

# **Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Low cost-Marktes im Raum Köln/Bonn**

Studie für den Köln Bonn Airport, die IHK Köln  
und die IHK Bonn/Rhein-Sieg

---

Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln

Prof. Dr. Herbert Baum  
Dipl.-Kff. Jutta Schneider

Dr. Klaus Esser  
Dr. Judith Kurte

---

Köln 2004

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>Ausgangslage, Zielsetzung und Vorgehensweise der Untersuchung</b>	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>Regionalwirtschaftliche Effekte aus der Leistungserstellung</b>	<b>10</b>
2.1	Direkte Beschäftigungswirkungen der Low cost-Carrier am Flughafen Köln/Bonn	11
2.2	Indirekte Beschäftigungseffekte der Low cost-Carrier in der Region Köln/Bonn	12
2.3	Multiplikatorwirkungen des Low cost-Marktes am Köln Bonn Airport auf Beschäftigung, Wertschöpfung und Einkommen insgesamt	13
<b>3.</b>	<b>Standortwirkungen für die gewerbliche Wirtschaft</b>	<b>16</b>
3.1	Struktur der Unternehmensbefragung	16
3.2	Nutzung des Low cost-Angebots am Köln Bonn Airport	18
3.3	Wirtschaftliche Vorteile des Low cost-Angebots am Köln Bonn Airport für regionale Unternehmen	24
<b>4.</b>	<b>Kaufkraftanalyse des Low cost-Angebots am Köln Bonn Airport</b>	<b>34</b>
4.1	Auswertung der Passagierbefragung	34
4.1.1	Incoming-Passagiere	35
4.1.2	Outgoing-Passagiere	37
4.1.3	Ausgaben der Passagiere am Flughafen	38
4.1.4	Ausgaben der Passagiere in der (Ziel-)Region	41
4.2	Ermittlung der Kaufkrafteffekte in der Region Köln/Bonn	44
<b>5.</b>	<b>Zusammenfassung der regionalwirtschaftlichen Effekte des Low cost-Marktes</b>	<b>49</b>
5.1	Regionalwirtschaftliche Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte des Low cost-Marktes insgesamt	49
5.2	Fiskalische Wirkungen	50
<b>6.</b>	<b>Expertengespräche</b>	<b>53</b>
<b>7.</b>	<b>Nachhaltigkeit des Low cost-Angebots</b>	<b>60</b>
	<b>Anhang</b>	<b>63</b>

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1-1: Abgrenzung der Untersuchungsregion – Anzahl Bevölkerung und Erwerbstätige	8
Tabelle 2-1: Beschäftigte auf dem Flughafen Köln/Bonn im Jahr 2003 (alle Beschäftigten)	11
Tabelle 2-2: Anzahl der vom Low cost-Angebot am Köln Bonn Airport abhängigen Beschäftigten auf dem Flughafen Köln/Bonn im Jahr 2003	12
Tabelle 2-3: Bruttowertschöpfung und Erwerbstätigkeit in der Untersuchungsregion	14
Tabelle 2-4: Ermittlung der Durchschnittseinkommen in der Untersuchungsregion	14
Tabelle 2-5: Multiplikative Beschäftigungs-, Einkommens- und Wertschöpfungswirkungen der Low cost-Carrier in der Region Köln/Bonn	15
Tabelle 3-1: Kosten- und Produktivitätsvorteile durch das LCC-Angebot am Köln Bonn Airport	29
Tabelle 3-2: Auswirkungen auf Beschaffung sowie Forschung und Entwicklung der regionalen Unternehmen	31
Tabelle 3-3: Steigerung von Umsatz und Wertschöpfung der regionalen Unternehmen durch das LCC-Angebot am Köln Bonn Airport	32
Tabelle 3-4: Standortwirkungen des Low cost-Marktes für die regionalen Unternehmen insgesamt durch das LCC-Angebot am Köln Bonn Airport	32
Tabelle 4-1: Kaufkraftwirkungen der Incoming-Passagiere	46
Tabelle 4-2: Kaufkraftwirkungen der Outgoing-Passagiere	47
Tabelle 4-3: Saldierung der Kaufkrafteffekte	48
Tabelle 4-4: Regionalwirtschaftliche Wirkungen aus den Kaufkrafteffekten	48
Tabelle 5-1: Regionalwirtschaftliche Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte des Low cost-Marktes insgesamt	49
Tabelle 5-2: Durchschnittliche Steuermehreinnahmen von Bund, Land und Gemeinden infolge der Wertschöpfungseffekte des Low cost-Marktes	52

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1:	Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte des Low cost-Marktes	7
Abbildung 2-1:	Multiplikatorwirkungen der Low cost-Carrier	10
Abbildung 3-1:	Regionale Verteilung der befragten Unternehmen	17
Abbildung 3-2:	Verteilung der Unternehmen nach Wirtschaftsbereichen	18
Abbildung 3-3:	Reisetätigkeit der Unternehmen	19
Abbildung 3-4:	Startflughafen der regionalen Geschäftsreisenden	20
Abbildung 3-5:	Zielregionen der Flugreisen regionaler Unternehmen	21
Abbildung 3-6:	Anteil der Low cost-Carrier an den Geschäftsreisen der regionalen Unternehmen	22
Abbildung 3-7:	Produktprofil LCC-Markt	23
Abbildung 3-8:	Bedeutung des Low cost Carrier-Angebots am Köln Bonn Airport für den eigenen Unternehmensstandort	25
Abbildung 3-9:	Ausbau der Geschäfts- und Kundenkontakte durch das verbesserte Flugangebot ab Köln Bonn Airport	26
Abbildung 3-10:	Beeinflussung der Investitionsentscheidungen regionaler Unternehmen durch das Low cost-Angebot am Köln Bonn Airport	26
Abbildung 3-11:	Kostensparnisse durch verbessertes Flugangebot ab Köln Bonn Airport	27
Abbildung 4-1:	Aufenthaltsorte der Incoming-Passagiere	35
Abbildung 4-2:	Herkunftsländer der Incoming-Passagiere	36
Abbildung 4-3:	Low cost-Angebot als Reisegrund?	37
Abbildung 4-4:	Zielländer der Outgoing-Passagiere	38
Abbildung 4-5:	Ausgaben der Incoming-Passagiere für Verzehr am Flughafen	39

Abbildung 4-6:	Ausgaben der Outgoing-Passagiere für Verzehr am Flughafen	39
Abbildung 4-7:	Ausgaben der Incoming-Passagiere für Shopping am Flughafen	40
Abbildung 4-8:	Ausgaben der Outgoing-Passagiere für Shopping am Flughafen	41
Abbildung 4-9:	Ausgabenanteile der Incoming-Passagiere in der Region nach Ausgabenkategorien	42
Abbildung 4-10:	Durchschnittliche Ausgaben der Outgoing-Passagiere nach Zielländern pro Reise (in €)	43
Abbildung 4-11:	Ausgabenanteile der Outgoing-Passagiere aus der Region nach Ausgabenkategorien	44

## 1. Ausgangslage, Zielsetzung und Vorgehensweise der Untersuchung

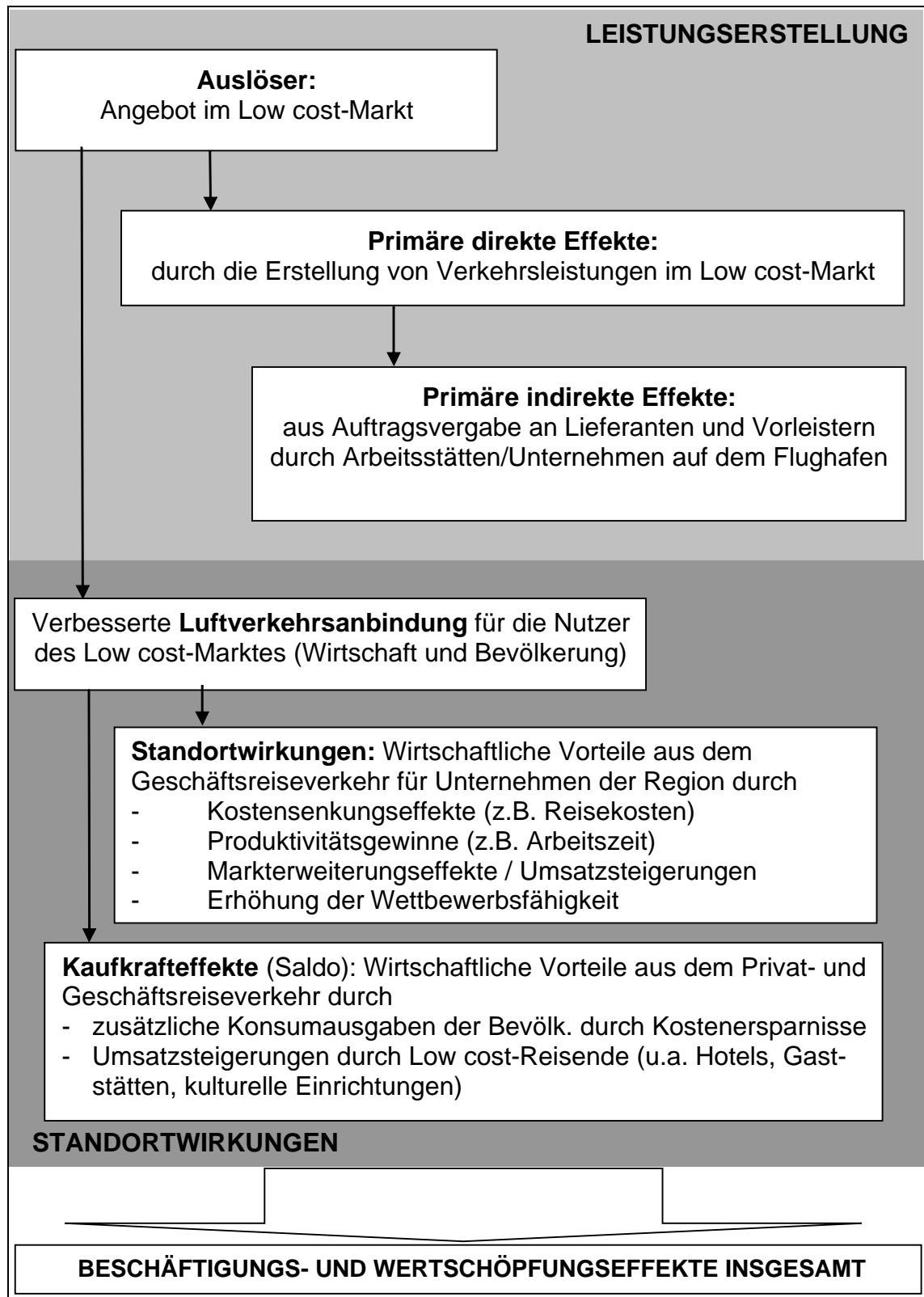
Durch das Angebot der Low cost-Carrier hat sich das Flugangebot ab Köln Bonn Airport deutlich verbessert. Es gibt häufigere Verbindungen, zu besseren Zeiten und ein verbessertes Angebot an Flugzielen und Direktverbindungen. Das verbesserte Angebot hat zu einem deutlichen Wachstum des Luftverkehrsaufkommens am Köln Bonn Airport geführt. Der Low cost-Luftverkehr erzeugt dadurch positive wirtschaftliche Wirkungen für die Region Köln/Bonn. Die wirtschaftlichen Effekte entstehen in mehrfacher Hinsicht:

- Die größere Reisetätigkeit am Köln Bonn Airport infolge des Low cost-Angebots erzeugt **Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen am Flughafen**. Die Wirkungen entstehen bei der Flughafengesellschaft, bei den Fluggesellschaften und bei anderen Unternehmen auf dem Flughafengelände. Diese Effekte der Leistungserstellung sind die direkten Wirkungen des Low cost-Angebots.
- Die höhere Wirtschaftsaktivität am Flughafen Köln/Bonn hat den Einsatz von **Vorleistungen und Beschaffungen** zur Voraussetzung. Hierdurch werden indirekt die Produktions- und Beschäftigungsleistungen der Lieferanten und Vorleistungsunternehmen in der Region Köln/Bonn gesteigert.
- Über die Multiplikatorwirkungen der Leistungserstellung (direkte und indirekte Effekte) hinaus entstehen aus der verbesserten Luftverkehrsanbindung für die Wirtschaft als Nutzer der Low cost-Angebote Vorteile, die sich in einer besseren Erreichbarkeit darstellen. Diese **Standortwirkungen** schlagen sich nieder in Kosteneinsparungen, Produktivitätssteigerungen, besseren Absatz- und Beschaffungsmöglichkeiten durch Markterweiterungen sowie Investitionsentscheidungen aufgrund der günstigeren Bedingungen im Luftverkehr und führen zu regionalen Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten.
- Schließlich entstehen **Kaufkraftwirkungen** für die Region durch die Low cost-Reisenden. Während aus den Ausgaben der Low cost-Reisenden in der Region Köln/Bonn und am Köln Bonn Airport ein Kaufkraftgewinn resultiert, führen Ausgaben der Low cost-Passagiere aus der Region Köln/Bonn am jeweiligen Zielort zu einem Kaufkraftverlust für die Region. Aus dem Saldo entstehen Wertschöpfungs- und Beschäftigungswirkungen für die Region.

Alle Wirkungskomponenten (direkte, indirekte und Standortwirkungen sowie Kaufkraftwirkungen) ergeben zusammen den regionalwirtschaftlichen Effekt des

Low cost-Marktes. Die einzelnen Effekte sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

**Abbildung 1-1: Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte des Low cost-Marktes**



Quelle: Eigene Darstellung.

Ziel der Studie ist es, eine empirisch gestützte Aussage über die regionalwirtschaftlichen Wirkungen des Low cost-Marktes zu treffen. Es werden für die einzelnen Wirkungskomponenten Größenordnungen ermittelt. Der Wirkungsermittlung liegt dabei folgendes zugrunde:

- Festzulegen sind die **Indikatoren** zur Messung der wirtschaftlichen Effekte. Die regionalwirtschaftlichen Effekte werden anhand der Größen Wertschöpfung, Einkommen und Beschäftigung kenntlich gemacht.
- Die gesamten regionalwirtschaftlichen Wirkungen des Low cost-Marktes setzen sich zusammen aus den **direkten und indirekten** Wirkungen der Leistungserstellung, den **Standortwirkungen** für die gewerbliche Wirtschaft und den **Kaufkraftwirkungen** für die Region Köln/Bonn.
- Die regionalwirtschaftlichen Wirkungen werden ermittelt für das **Jahr 2003**, um ein zeitnahes Bild zeichnen zu können.
- Die regionalwirtschaftlichen Wirkungen werden ermittelt für die **Region Köln/Bonn**. Hierin enthalten sind die IHK-Kammerbezirke Köln und Bonn. Die einzelnen Städte und Kreise der Untersuchungsregion sind in der Tabelle 1-1 dargestellt.

**Tabelle 1-1: Abgrenzung der Untersuchungsregion – Anzahl Bevölkerung und Erwerbstätige**

	Mittlere Bevölkerung 2002 (in 1.000)	Erwerbstätige 2001 (1.000)
Köln	969	626,2
Bonn	308	209,3
Leverkusen	160	84,9
Rhein-Erft-Kreis	460	168,9
Euskirchen	191	71,8
Oberbergischer Kreis	290	125,9
Rhein.-Berg. Kreis	277	101,1
Rhein-Sieg-Kreis	586	203,3
<b>Untersuchungsregion</b>	<b>3.241</b>	<b>1.591,4</b>

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW, Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 2003, Düsseldorf 2003, S. 32, 262.

