungen kümmern sie dabei nicht. Ob der lokalen Wirtschaft Nachfrage entzogen wird, ob die Bevölkerung im Umland für Lärm und Schadstoff-Belastung mit ihrer Gesundheit zahlt, ob deswegen Immobilien-Werte reduziert werden oder ob irgendwo Schäden durch Klimaveränderungen, Extremwetter-Ereignisse o.ä. erzeugt werden - in der eigenen Bilanz taucht das nicht auf.

Es sind Kolateral-Schäden, die andere tragen und die sie daher ignorieren können - die politische Unterstützung dafür haben sie ja.