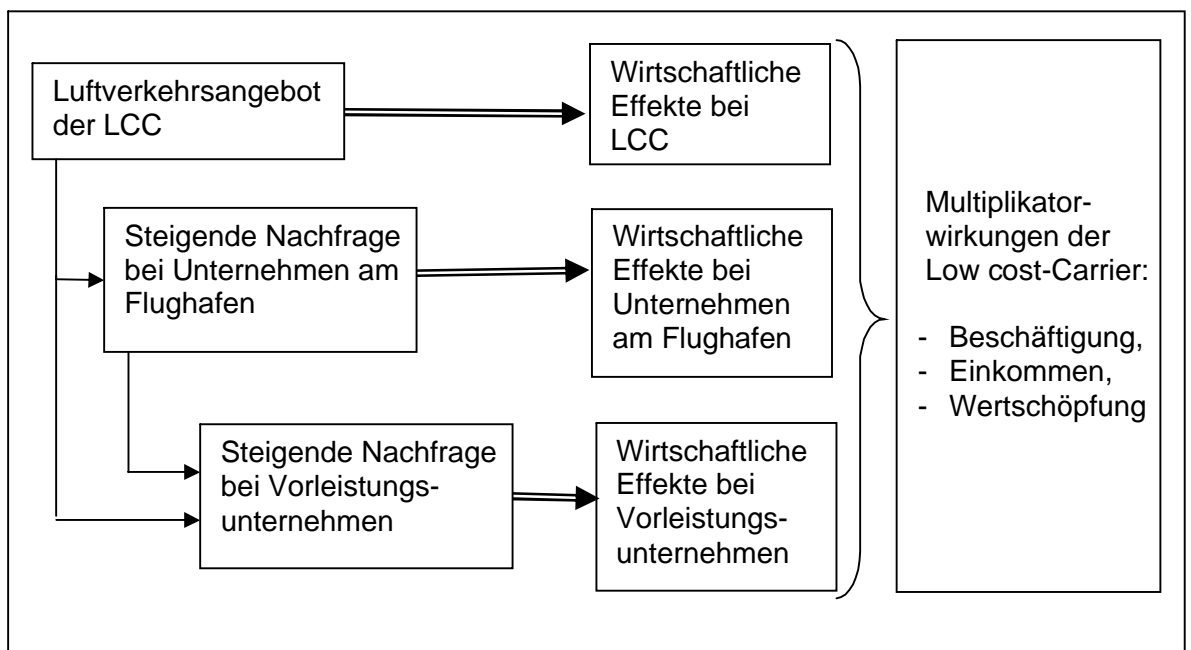
Die Untersuchungsregion hat damit eine Bevölkerungszahl von etwa 3,2 Mio. und die Anzahl der Erwerbstätigen liegt bei knapp 1,6 Mio.

- Basis der Wirkungsermittlung ist das **Luftverkehrsaufkommen** im Low cost-Markt am Köln Bonn Airport. Mit rund 4 Mio. Passagieren nutzten in 2003 bereits mehr als 51 % der Flugreisenden am Köln/Bonn Airport das Low cost-Angebot. Das Passagieraufkommen am Köln Bonn Airport konnte von 2002 auf 2003 um mehr als 40% auf 7,8 Mio. Passagieren gesteigert werden.
- Zur Abschätzung der regionalwirtschaftlichen Wirkungen des Low cost-Marktes wird neben den **eigenständigen Berechnungen** auch auf verschiedene vorliegende **Datenquellen** zurückgegriffen.
  - Für die Ermittlung der direkten und indirekten Wirkungen wird u.a. auf Arbeitsstättenzählungen des Flughafens Köln/Bonn, amtliche Statistiken und vorliegende Studien zu den Beschäftigungsmultiplikatoren zurückgegriffen.
  - Zur Abschätzung der Standortwirkungen für die gewerbliche Wirtschaft ist eine eigenständige schriftliche Befragung von regionalen Unternehmen in den Kammerbezirken der IHK Köln und IHK Bonn durchgeführt worden.
  - Grundlage der Wirkungsermittlung zu den Kaufkraftwirkungen ist u.a. eine Fluggastbefragung von 1.000 Low cost-Passagieren am Köln Bonn Airport im Dezember 2003.

## 2. Regionalwirtschaftliche Effekte aus der Leistungserstellung

Das Angebot der Low cost-Carrier am Köln Bonn Airport erzeugt positive wirtschaftliche Wirkungen in der Region Köln/Bonn. Das gestiegene Luftverkehrsaufkommen am Flughafen Köln/Bonn infolge des Low cost-Angebotes lässt eine höhere Wertschöpfung, Beschäftigung und ein höheres Einkommen entstehen. Die höhere Wirtschaftsaktivität betrifft die Low cost-Carrier, die Flughafenleistungen sowie die Geschäftstätigkeit der übrigen am Flughafen angesiedelten Unternehmen. Damit sind die direkten Wirkungen des Luftverkehrsaufkommens im Low cost-Markt erfasst. Die gestiegenen Wirtschaftsaktivitäten der Unternehmen am Flughafen haben den Einsatz von Vorleistungen und Beschaffungen zur Voraussetzung. Hierdurch werden indirekt die Produktions-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungsleistungen in der Region gesteigert. Die einzelnen direkten und indirekten Wirkungen sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

**Abbildung 2-1: Multiplikatorwirkungen der Low cost-Carrier**



Quelle: Eigene Darstellung.

Es werden zunächst die wirtschaftlichen Effekte ermittelt, die auf dem Flughafen Köln/Bonn (direkte Wirkungen) durch das Angebot der Low cost-Carrier entstehen. Daran anschließend wird auf der Grundlage eines regionalen Multiplikators berechnet, welche indirekten Wirkungen durch den Einsatz von Lieferungen und Vorleistungen in der Region entstehen.

## 2.1 Direkte Beschäftigungswirkungen der Low cost-Carrier am Flughafen Köln/Bonn

Aus der Arbeitsstättenzählung des Flughafens Köln/Bonn aus dem Jahr 2003 sind die Beschäftigten auf dem Flughafen bekannt. Erfasst wurde die Beschäftigungshöhe nach einzelnen Sparten.

**Tabelle 2-1: Beschäftigte auf dem Flughafen Köln/Bonn im Jahr 2003 (alle Beschäftigten)**

<b>Sparte</b>	<b>Beschäftigte</b>
Airlines	4.374
Flughafengesellschaft	1.915
Behörden/Dienststellen	1.644
Hotel/Gastronomie/Catering	465
Sicherheitsdienste	395
Mineralölgesellschaften	355
Speditionen	284
Werften	257
Gebäudereinigung/Instandhaltung	250
Bau/Technik	188
Handlingsagenten	180
Sonstige	642
<b>Insgesamt</b>	<b>10.949</b>

Quelle: Köln Bonn Airport, Arbeitsstättenbefragung 2003, Köln 2003.

Von den insgesamt knapp 11.000 Beschäftigten auf dem Flughafen Köln Bonn Airport ist ein Teil vom Angebot der Low cost-Carrier abhängig.

- Die Low cost-Carrier (Germanwings, Hapag Lloyd Express, dba) beschäftigen 498 Mitarbeiter.
- Die Arbeitsplätze bei den weiteren Arbeitgebern auf dem Flughafen werden entsprechend der Anteile der Low cost-Carrier an den Verkehrsleistungen umgelegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Beschäftigte bei Unternehmen, die sich ausschließlich mit dem Frachttransport beschäftigen, nicht von der Leistungserstellung der Low cost-Carrier abhängig sind.

Insgesamt ergibt sich in der Summe die in der folgenden Tabelle 2-2 dargestellte Beschäftigtenzahl, die auf die größere Reisetätigkeit infolge des Low cost-Angebotes am Köln Bonn Airport zurückzuführen sind.

**Tabelle 2-2: Anzahl der vom Low cost-Angebot am Köln Bonn Airport abhängigen Beschäftigten auf dem Flughafen Köln/Bonn im Jahr 2003**

<b>Sparte</b>	<b>Beschäftigte</b>
Airlines	498
Flughafengesellschaft	317
Behörden/Dienststellen	272
Hotel/Gastronomie/Catering	241
Sicherheitsdienste	65
Mineralölgesellschaften	59
Werften	43
Gebäudereinigung/Instandhaltung	41
Bau/Technik	31
Handlingsagenten	93
Sonstige	106
<b>Insgesamt</b>	<b>1.766</b>

Quelle: Köln Bonn Airport, Arbeitsstättenbefragung 2003, Köln 2003, eigene Berechnungen.

Neben den knapp 500 Beschäftigten bei den Low cost-Carriern sind auf dem Flughafen Köln Bonn Airport weitere 1.268 Beschäftigte von der Leistungserstellung der Low cost-Carrier abhängig. In der Summe ergeben sich direkte Wirkungen von 1.766 Beschäftigten, die auf das Low cost-Angebot zurückzuführen sind.

## **2.2 Indirekte Beschäftigungseffekte der Low cost-Carrier in der Region Köln/Bonn**

Das Luftverkehrsangebot der Low cost-Carrier verursacht nicht nur Wertschöpfung und Beschäftigung auf dem Flughafen. Aufgrund von Vorleistungsverflechtungen erhöht die Leistungserstellung der Low cost-Carrier auch die Produktion regionaler Unternehmen, die außerhalb des Flughafengeländes siedeln. Die Höhe dieser Beschäftigungseffekte wird mit Hilfe eines regionalen Multiplikators abgeschätzt. Zur Höhe des Beschäftigungsmultiplikators sind zahlreiche Untersuchungen durchgeführt worden.

- In einer Untersuchung der Beschäftigungseffekte des Flughafens Köln/Bonn aus dem Jahr 1999<sup>1</sup> wurde für den Flughafen auf der Basis umfangreicher empirischer Erhebungen ein regionaler Beschäftigungsmultiplikator von 2,3 ermittelt. Dieser bezieht sich auf die Tätigkeit aller am Flughafen ansässigen

<sup>1</sup> Kurte, Judith, Produktions- und Beschäftigungseffekte von Verkehrsflughäfen am Beispiel des Flughafens Köln/Bonn, Köln 1999.

Unternehmen. In diesem Multiplikator sind jedoch die sekundären Wirkungen aus der Einkommensverausgabung enthalten. Zudem erscheint für die Tätigkeit der Low cost-Carrier dieser Multiplikator auch aus dem Grund zu hoch, da sich die Low cost-Carrier u.a. durch schlanke Kostenstrukturen auszeichnen, so dass auch ein im Vergleich zu Linienfluggesellschaften geringerer Vorleistungsbezug zu erwarten ist.

- Im Flughafenkonzept des Bundes<sup>2</sup> wird für die deutschen Flughäfen ein Multiplikator von 1,8 angegeben. Auch dieser Multiplikator fällt für die zu ermittelnden indirekten Wirkungen des Low cost-Marktes am Flughafen Köln Bonn Airport zu hoch aus, da hier ebenfalls die induzierten oder sekundären Effekte (Effekte aus der Einkommensverausgabung) enthalten sind.

Zur Abschätzung der indirekten Wirkungen des Angebots der Low cost-Carrier wird aus diesem Grund ein eher vorsichtiger Multiplikator von 1,5 verwendet. Das bedeutet, dass jeder Beschäftigte auf dem Flughafen weitere 1,5 Beschäftigte in der Region nach sich zieht. Damit sind indirekt etwa 2.650 Beschäftigte in der Region Köln/Bonn vom Low cost-Markt abhängig.

### **2.3 Multiplikatorwirkungen des Low cost-Marktes am Köln Bonn Airport auf Beschäftigung, Wertschöpfung und Einkommen insgesamt**

Die Multiplikatorwirkungen des Low cost-Marktes am Köln Bonn Airport liegen in der Summe bei 4.420 Arbeitsplätzen in der Region. Um die aus den Beschäftigungsverhältnissen entstehenden Einkommens- und Wertschöpfungswirkungen abzuschätzen, wird auf Durchschnittsproduktivitäten (Wertschöpfung pro Beschäftigtem) und durchschnittliche Einkommen zurückgegriffen:

- In der Untersuchungsregion (IHK-Kammerbezirke Köln und Bonn) beträgt die Bruttowertschöpfung im Jahr 2001 rund 86 Mrd. € (vgl. Tabelle 2-3). Bei 1,6 Mio. Erwerbstätigen liegt damit die durchschnittliche Produktivität bei 54.000 €.

---

<sup>2</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Flughafenkonzept der Bundesregierung, 2000, S. 13ff.

**Tabelle 2-3: Bruttowertschöpfung und Erwerbstätigkeit in der Untersuchungsregion**

	<b>Bruttowertschöpfung 2001 (Mio. €)</b>	<b>Erwerbstätige 2001 (1.000)</b>
Bonn	10.107	209,3
Köln	36.440	626,2
Leverkusen	5.868	84,9
Rhein-Erft-Kreis	9.740	168,9
Euskirchen	3.305	71,8
Oberbergischer Kreis	5.969	125,9
Rhein.-Berg. Kreis	4.954	101,1
Rhein-Sieg-Kreis	9.615	203,3
<b>Untersuchungsregion</b>	<b>85.998</b>	<b>1.591,4</b>

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW, Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 2003, Düsseldorf 2003, S. 264, 648.

- Detaillierte Daten zu den Einkommen in der Untersuchungsregion liegen nicht vor. Aus diesem Grund wird das Verhältnis "Durchschnittseinkommen Deutschland" zu "Arbeitsproduktivität Deutschland" auf die durchschnittliche Arbeitsproduktivität in der Untersuchungsregion gelegt. Es resultiert damit ein Durchschnittseinkommen je Erwerbstätigem von etwa 27.800 € (vgl. Tabelle 2-4).

**Tabelle 2-4: Ermittlung der Durchschnittseinkommen in der Untersuchungsregion**

<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>
<b>Durchschnittseinkommen Deutschland</b>	<b>Arbeitsproduktivität Deutschland</b>	<b>Verhältnis "Durchschnittseinkommen Deutschland" zu "Arbeitsproduktivität Deutschland"</b> [ (1) / (2) ]	<b>Arbeitsproduktivität Untersuchungsregion</b>	<b>Durchschnittseinkommen Untersuchungsregion</b>  [ (3) * (4) ]
26.400 €	51.300 €	0,51	54.000 €	27.800 €

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW, Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 2003, Düsseldorf 2003, S. 264, 648, Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2003 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 2003, S. 665, eigene Berechnungen.

Auf der Basis der ermittelten direkten und indirekten Beschäftigungseffekte sowie der durchschnittlichen Arbeitsproduktivität und der durchschnittlichen Ein-

kommen gehen von den Low cost-Carriern am Köln Bonn Airport die in Tabelle 2-5 dargestellten Multiplikatorwirkungen für die Region aus.

**Tabelle 2-5: Multiplikative Beschäftigungs-, Einkommens- und Wertschöpfungswirkungen der Low cost-Carrier in der Region Köln/Bonn**

	<b>Am Flughafen</b>	<b>Außerhalb des Flughafens</b>	<b>Direkte und indirekte Wirkungen des Low cost-Marktes insgesamt</b>
<b>Beschäftigte</b>	1.770	2.650	4.420
<b>Einkommen</b>	49 Mio. €	74 Mio. €	123 Mio. €
<b>Wertschöpfung</b>	96 Mio. €	143 Mio. €	239 Mio. €

Quelle: Eigene Berechnungen.

Durch das Angebot der Low cost-Carrier entstehen in der Untersuchungsregion 4.420 Arbeitsplätze. Die Beschäftigten erzielen Einkommen in Höhe von 123 Mio. € und erwirtschaften eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 239 Mio. €. Damit sind knapp 0,3% der regionalen Wirtschaftskraft auf den Low cost-Markt zurückzuführen.

### **3. Standortwirkungen für die gewerbliche Wirtschaft**

Standortwirkungen treten für die Nutzer des Low cost-Luftverkehrsangebots am Flughafen Köln/Bonn auf und resultieren aus dem verbesserten Luftverkehrsangebot für die regionale Wirtschaft. Ausgangspunkt ist der Effekt, dass durch die Low cost-Angebote preisgünstigere Flüge stattfinden, eine verbesserte Zeitalage der Flüge sowie mehr Destinationen ab Köln/Bonn angeboten werden. Die unmittelbaren Folgen sind Kostensenkungseffekte für Flugreisen, Zeitgewinne aus Direktverbindungen und Vorteile aus Frequenzsteigerungen im Luftverkehr. Das verbesserte Flugangebot am Flughafen Köln/Bonn schlägt sich bei den Unternehmen schließlich nieder in Produktivitätssteigerungen, besseren Beschaffungs- und Absatzbedingungen, Umsatzsteigerungen und Kostensenkungseffekten sowie einer Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und führt zu einer Steigerung von Produktion, Beschäftigung und Einkommen bei Unternehmen in der Region.

Ermittelt werden die Standortwirkungen für die gewerbliche Wirtschaft aus einem Vergleich der Situationen mit und ohne Low cost-Angebote. Die empirische Basis zur Abschätzung der Standortwirkungen bildet eine Unternehmensbefragung in den IHK-Kammerbezirken Köln und Bonn.

#### **3.1 Struktur der Unternehmensbefragung**

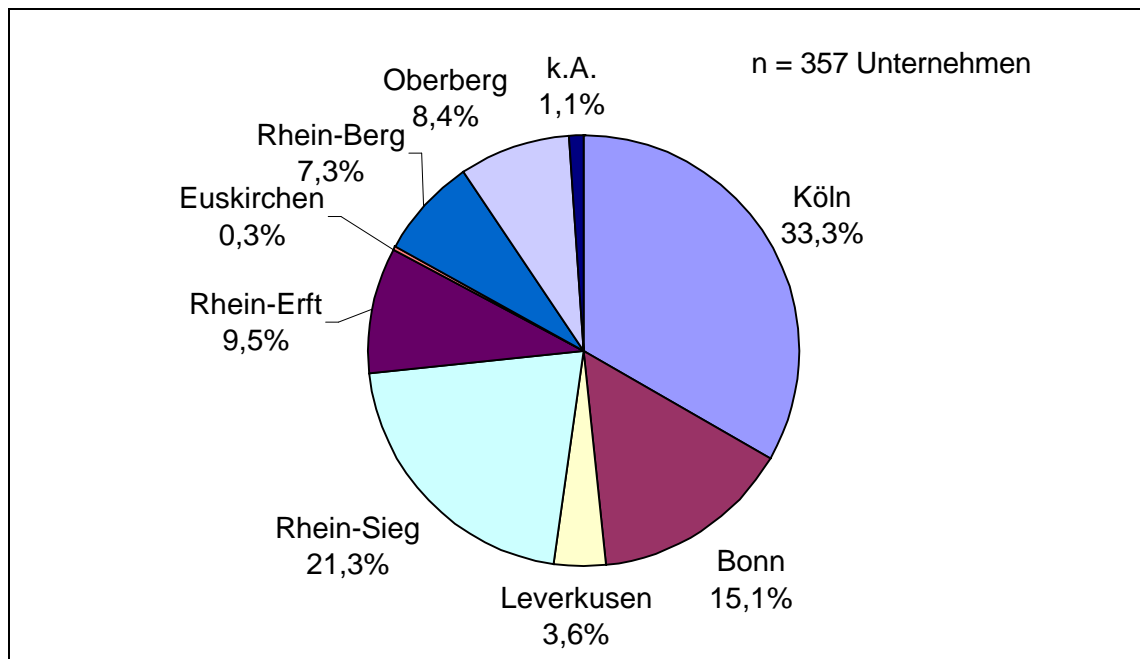
Im Januar und Februar 2004 wurde eine Unternehmensbefragung in den IHK-Kammerbezirken Köln und Bonn durchgeführt. Die Ergebnisse der Unternehmensbefragung bilden die Grundlage zur Ermittlung der Standortwirkungen des Low cost-Angebots am Flughafen Köln/Bonn für die regionale Wirtschaft. Im Einzelnen sind die folgenden Inhalte und Daten erhoben worden:

- Angaben zu den Geschäftsreisen (Flugreisen, Nutzung der Low cost-Carrier),
- Nutzung des Luftverkehrsangebots am Flughafen Köln Bonn Airport in den Jahren 2002 und 2003 (Anzahl Geschäftsreisen, Ziele, Nutzung Fluggesellschaften, Anteil Umsteigeflüge, Startflughafen, Budget für Geschäftsreisen, Ausgaben für Tickets),
- Wirtschaftliche Auswirkungen der Nutzung der Low cost-Carrier infolge des verbesserten Flugangebots am Flughafen Köln/Bonn
  - Kosteneinsparungen (günstigere Ticketkosten bei Low cost-Carriern und klassischen Fluggesellschaften, Einsparungen an Übernachtungskosten und Spesen, Einsparungen Arbeitszeit),

- Umsatzsteigerungen und Kostenersparnisse durch Intensivierung und Aufbau von Geschäfts- und Kundenkontakten,
- Bedeutung des Angebots der Billigflieger für den eigenen Unternehmensstandort,
- Einfluss auf die Investitionsentscheidungen des Unternehmens,
- Bewertung der Angebotsmerkmale der Low cost-Carrier (Wichtigkeit der Merkmale, Bewertung des Angebots am Flughafen Köln/Bonn),
- Allgemeine Strukturdaten (Branche, Beschäftigte, Umsatz, Standort in der Region).

Es wurden insgesamt rund 4.000 Unternehmen in den Kammerbezirken der IHK Köln und der IHK Bonn angeschrieben. Der Fragebogen ist im Anhang aufgeführt. Die Adressauswahl erfolgte durch die Industrie- und Handelskammern. Der Rücklauf der Fragebögen lag bei rund 400 Stück. Auswertbar waren davon 357 Fragebögen. Damit liegt ein Rücklauf auswertbarer Datensätze von rund 9% vor. Die regionale Verteilung der befragten Unternehmen ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

**Abbildung 3-1: Regionale Verteilung der befragten Unternehmen**

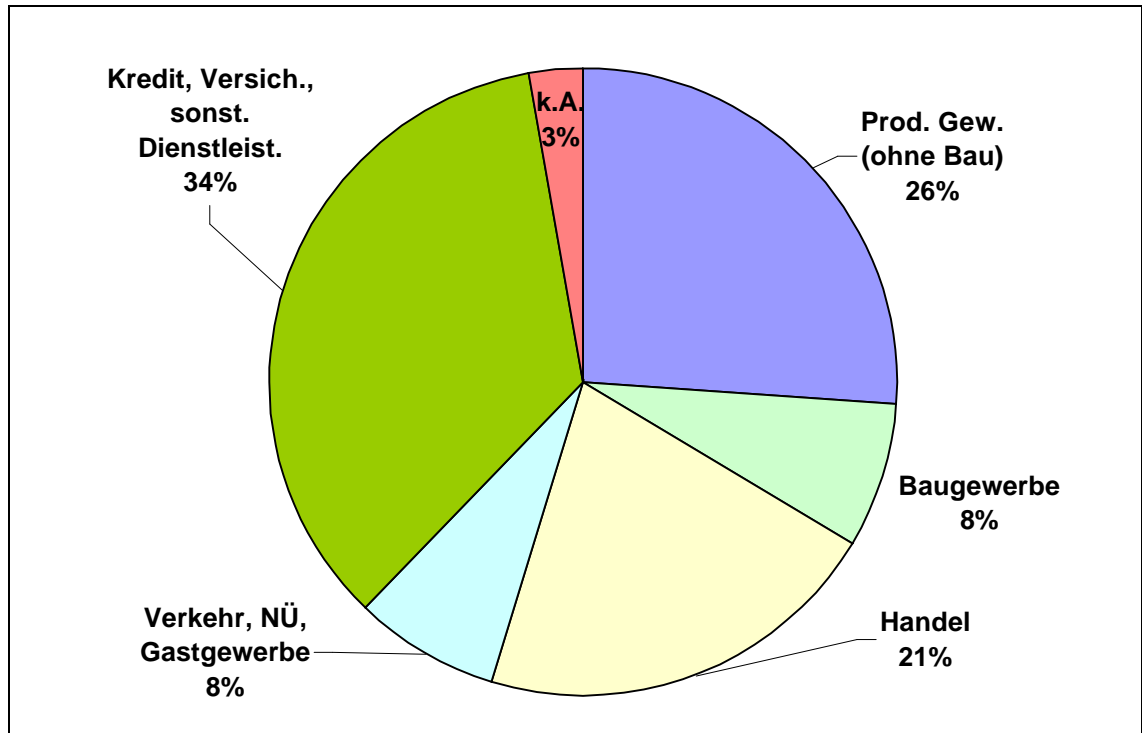


Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Ein Drittel der befragten Unternehmen haben ihren Standort in Köln und 15% der Unternehmen sind aus Bonn. Die Branchenverteilung der befragten Unternehmen ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Ein Drittel der

Unternehmen sind aus dem Bereich Kreditinstitute, Versicherungen und sonstige Dienstleistungen, 26% aus dem Produzierenden Gewerbe (ohne Bau) und 21% aus dem Bereich Handel.

**Abbildung 3-2: Verteilung der Unternehmen nach Wirtschaftsbereichen**



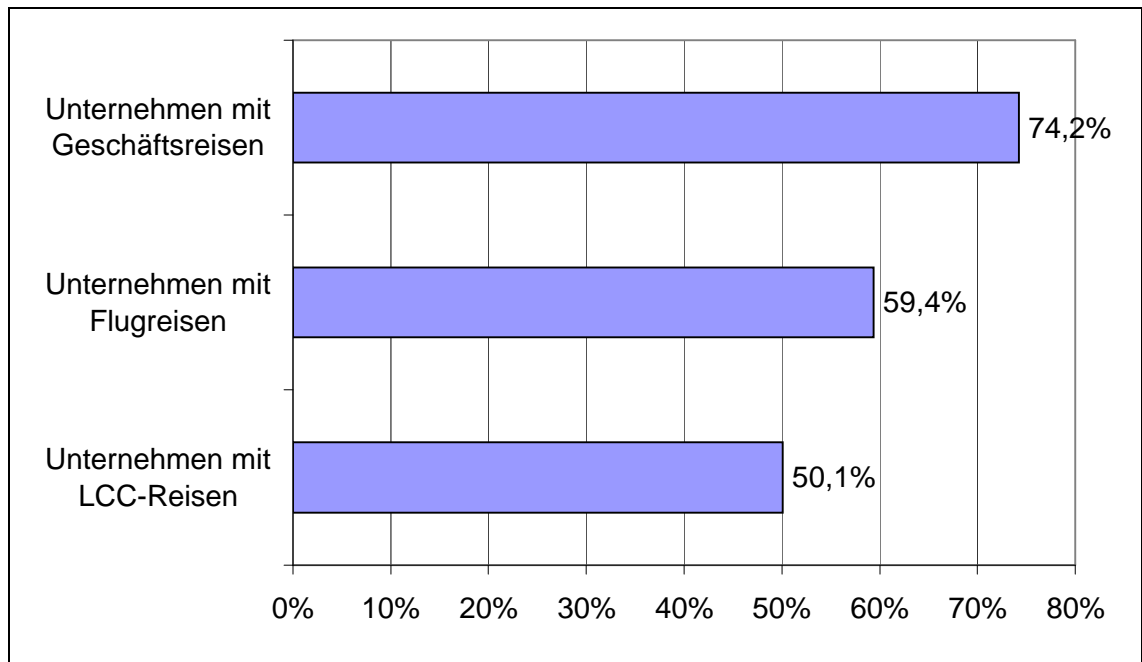
Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

### 3.2 Nutzung des Low cost-Angebots am Köln Bonn Airport

Standortwirkungen treten für die gewerbliche Wirtschaft als Nutzer des Low cost-Luftverkehrs auf. Für die Ermittlung der Standortwirkungen ist daher u.a. von Interesse, in welchem Maße das Low cost-Angebot am Flughafen Köln/Bonn von den regionalen Unternehmen in Anspruch genommen wird und inwiefern eine Änderung in ihrer Luftverkehrsnachfrage eingetreten ist. Hierzu wird ein Vergleich der Jahre 2002 (ohne Angebot der Low cost-Carrier) und 2003 (mit Angebot der Low cost-Carrier) vorgenommen.

Betrachtet man die Reisetätigkeit der regionalen Unternehmen, so zeigt sich, dass drei Viertel der Unternehmen Geschäftsreisen unternehmen und etwa 60% der Unternehmen Flugreisen durchführen. Bereits die Hälfte der Unternehmen nimmt für ihre Flugreisen das Angebot der Low cost-Carrier in Anspruch (vgl. Abbildung 3-3).

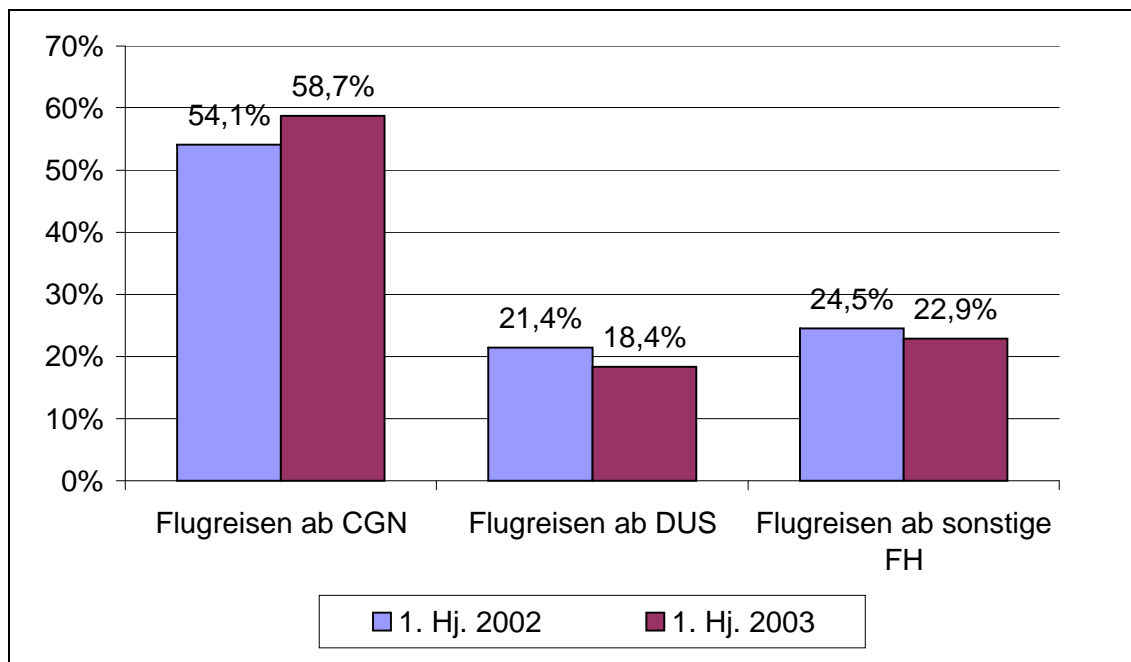
**Abbildung 3-3: Reisetätigkeit der Unternehmen**



Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Es zeigt sich, dass etwa 85% der Unternehmen mit Flugreisen auf das Angebot der Low cost-Carrier zurückgreifen. Die breite Marktdurchdringung des Low cost-Angebotes und vor allem das verbesserte Flugangebot am Flughafen Köln Bonn Airport zeigt sich in einem geänderten Reiseverhalten der Unternehmen. Der Flughafen Köln/Bonn wird verstärkt als Startflughafen für die eigene Geschäftsreise genutzt. Durch häufigere Verbindungen zu besseren Zeiten und mehr Ziele und Direktverbindungen ist der Anteil der Flugreisen ab Köln/Bonn um knapp 5%-Punkte oder um 8,5% zwischen dem ersten Halbjahr 2002 und 2003 gestiegen. Zugleich ist der Anteil der Flüge ab Düsseldorf um 3%-Punkte gesunken. Auch der Anteil anderer Startflughäfen ging zurück (vgl. Abbildung 3-4).

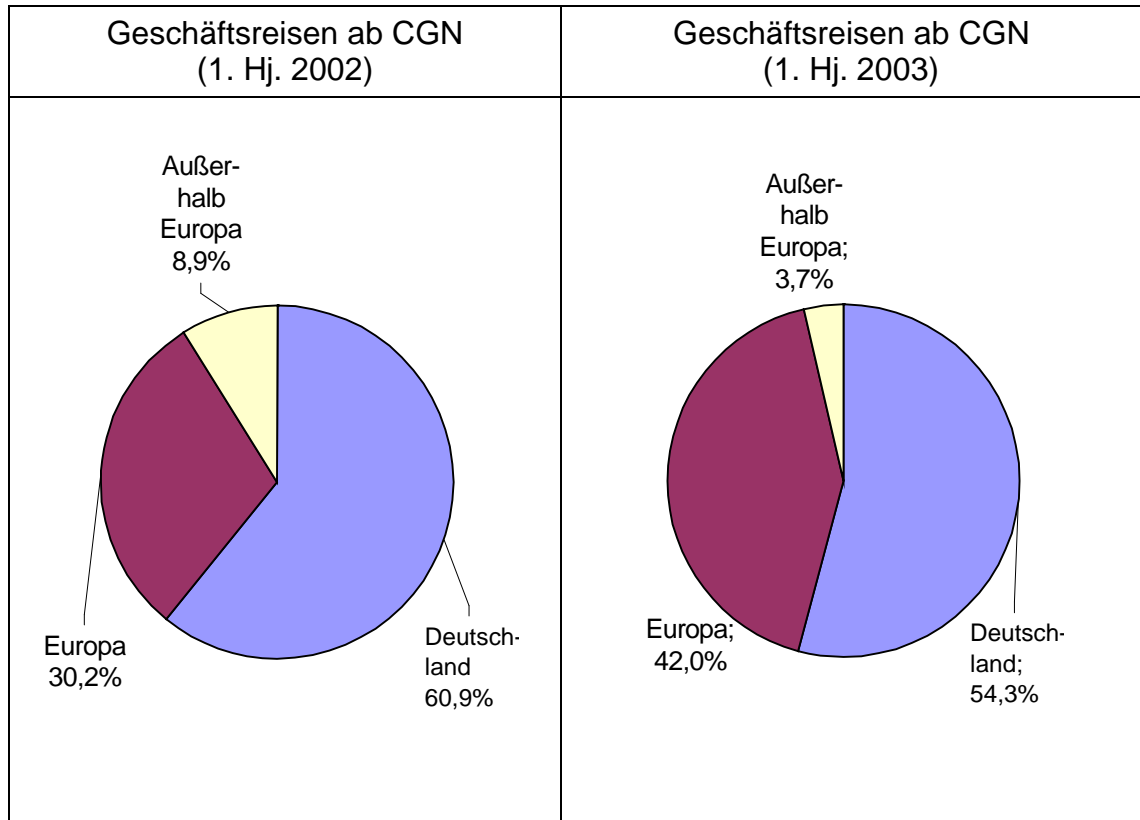
**Abbildung 3-4: Startflughafen der regionalen Geschäftsreisenden**



Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Damit konnte der Flughafen Köln Bonn Airport regionale Geschäftsreisende von den konkurrierenden Flughäfen (insbesondere aus Düsseldorf) zurückgewinnen. Neben den Veränderungen in der Wahl des Startflughafens sind ebenso Veränderungen in den Anteilen der Reiseziele der Geschäftsreisenden ab dem Flughafen Köln/Bonn eingetreten. Durch das verbesserte Flugangebot der Low cost-Carrier im europäischen Luftverkehr ist der Anteil Geschäftsreisen zu europäischen Zielen deutlich gewachsen. Der Anteil der Geschäftsreisen ab dem Flughafen Köln Bonn Airport mit Ziel „Europa“ ist zwischen 2002 und 2003 (jeweils erstes Halbjahr) von 30% auf 42% gestiegen (vgl. Abbildung 3-5).

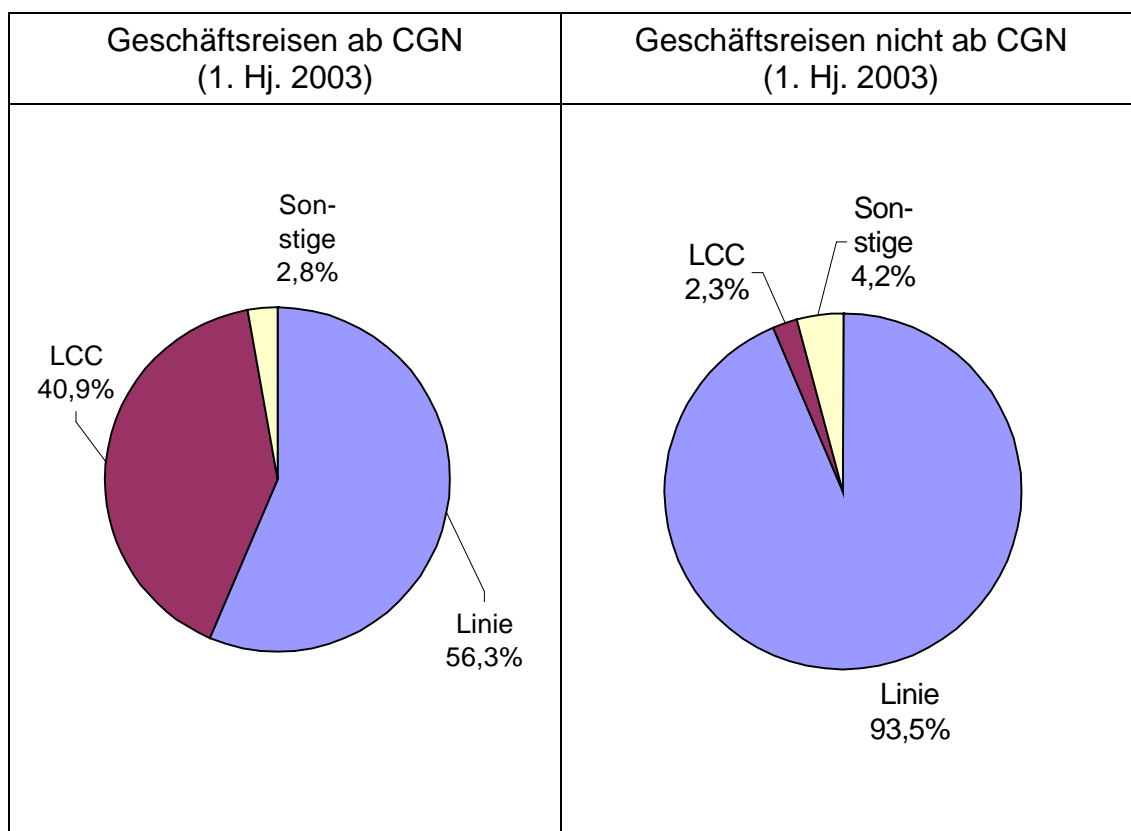
**Abbildung 3-5: Zielregionen der Flugreisen regionaler Unternehmen**



Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Das verbesserte Flugangebot am Flughafen Köln/Bonn führt demnach zu einem Bedeutungszuwachs der Geschäftsreisen mit Ziel „Europa“. Wirtschaftliche Vorteile für regionale Unternehmen ergeben sich aus der Nutzung der Low cost-Carrier für eigene Geschäftsreisen. Von Interesse ist daher zu untersuchen, wie hoch der Anteil der Flugreisen mit Low cost-Carriern an den gesamten Geschäftsreisen ist. Betrachtet man die Geschäftsreisen der regionalen Unternehmen ab dem Flughafen Köln/Bonn, so ergibt sich für das erste Halbjahr 2003 ein Anteil der mit Low cost-Carriern durchgeführten Geschäftsreisen von knapp 41% an allen Geschäftsreisen ab Köln Bonn Airport (Abbildung 3-6).

**Abbildung 3-6: Anteil der Low cost-Carrier an den Geschäftsreisen der regionalen Unternehmen**

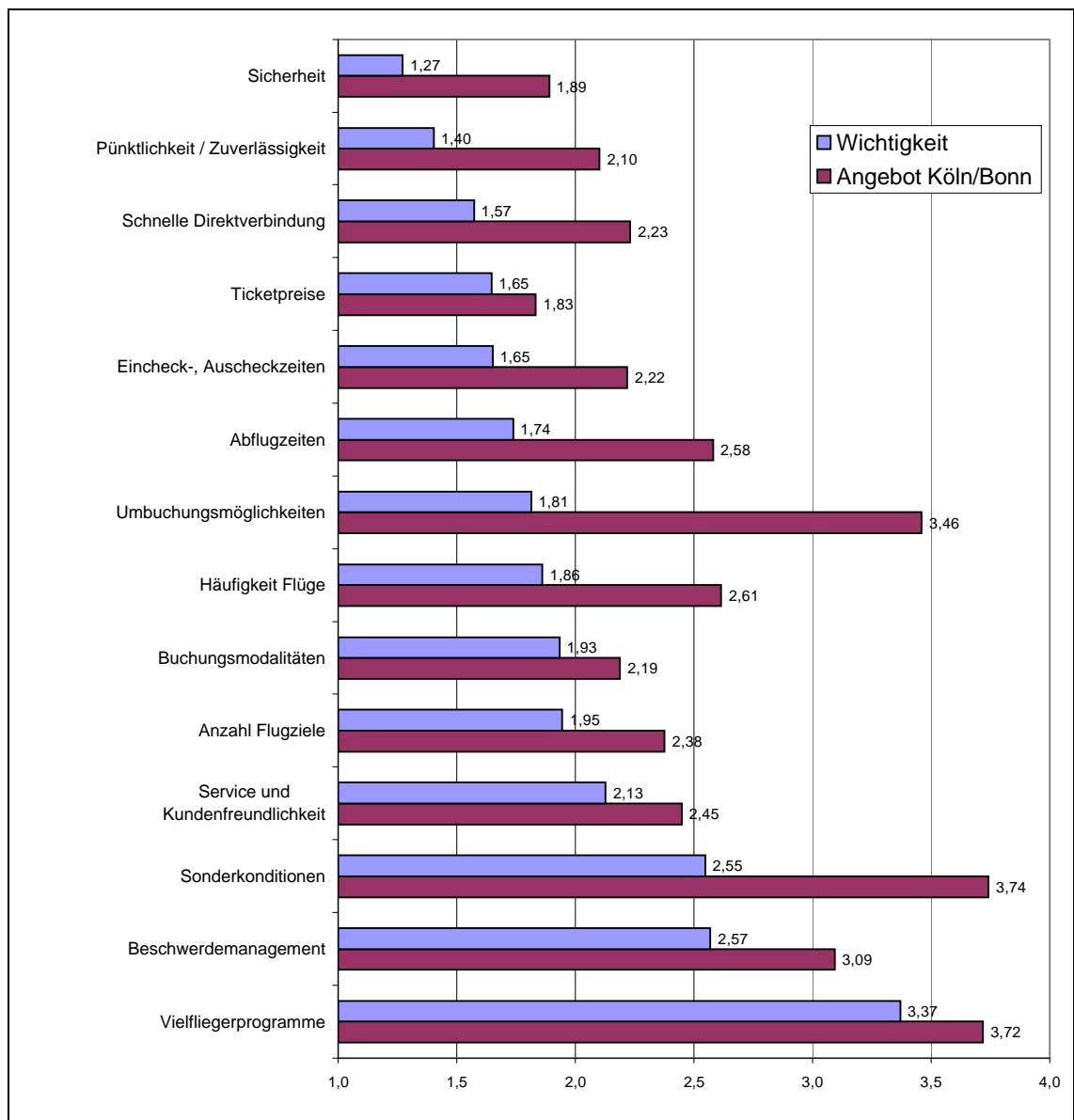


Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Der Zuwachs der Low cost-Carrier geht zu Lasten des Anteils klassischer Fluggesellschaften an den Geschäftsreisen. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass das Angebot der Low cost-Carrier in starkem Ausmaß von den regionalen Unternehmen für eigene Geschäftsreisen in Anspruch genommen wird. Durch das verbesserte Flugangebot am Flughafen Köln/Bonn konnten Geschäftsreisende von konkurrierenden Flughäfen (insbesondere Düsseldorf) zurück gewonnen werden. Dabei ist ein deutlicher Anstieg der Geschäftsreisen mit Ziel „Europa“ ab dem Flughafen Köln Bonn Airport festzustellen.

Wichtig auch für die zukünftige Nutzung des Low cost-Angebotes durch regionale Unternehmen sind die Akzeptanz und die Zufriedenheit der Geschäftsreisenden mit den angebotenen Leistungen. Hierzu ist in der schriftlichen Befragung erhoben worden, welche Bedeutung die verschiedenen Service-Merkmale eines Flugangebotes aus Sicht der Geschäftsreisenden haben und wie gut die Low cost-Carrier am Flughafen Köln/Bonn diese Service-Merkmale erfüllen. Hierbei bedeutet ein Wert von 1, dass das Merkmal sehr wichtig ist bzw. das Angebot am Flughafen Köln/Bonn sehr gut ist, und eine 5, dass das Merkmal unwichtig ist bzw. das Angebot sehr schlecht ist. Die Ergebnisse dieses Produktprofils sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

**Abbildung 3-7: Produktprofil LCC-Markt**



Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Es zeigt sich, dass bei den aus Sicht der Unternehmen vier wichtigsten Merkmalen Sicherheit, Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit, Schnelle Direktverbindungen und Ticketpreise das Angebot am Flughafen Köln/Bonn sehr gut bis gut eingeschätzt wird. Auch für die Zukunft ist daher mit einer zunehmenden Bedeutung der Low cost-Carrier für die Reisetätigkeit der regionalen Unternehmen zu rechnen. Der Anteil an den Geschäftsreisen wird weiter wachsen. Dies gilt umso mehr bei einer weiteren Verbesserung des Flugangebots am Flughafen Köln Bonn Airport.

### **3.3 Wirtschaftliche Vorteile des Low cost-Angebots am Köln Bonn Airport für regionale Unternehmen**

Aus der Nutzung des Low cost-Angebots am Flughafen Köln/Bonn entstehen für die regionalen Unternehmen wirtschaftliche Vorteile. Ausgangspunkt dieser Standortwirkungen ist der Effekt, dass durch das Low cost-Angebot preisgünstigere Flüge stattfinden, häufigere Verbindungen zu besseren Zeiten sowie mehr Ziele und Direktverbindungen angeboten werden. Die Standorteffekte liegen schließlich in folgenden Wirkungen:

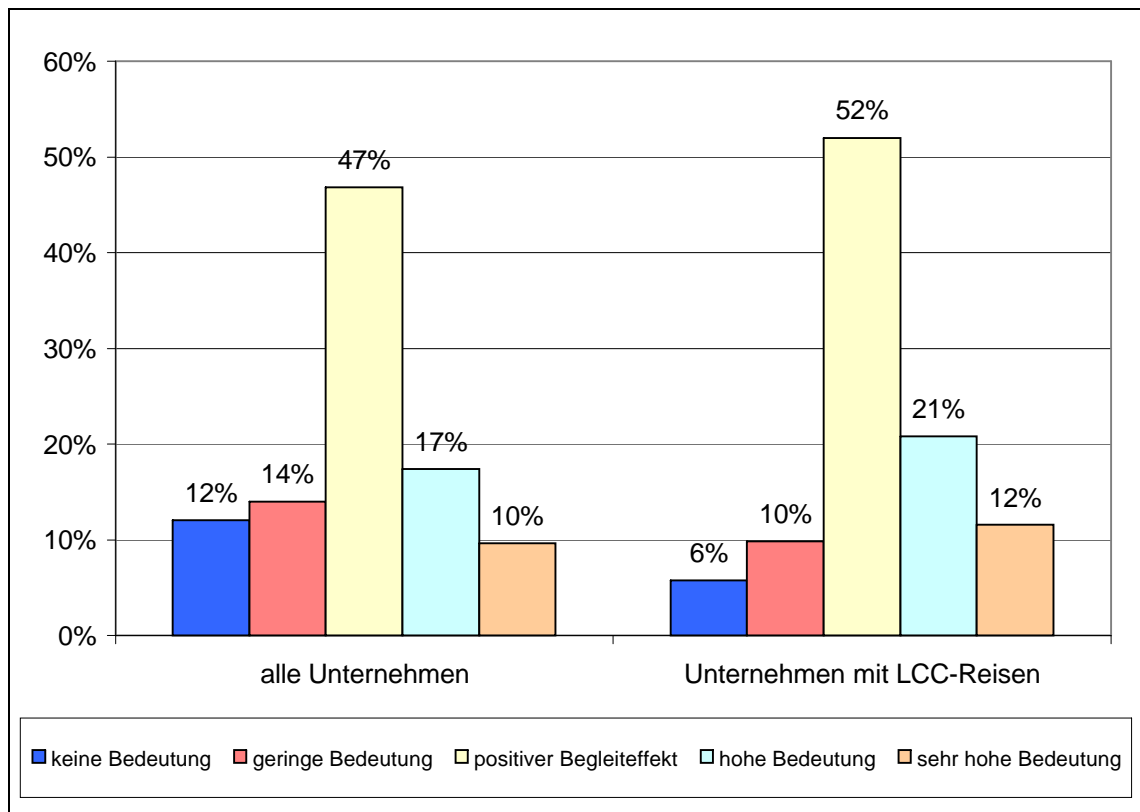
- Kosteneinsparungen und Produktivitätsgewinne u.a. aus Kostensenkungspotentialen bei Flugreisen sowie Zeitgewinnen aus Direktverbindungen und Frequenzsteigerungen im Luftverkehr.
- Einsparungen auf der Beschaffungsseite durch Intensivierung bestehender und/oder den Aufbau neuer Geschäfts- und Kundenkontakte (z.B. durch günstigere Lieferanten).
- Begünstigung des Aus- bzw. Aufbaus von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten am Unternehmensstandort in der Region u.a. durch erleichterte Einbindung in internationale Forschungsnetzwerke.
- Umsatzsteigerungen infolge von Markterweiterungen (Intensivierung bestehender und/oder den Aufbau neuer Geschäfts- und Kundenkontakte auf der Absatzseite), von Produktivitäts- und Kostenvorteilen sowie einer hieraus verbesserten Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Unternehmen.

Die Bedeutung für den eigenen Unternehmensstandort und die wirtschaftlichen Vorteile des Low cost-Marktes für die regionalen Unternehmen werden nachfolgend herausgearbeitet.

#### **Bedeutung der Low cost-Carrier für den Unternehmensstandort**

Die Bedeutung des Low cost Carrier-Angebots am Köln Bonn Airport für den eigenen Unternehmensstandort in der Region ist in der schriftlichen Befragung erhoben worden. Demnach geben etwa drei Viertel der Unternehmen an, dass das Low cost-Angebot am Köln Bonn Airport für den eigenen Unternehmensstandort eine hohe Bedeutung bzw. einen positiven Begleiteffekt hat. Für ein Drittel der Unternehmen, die das Angebot der Low cost-Carrier nutzen, hat das Angebot der Low cost-Carrier für den Unternehmensstandort eine hohe bis sehr hohe Bedeutung (vgl. Abbildung 3-8).

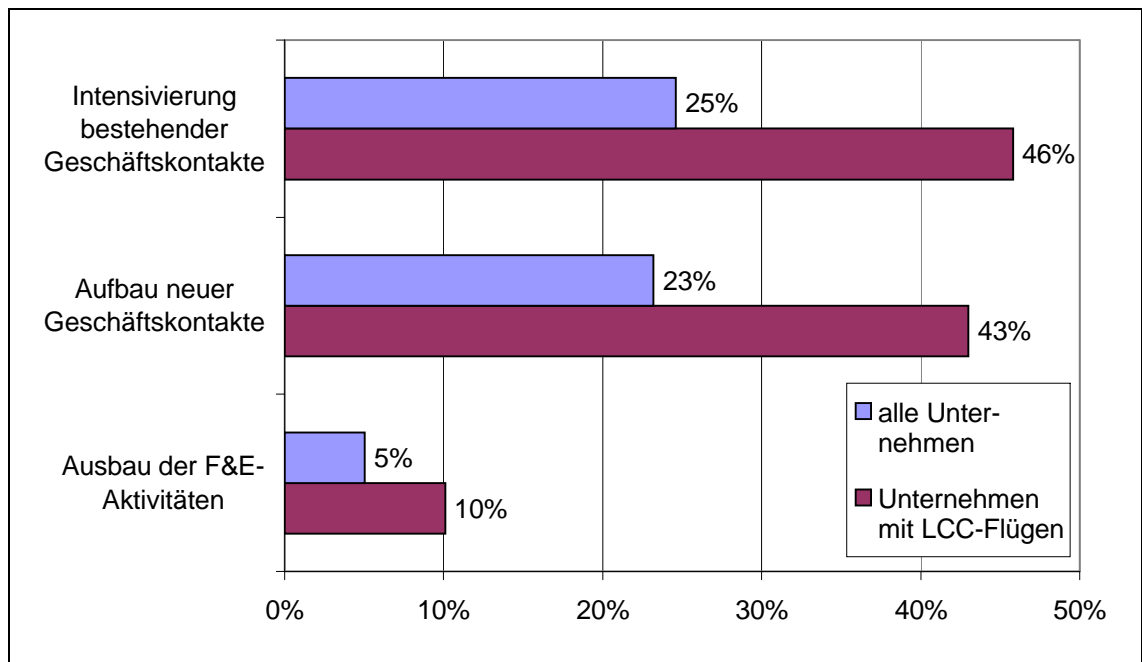
**Abbildung 3-8: Bedeutung des Low cost Carrier-Angebots am Köln Bonn Airport für den eigenen Unternehmensstandort**



Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Die Bedeutung, die vom Low cost-Luftverkehr für die Unternehmen ausgeht, liegt darin begründet, dass sich durch das Angebot der Low cost-Carrier die Chance bietet, bestehende Geschäftskontakte zu Lieferanten und/oder Kunden zu intensivieren und neue Geschäftskontakte aufzubauen. 25% aller befragten Unternehmen und knapp die Hälfte der Unternehmen, die das Low cost-Angebot nutzen, geben an, ihre bestehenden Geschäftskontakte durch das verbesserte Flugangebot ab Köln Bonn Airport zu intensivieren. 23% aller Unternehmen nutzen das Low cost-Angebot, um neue Geschäftskontakte aufzubauen. Daneben ermöglicht bzw. begünstigt das verbesserte Flugangebot für 10% der Unternehmen mit LCC-Geschäftsreisen den Auf- bzw. Ausbau der eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten am Unternehmensstandort in der Region oder erleichtert die Einbindung in internationale Forschungsnetzwerke (vgl. Abbildung 3-9). Diese „Innovationswirkung“ des verbesserten Flugangebots ist neben den direkten wirtschaftlichen Wirkungen für die Region von großer Bedeutung.

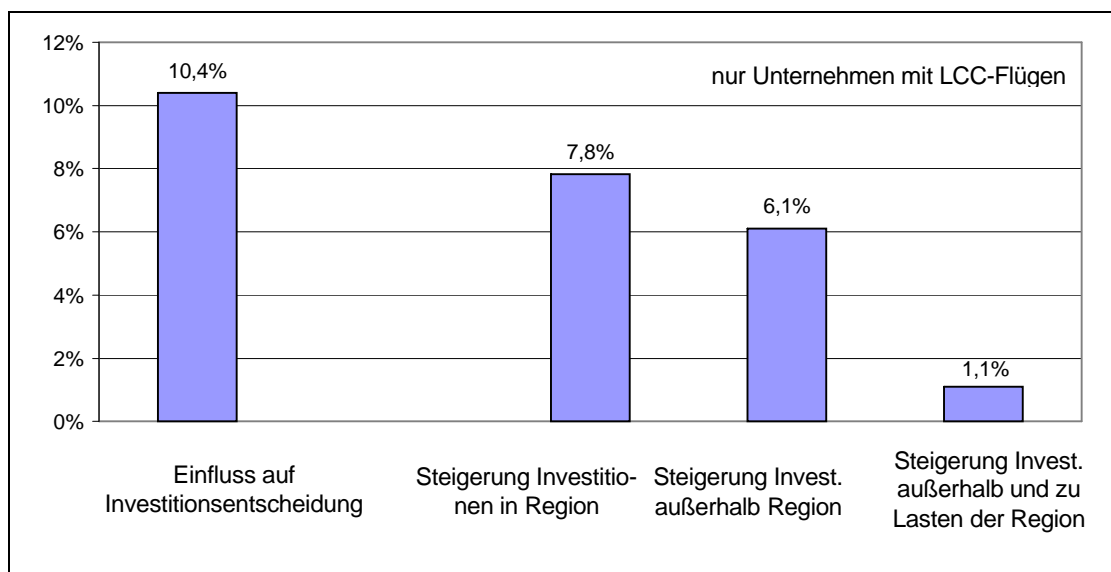
**Abbildung 3-9: Ausbau der Geschäfts- und Kundenkontakte durch das verbesserte Flugangebot ab Köln Bonn Airport**



Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Im Ausbau der Geschäftskontakte mit Lieferanten und Kunden kommt der Markterweiterungseffekt aus dem Low cost-Angebot für die regionalen Unternehmen zum Ausdruck. Daneben beeinflusst das umfangreiche Angebot der Low cost-Carrier auch die Investitionsentscheidungen der Unternehmen mit (Abbildung 3-10).

**Abbildung 3-10: Beeinflussung der Investitionsentscheidungen regionaler Unternehmen durch das Low cost-Angebot am Köln Bonn Airport**



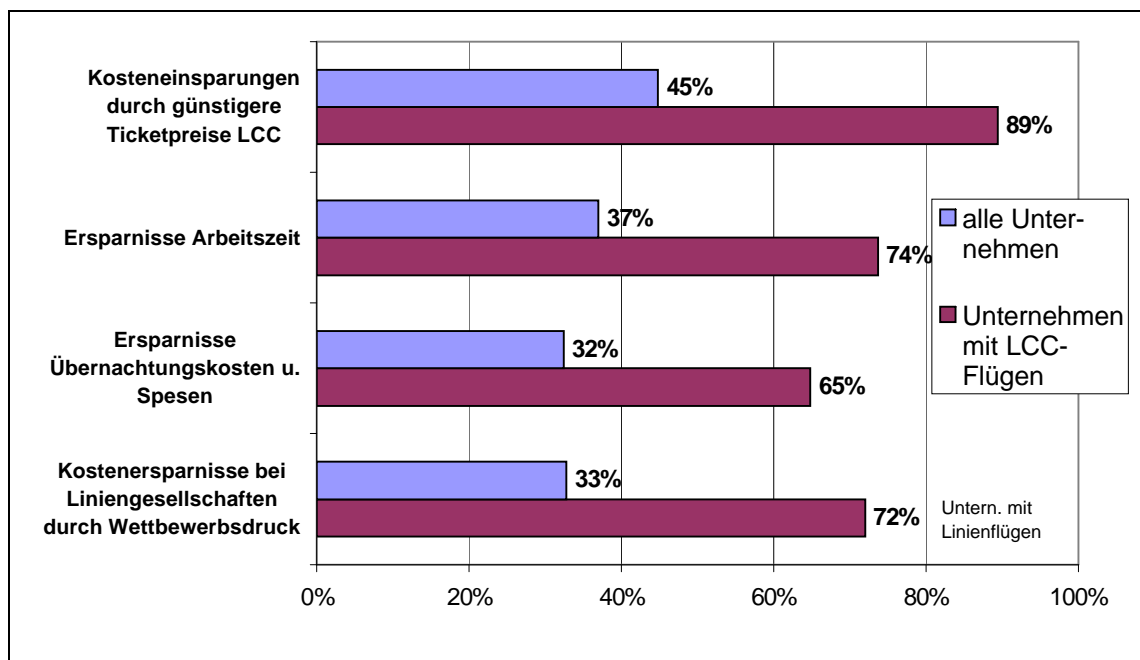
Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Insgesamt für rund 10% der Unternehmen übt das Angebot der Low cost-Carrier einen Einfluss auf Investitionsentscheidungen im Unternehmen aus. Bei knapp 8% der Unternehmen wird vermehrt am Standort in der Köln/Bonner-Region investiert. 6% der Unternehmen investieren vermehrt an Standorten, die durch das Low cost-Angebot jetzt besser erreichbar sind, ohne gleichzeitig die Investitionen in der Region einzuschränken. Und bei 1% der Unternehmen gehen die vermehrten Investitionen an anderen Standorten zu Lasten des Standortes in der Köln/Bonner-Region.

### Kosten- und Produktivitätsvorteile

Durch die Low cost-Carrier hat sich das Flugangebot ab Köln Bonn Airport deutlich verbessert. Die Preise für Flugreisen sind gesunken. Es werden häufigere Verbindungen zu besseren Zeiten und mehr Ziele und Direktverbindungen angeboten. Aus der Nutzung des Low cost-Angebots ergeben sich für die regionalen Unternehmen Kostensenkungspotentiale und Produktivitätsvorteile. Diese liegen in einer Verminderung des Reisekostenbudgets der Unternehmen (z.B. durch günstigere Ticketpreise, vermiedene Übernachtungskosten und Spesen) sowie in Ersparnissen an Arbeitszeit (vgl. Abbildung 3-11).

**Abbildung 3-11: Kostenersparnisse durch verbessertes Flugangebot ab Köln Bonn Airport**



Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

- 45% der Unternehmen erzielen unmittelbar Kosteneinsparungen durch günstigere Ticketpreise bei Nutzung der Low cost-Carrier.

- Aber nicht nur die Ticketpreise der Low cost-Carrier führen zu Einsparungen bei den Reisekosten der Unternehmen. Durch den Markteintritt der Low cost-Carrier sind auch die Preise klassischer Linienfluggesellschaften (z.B. Deutsche Lufthansa, British Airways) unter Druck geraten. So realisieren bereits 33% der Unternehmen Kostenersparnisse durch Preissenkungen von Linienfluggesellschaften infolge des gestiegenen Wettbewerbs.
- Neben den günstigeren Preisen für Flugtickets ergeben sich Einsparpotentiale für die Unternehmen in der Region auch aus sinkenden Übernachtungskosten und Spesen. Knapp ein Drittel der Unternehmen erzielen Einspareffekte bei Übernachtungskosten und Spesen aus dem verbesserten Flugangebot (häufigere Verbindungen zu besseren Zeiten (z.B. mehr Tagesrandverbindungen), mehr Ziele und Direktverbindungen, weniger Umsteigevorgänge).
- Die verbesserten Flugverbindungen ermöglichen eine effizientere Nutzung der Arbeitszeit. 37% der Unternehmen können durch das Low cost-Angebot Arbeitszeit einsparen. Dies wird z.B. dadurch möglich, dass durch mehr Direktverbindungen Umsteigevorgänge entfallen, längere Anfahrtswege zu konkurrierenden Flughäfen vermieden werden oder durch ein besseres Angebot an Tagesrandverbindungen Übernachtungen vermieden werden können.

Aus den Angaben der Unternehmen in der schriftlichen Befragung können nun die Kosten- und Produktivitätsvorteile für die regionalen Unternehmen insgesamt quantifiziert werden. Hierzu werden die durchschnittlichen Einspareffekte je Flugreise ermittelt und auf die Gesamtzahl der Geschäftsreisenden aus der Region, die das Low cost-Angebot nutzen, bezogen. Die ermittelten Kosten- und Produktivitätsvorteile durch das Low cost-Angebot am Köln Bonn Airport für die regionalen Unternehmen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

**Tabelle 3-1: Kosten- und Produktivitätsvorteile durch das LCC-Angebot am Köln Bonn Airport**

	Anteil der Unternehmen mit Einspar-effekten <sup>1)</sup>	Durchschnittliche Einsparungen	Ersparnis je Reise	Ersparnisse durch LCC-Angebot in CGN gesamt
		in % der Reisekosten	Mittelwert	
Einsparungen Ticketkosten LCC	86,0%	15,7%	242 €	87,3 Mio. €
Einsparungen Übernachtungskosten u. Spesen	63,7%	8,9%	66 €	23,7 Mio. €
Einsparung Arbeitszeit	68,2%	3,2 h	2,1 h 59 € <sup>2)</sup>	755.000 h 20,7 Mio. €
Preissenkungen bei Linienflügen	63,8% <sup>3)</sup>	5,2%	58 €	15,9 Mio. €
Einsparungen gesamt				147,6 Mio. €

Anmerkung 1): Basis: alle Unternehmen mit LCC-Geschäftsreisen.  
 2): Bei einem durchschnittlichen Stundensatz von 28 €.  
 3): Basis: alle Unternehmen mit Geschäftsreisen „Linie“.

Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Aus der Region sind im Jahr 2003 rund 360.000 Geschäftsreisen mit Low cost-Carriern und etwa 275.000 Geschäftsreisen mit Linienfluggesellschaften von Unternehmen unternommen worden. Insgesamt entstehen damit für die Unternehmen in der Region aus dem Low cost-Angebot Kosten- und Produktivitätsvorteile von etwas mehr als 145 Mio. € jährlich. Diese Kostenvorteile setzen sich wie folgt zusammen:

- Die Unternehmen realisieren Einsparungen bei den Ticketkosten in Höhe von durchschnittlich 16% der Reisekosten. Je LCC-Reise ergibt sich damit ein Einsparpotential von etwa 240 €. Für den gesamten Geschäftsreiseverkehr der regionalen Unternehmen mit Low cost-Carriern ergibt sich ein jährlicher Einspareffekt von rund 87 Mio. €.
- Das Low cost-Angebot führt zu sinkenden Übernachtungskosten und Spesen. Der Einspareffekt liegt durchschnittlich bei knapp 9% der

Reisekosten oder 66 € je LCC-Reise. Damit ist ein Einspareffekt von insgesamt knapp 24 Mio. € jährlich verbunden.

- Aus dem verbesserten Flugangebot durch die Low cost-Carrier resultieren für die Unternehmen der Region Einsparungen an Arbeitszeit durch eine optimierte Abwicklung der Geschäftsreisen. Der Einspareffekt liegt bei durchschnittlich 2,1 Stunden Arbeitszeit je LCC-Geschäftsreise. Insgesamt liegt der Produktivitätsvorteil für die Unternehmen im Jahr bei 755.000 Arbeitsstunden. Bei einem durchschnittlichen Stundensatz von 28 € je Arbeitsstunde ergibt sich ein Produktivitätsvorteil von 20,7 Mio. € jährlich.
- Das Low cost-Angebot ab Köln Bonn Airport führt zu sinkenden Ticketpreisen bei Linienfluggesellschaften. Die durchschnittliche Ersparnis liegt bei rund 5% der Reisekosten oder 58 € je Geschäftsreise mit Linienfluggesellschaften. Insgesamt ergibt sich damit ein jährlicher Einspareffekt von knapp 16 Mio. €.

Die Ergebnisse zeigen den erheblichen Kosten- und Produktivitätsvorteil für die regionalen Unternehmen aus der Nutzung des Low cost-Angebots am Köln Bonn Airport.

### **Auswirkungen auf die Beschaffung sowie Forschung und Entwicklungsaktivitäten der Unternehmen**

Das verbesserte Flugangebot durch die Low cost-Carrier führt zu Markterweiterungseffekten auf der Beschaffungsseite der Unternehmen. Durch den Aufbau neuer oder die Intensivierung bestehender Geschäfts- bzw. Lieferantkontakte ergeben sich Spielräume, Kostensenkungspotentiale in der Beschaffung zu erschließen. Daneben begünstigt die verbesserte Luftverkehrsanbindung über den Köln Bonn Airport den Aus- bzw. Aufbau von Forschung und Entwicklungsaktivitäten am Unternehmensstandort in der Region. Eine Einbindung in internationale Forschungsnetzwerke und -kooperationen wird erleichtert. Die Wirkungen des Low cost-Angebotes auf Beschaffung sowie Forschung und Entwicklung sind in Tabelle 3-2 dargestellt.

**Tabelle 3-2: Auswirkungen auf Beschaffung sowie Forschung und Entwicklung der regionalen Unternehmen**

	Nein	Ja	Durchschnittliche Kostenersparnis bzw. Ausgabensteigerung
Beschaffung	84,7%	15,6%	0,8%
Forschung und Entwicklung	89,9%	10,1%	2,6%

Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Im Einzelnen ergeben sich durch das Low cost-Angebot für die Unternehmen folgende Wirkungen:

- Für etwa jedes sechste Unternehmen, das das Low cost-Angebot am Köln Bonn Airport für eigene Geschäftsreisen nutzt, bietet sich die Möglichkeit, Kosteneinsparungen auf der Beschaffungsseite durch eine Markterweiterung zu realisieren. Die durchschnittliche Kostenersparnis der Unternehmen liegt dabei bei knapp unter 1%.
- Jedes zehnte Unternehmen mit eigenen Low cost-Geschäftsreisen gibt an, dass das Low cost-Angebot Auswirkungen auf die eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten entfaltet. Das verbesserte Flugangebot zieht eine durchschnittliche Steigerung der Ausgaben für Forschung und Entwicklung bei den Unternehmen um 2,6% nach sich.

### **Umsatzsteigerungen und Wertschöpfungswirkungen**

Aus den Kostensenkungseffekten und Produktivitätsgewinnen sowie den Absatzsteigerungen durch Markterweiterungseffekte (Ausbau und Intensivierung von Geschäftskontakten auf der Absatzseite) entstehen für die regionalen Unternehmen Umsatzsteigerungen. Die Wirkungen auf die Umsätze sind in Tabelle 3-3 enthalten.

**Tabelle 3-3: Steigerung von Umsatz und Wertschöpfung der regionalen Unternehmen durch das LCC-Angebot am Köln Bonn Airport**

	Anteil der Unternehmen mit Umsatz- und Wertschöpfungswirkungen	Durchschnittliche Wirkungen	Wirkungen je LCC-Reise (Mittelwert)	Gesamte regionale Wirkungen durch LCC-Angebot in CGN	Anteil an regionaler Wertschöpfung
Umsatzwirkungen	21,8%	2,0%	2.914 €	1.049 Mio. €	0,6%
Wertschöpfungswirkungen			1.496 €	539 Mio. €	

Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Bei knapp 22% der Unternehmen entstehen durch die Nutzung des Angebots der Low cost-Carrier Umsatzsteigerungen. Die durchschnittliche Steigerung des Unternehmensumsatzes liegt bei etwa 2%. Unter Berücksichtigung der von den Unternehmen durchgeführten Geschäftsreisen mit Low cost-Carriern ergibt sich eine Umsatzsteigerung im Unternehmen von rund 2.900 € je LCC-Reise. Bezogen auf die aus der Region durchgeführten Low cost-Geschäftsreisen entsteht damit insgesamt eine Umsatzsteigerung von etwas mehr als 1 Mrd. € im Jahr durch den Low cost-Markt. Die Standortwirkungen des Low cost-Marktes für die gewerbliche Wirtschaft in der Region sind in der folgenden Tabelle enthalten.

**Tabelle 3-4: Standortwirkungen des Low cost-Marktes für die regionalen Unternehmen insgesamt durch das LCC-Angebot am Köln Bonn Airport**

	Standortwirkungen des Low cost-Marktes für die gewerbliche Wirtschaft
<b>Umsatzwirkungen</b>	1.049 Mio. €
<b>Wertschöpfung</b>	539 Mio. €
<b>Beschäftigte</b>	9.980
<b>Einkommen</b>	278 Mio. €

Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Durch das Low cost-Angebot am Köln Bonn Airport entstehen Umsatzsteigerungen für die Unternehmen in der Region von insgesamt etwa 1 Mrd. €. Damit verbunden ist eine regionale Wertschöpfungssteigerung von 539 Mio. €. Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Arbeitsproduktivität in der Untersuchungsregion ergibt sich damit eine Beschäftigungswirkung von 9.980 Erwerbstätigen. Die Einkommenswirkung in der Region liegt bei 278 Mio. €.

#### **4. Kaufkraftanalyse des Low cost-Angebots am Köln Bonn Airport**

Bislang wurden die regionalwirtschaftlichen Effekte aus der Leistungserstellung sowie die Standortwirkungen untersucht, die in der Region durch das Low cost-Angebot am Köln Bonn Airport zu erwarten sind. Darüber hinaus werden durch das Low cost-Angebot Kaufkraftwirkungen in der Region Köln/Bonn ausgelöst. Die Kaufkraftwirkungen müssen eigenständig ermittelt werden. Sie gehen von den Passagieren der Low cost-Carrier bzw. deren Ausgaben am Flughafen und in der (Ziel-)Region aus. Es muss dabei getrennt werden nach von Köln/Bonn ausgehendem (outgoing) Verkehr und in Köln/Bonn ankommendem (incoming) Verkehr. Je nach Verkehrs- und Ausgabenart (outgoing, incoming, Ausgaben in der Region oder am Flughafen) bedeutet dies einen Kaufkraftzu- oder -abfluss für die Region. Ziel ist es, die einzelnen Effekte (Zu- und Abflüsse) in ihrem Ausmaß zu beziffern und schließlich zu saldieren, um daraus resultierende Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte in der Region Köln/Bonn abzuleiten.

In einem ersten Schritt müssen die durch das Low cost-Angebot zu erwartenden Ausgaben der Passagiere am Flughafen und in der (Ziel-)Region abgeschätzt werden. Dies geschieht mit Hilfe einer Passagierbefragung, die unter Passagieren der Low cost-Carrier am Flughafen Köln/Bonn durchgeführt wurde. Im Folgenden werden zunächst der Aufbau und die wichtigsten Ergebnisse der Befragung dargestellt.<sup>3</sup>

##### **4.1 Auswertung der Passagierbefragung**

Für die Passagierbefragung wurden insgesamt 1.016 persönliche Interviews im Abflugbereich des Flughafens Köln/Bonn durchgeführt. Befragt wurden Passagiere der Low cost-Airlines Hapag Lloyd Express und Germanwings. Zum Befragungszeitpunkt (im Abflugbereich) befinden sich die Outgoing-Passagiere auf dem Hinflug in die Zielregion, die Incoming-Passagiere werden hingegen auf dem Rückflug befragt. Die Angaben der Outgoing-Passagiere beziehen sich somit auf geplante Ausgaben in der Zielregion. Die Incoming-Passagiere berichten hingegen über tatsächlich angefallene Ausgaben in der Untersuchungsregion. Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse der Befragung für die beiden Passagiergruppen getrennt dargestellt.

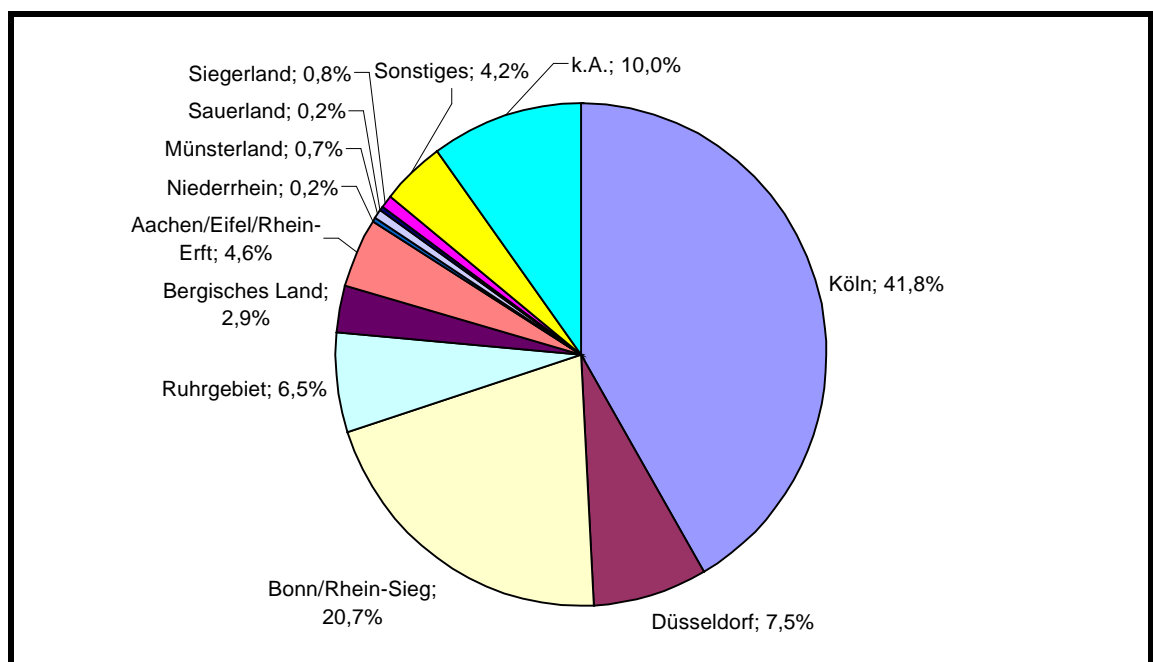
---

<sup>3</sup> Ein vollständiger Fragebogen ist im Anhang eingefügt.

### 4.1.1 Incoming-Passagiere

Es wurden insgesamt 316 Interviews mit Incoming-Passagieren geführt. 62,5% dieser Passagiere hielten sich in der Untersuchungsregion auf. Nur dieser Teil der Passagiere wird für die Analyse des Kaufkraftzuflusses in der Region herangezogen. Für die Berechnung der Kaufkrafteffekte, die aus den Ausgaben am Flughafen resultieren, werden hingegen alle Incoming-Passagiere berücksichtigt. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Aufenthaltsorte der in Köln/Bonn ankommenden Low cost-Passagiere aus der Passagierbefragung.

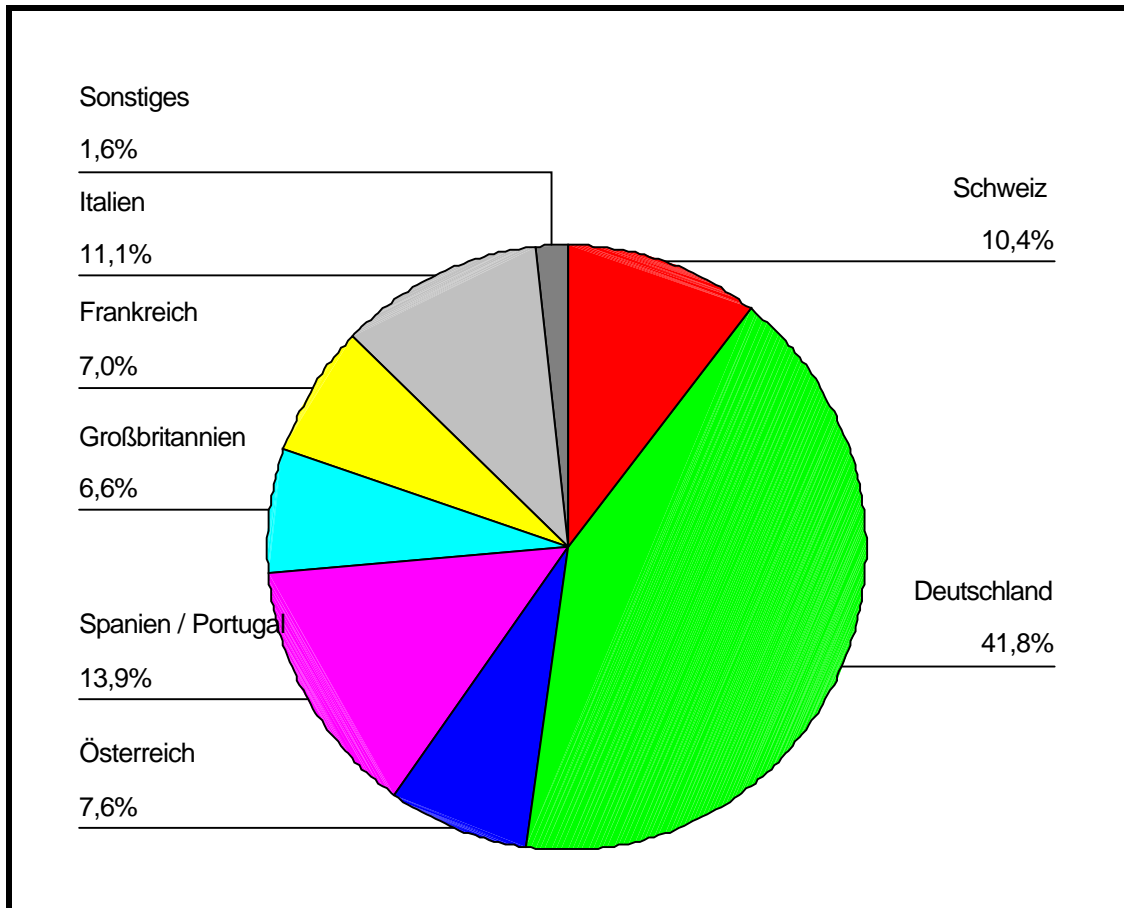
**Abbildung 4-1: Aufenthaltsorte der Incoming-Passagiere**



Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

Der größte Teil der Incoming-Passagiere kommt aus Deutschland (rund 40%). Auch die südeuropäischen Staaten (Spanien, Italien) weisen relativ hohe Anteile an den Incoming-Passagieren auf. Die Herkunftsländer der Incoming-Passagiere sind aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich (vgl. Abbildung 4-2).

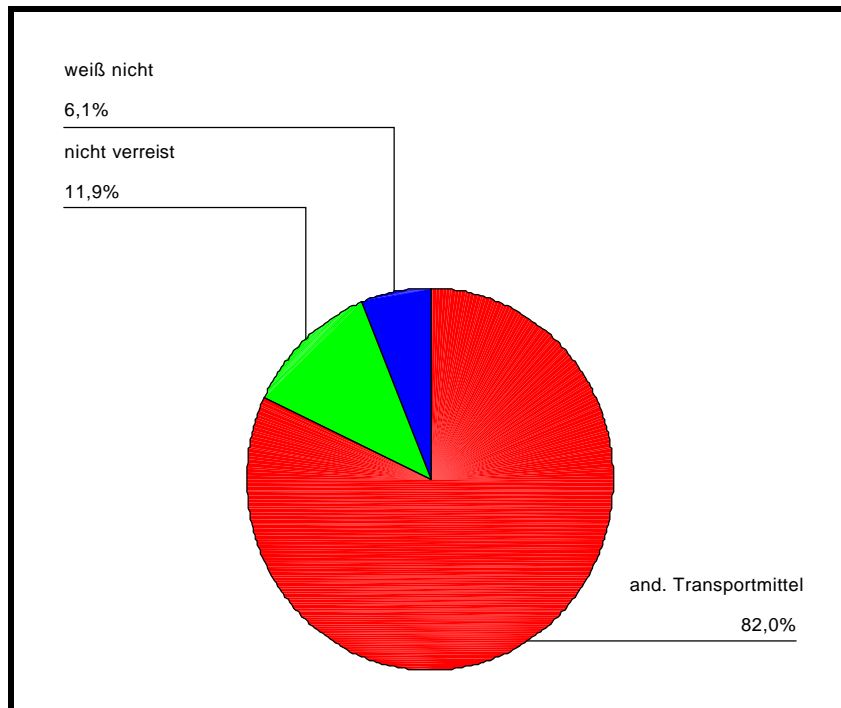
**Abbildung 4-2: Herkunftsländer der Incoming-Passagiere**



Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

Drei Fünftel der befragten Incoming-Passagiere traten die Reise aus privaten Gründen (Shopping, Städtereise, Besuch bei Verwandten etc.) an. Rund 40% der Passagiere waren Geschäftsreisende. 12% der Befragten antworteten, dass sie die Reise nur aufgrund des Low cost-Angebots unternommen haben. Hätte es dieses Angebot am Flughafen Köln/Bonn nicht gegeben, wären sie nicht verreist (Low-cost-Induzierung). 82% der Passagiere hätten die Reise hingegen trotzdem unternommen. Sie hätten in diesem Fall entweder ein anderes Verkehrsmittel (Bahn, Pkw) genutzt oder eine andere Fluggesellschaft gewählt.

**Abbildung 4-3: Low cost-Angebot als Reisegrund?**

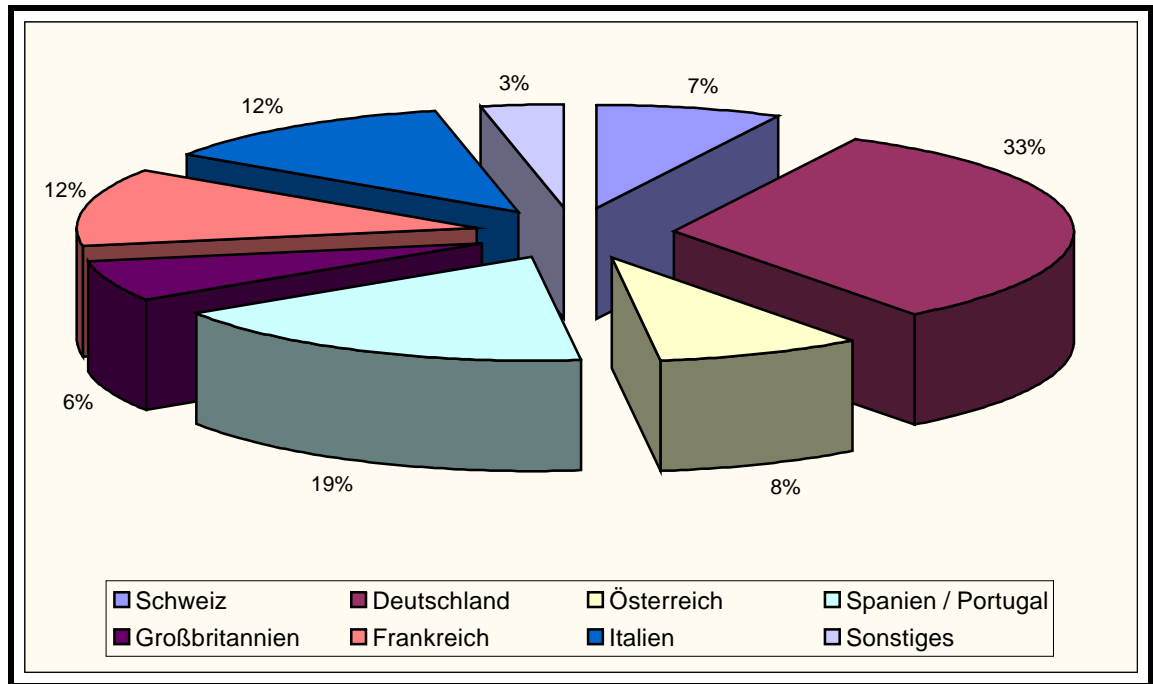


Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

#### **4.1.2 Outgoing-Passagiere**

Es wurden insgesamt 697 Interviews mit Outgoing-Passagieren geführt. Davon kamen 429 Passagiere aus der Untersuchungsregion Köln/Bonn. 268 Passagiere gaben andere Herkunftsorte an. Ähnlich wie bei den Incoming-Passagieren sind drei Fünftel der Outgoing-Passagiere Privatreisende. Knapp 39% hingegen gaben berufliche Gründe für die Reise an. Ohne das Low cost-Angebot am Flughafen Köln/Bonn wären knapp 27% der Outgoing-Passagiere aus der Region nicht verreist, knapp 65% hätten hingegen ein anderes Transportmittel (andere Fluggesellschaft, Bahn, Auto) genommen. Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung der Outgoing-Passagiere nach Zielländern. Den Schwerpunkt der Reisen bildet der innerdeutsche Verkehr (33%) sowie der Verkehr nach Südeuropa (Frankreich, Italien, Spanien).

**Abbildung 4-4: Zielländer der Outgoing-Passagiere**



Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

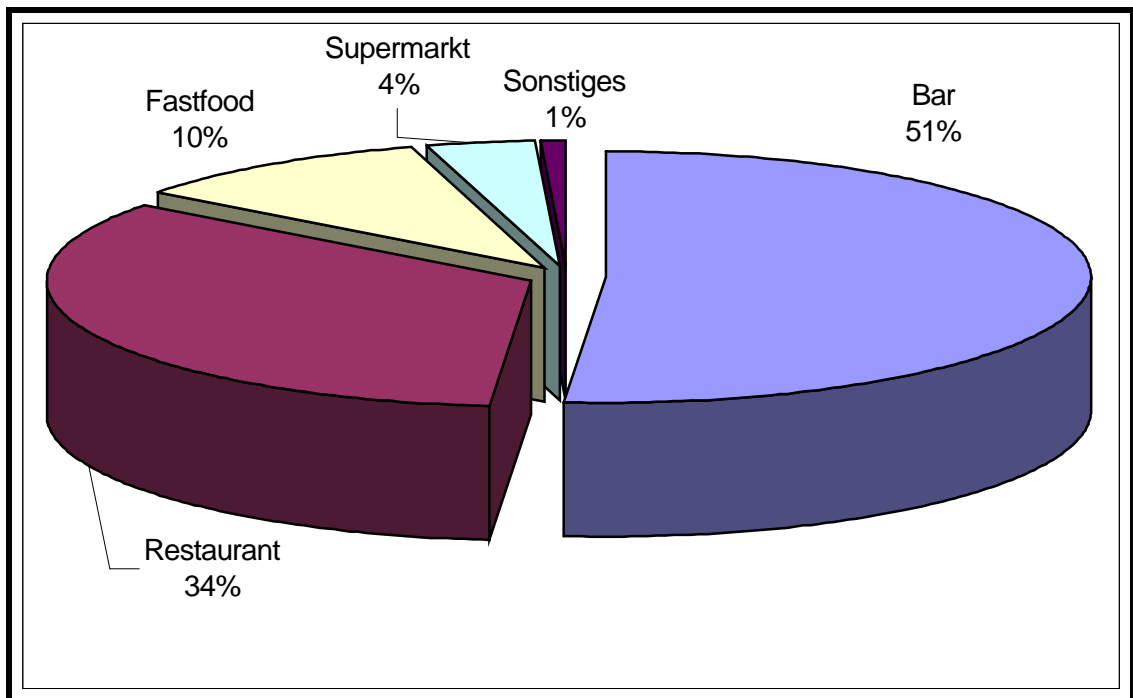
Um die Kaufkrafteffekte des Low cost-Marktes abschätzen zu können, müssen die Ausgaben der Passagiere ermittelt werden. Hauptbestandteil der Befragung sind daher Angaben der Passagiere zu Art und Höhe ihrer Ausgaben am Flughafen und in der (Ziel-)Region.

#### **4.1.3 Ausgaben der Passagiere am Flughafen**

Die Passagiere wurden zum einen nach ihren Ausgaben am Flughafen Köln/Bonn gefragt (Shopping, Verzehr). Jeweils ca. ein Drittel der Passagiere (Incoming und Outgoing) haben am Flughafen Ausgaben für Verzehr. Im Durchschnitt geben die Incoming-Passagiere knapp 7 € für Gastronomie, Supermarkt etc. aus. Die Ausgaben der Outgoing-Passagiere liegen nur wenig höher bei knapp 8 €. <sup>4</sup> Die folgenden Abbildungen zeigen die Verteilung der Ausgaben für Verzehr auf die einzelnen Ausgabenkategorien.

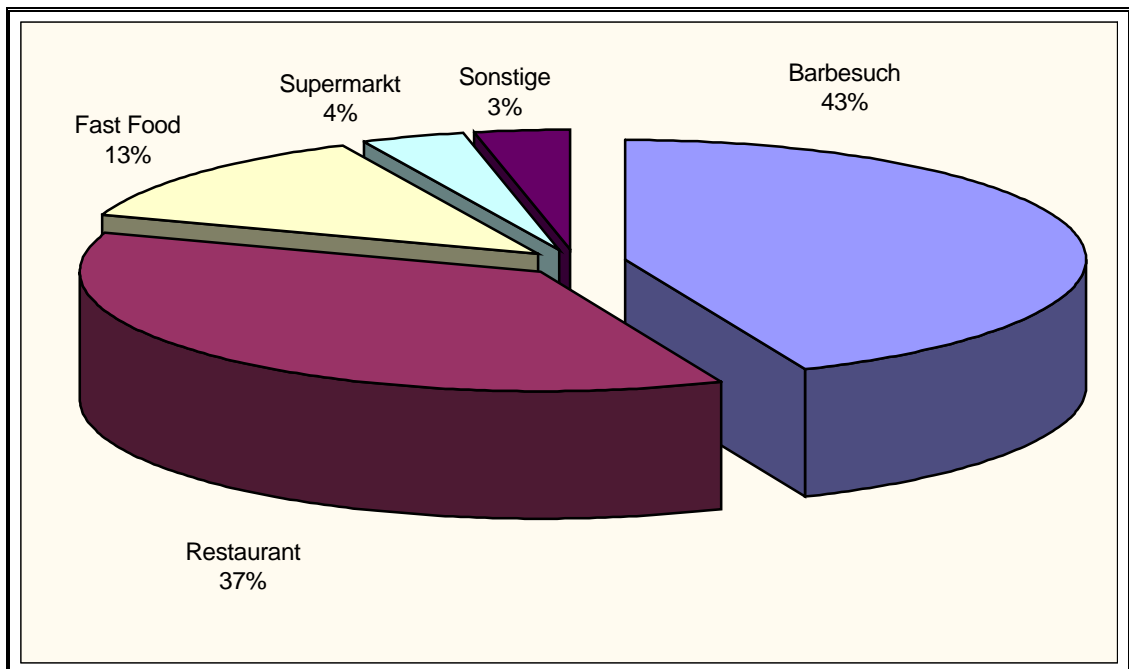
<sup>4</sup> Basis dieser Berechnungen sind jeweils diejenigen Passagiere, die Ausgaben für Verzehr bzw. Shopping am Flughafen hatten.

**Abbildung 4-5: Ausgaben der Incoming-Passagiere für Verzehr am Flughafen**



Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

**Abbildung 4-6: Ausgaben der Outgoing-Passagiere für Verzehr am Flughafen**

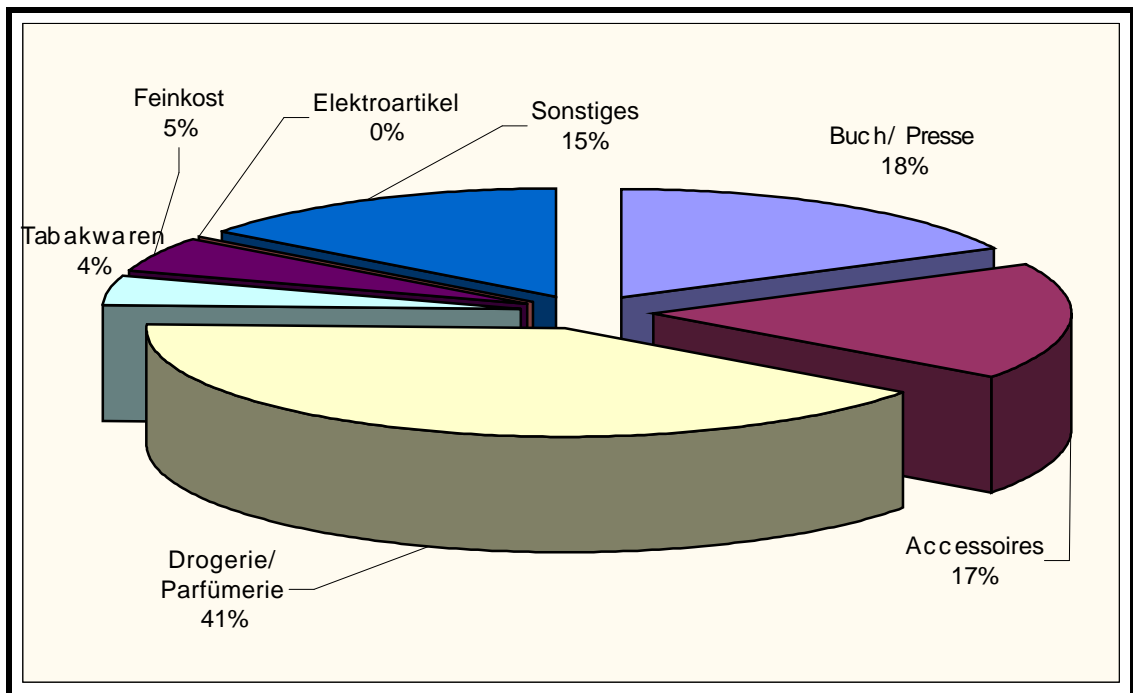


Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

Bei den Shopping-Ausgaben werden die Unterschiede zwischen den beiden Passagiergruppen deutlicher. Hier bestätigen 35% der befragten Incoming-Passagiere und knapp 31% der Outgoing-Passagiere, dass sie Ausgaben für

Shopping am Flughafen tätigen. Während jedoch die durchschnittlichen Shoppingausgaben am Flughafen pro Reise bei den Outgoing-Passagieren lediglich knapp 13 € betragen, geben die Incoming-Passagiere, die sich auf dem Rückflug befinden, im Durchschnitt ca. 22 € aus.<sup>5</sup> Die Verteilung nach Ausgabenkategorien ist in den Abbildungen 4-7 und 4-8 dargestellt.

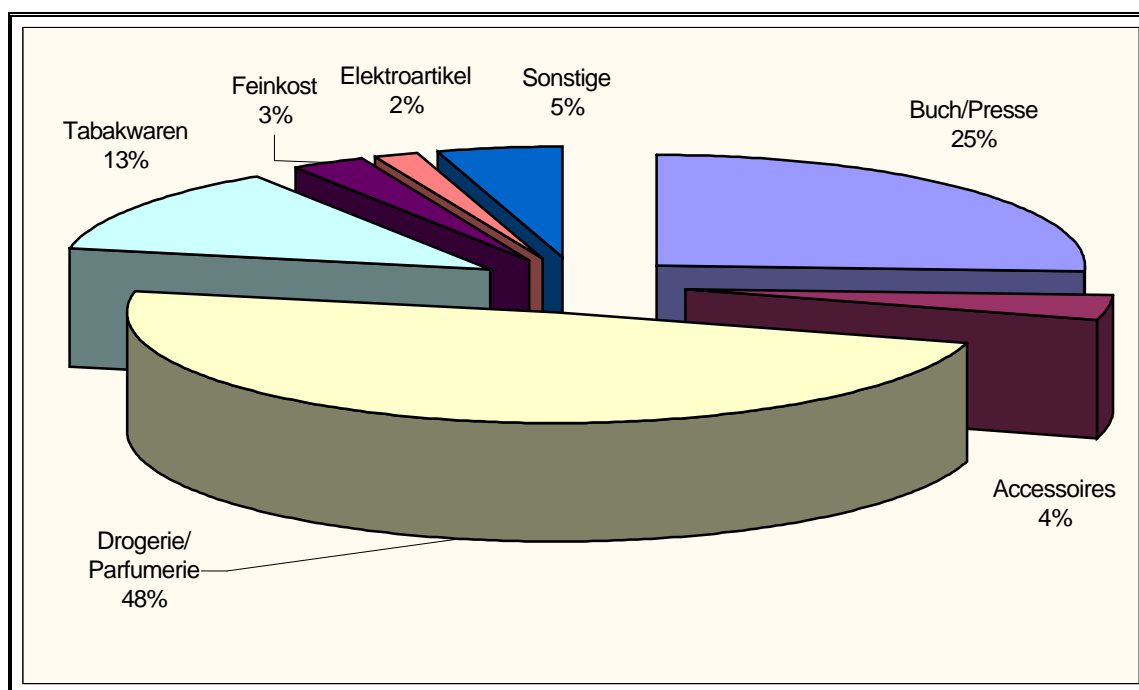
**Abbildung 4-7: Ausgaben der Incoming-Passagiere für Shopping am Flughafen**



Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

<sup>5</sup> Basis waren hierbei diejenigen Passagiere, die Ausgaben für Verzehr am Flughafen hatten.

**Abbildung 4-8: Ausgaben der Outgoing-Passagiere für Shopping am Flughafen**



Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

Bei den Ausgaben der Low cost-Reisenden handelt es sich um einen Kaufkraftzufluss für die Region Köln/Bonn. Eine Fallunterscheidung nach Incoming- oder Outgoing-Passagieren findet nicht statt. In beiden Fällen tragen die Ausgaben zu einer Steigerung der Wertschöpfung in der Region bei.

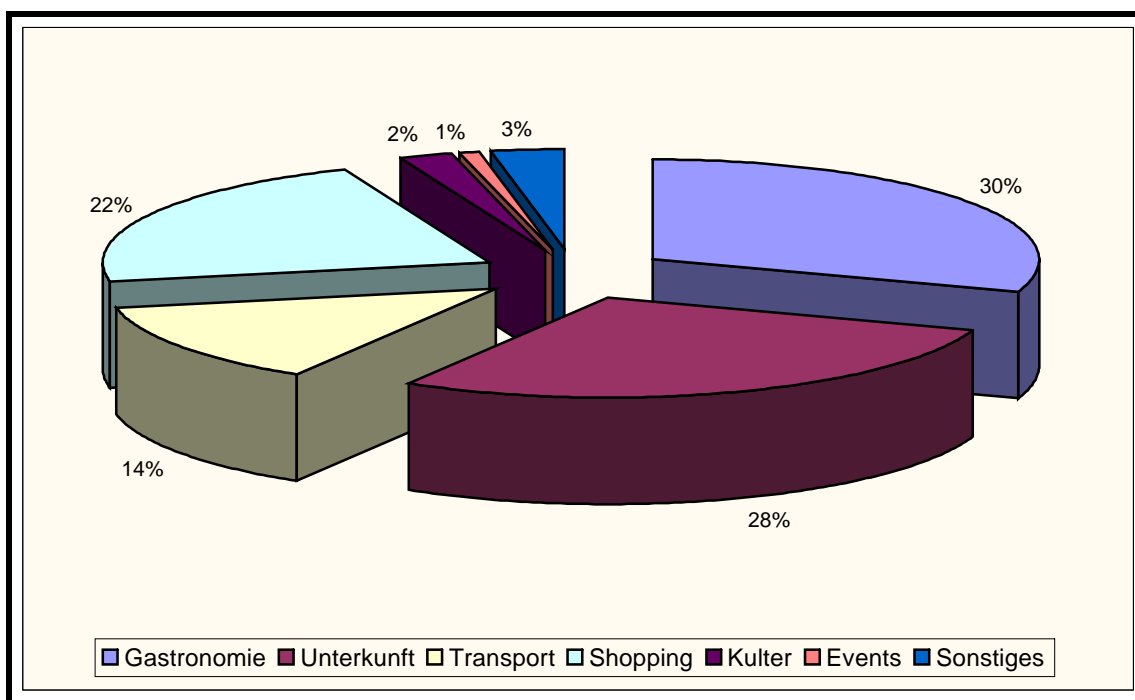
#### **4.1.4 Ausgaben der Passagiere in der (Ziel-)Region**

Die Ausgaben in der (Ziel-)Region bilden den zweiten Ausgabenblock, der für die Ermittlung der Kaufkrafteffekte entscheidend ist. Es sind zwei gegenläufige Wirkungen festzustellen. So resultieren zum einen Kaufkraftzuflüsse durch Ausgaben der Incoming-Passagiere in der Untersuchungsregion. Die Einnahmen im Einzelhandel, im Hotel- und Gaststättengewerbe etc. kommen der Region zugute und steigern die Wertschöpfung. Andererseits sind jedoch auch Kaufkraftabflüsse durch die Ausgaben der Outgoing-Passagiere in den jeweiligen Zielregionen zu erwarten. Ausgaben, die anstatt in der Untersuchungsregion in den Zieldestinationen getätigt werden, kommen der jeweiligen Zielregion zugute und gehen für die Untersuchungsregion verloren.

Bei den **Incoming-Passagieren** liegen die durchschnittlichen Ausgaben je Reise bei den Privatreisenden bei 293 € und bei den Geschäftsreisenden bei

248 €.<sup>6</sup> Dies ist jedoch auch auf die unterschiedliche Aufenthaltsdauer zurückzuführen. So beträgt die Aufenthaltsdauer bei Geschäftsreisen in der Region im Durchschnitt knapp 3 Tage, bei Privatreisen jedoch 7 Tage. Die folgende Abbildung zeigt, wie sich die Ausgaben in der Region auf verschiedene Ausgabenkategorien verteilen.

**Abbildung 4-9: Ausgabenanteile der Incoming-Passagiere in der Region nach Ausgabenkategorien**



Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

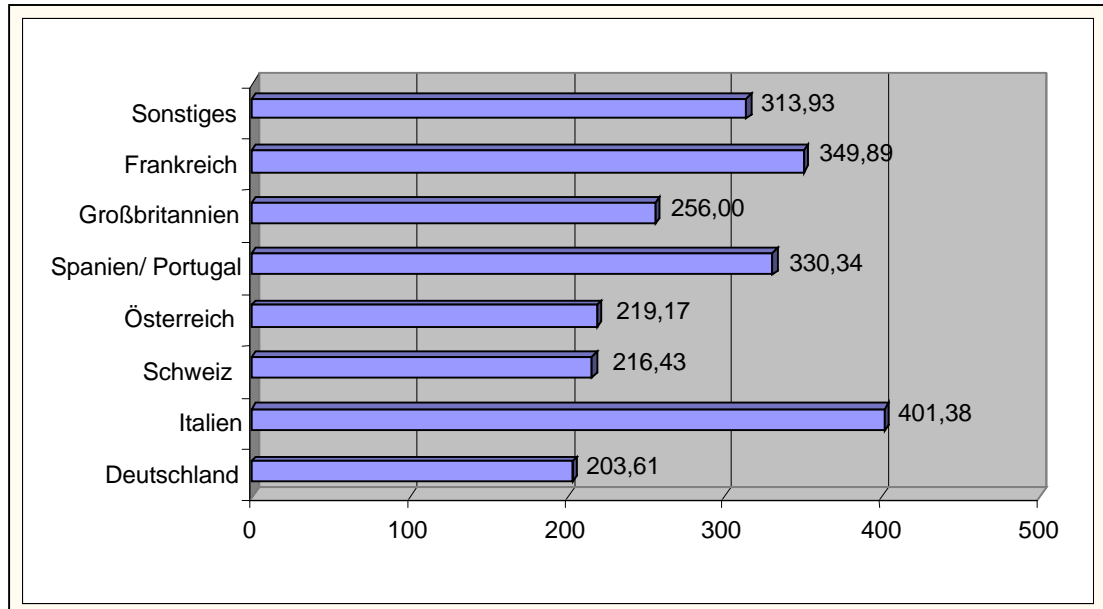
Der überwiegende Anteil der Incoming-Passagiere (ca. 60%) ist der Überzeugung, dass die günstigeren Ticketpreise für den Low cost-Flug keine Auswirkungen auf die Bereitschaft zu Mehr-Ausgaben während des Aufenthalts am Reiseziel haben. Rund 30% der Incoming-Passagiere haben aufgrund der günstigeren Ticketpreise ihre Ausgaben am Reiseziel gesteigert.

Im Fall der **Outgoing-Passagiere** zeigt sich, dass große Unterschiede in den Ausgaben je nach Zielregion bestehen. Die höchsten Ausgaben werden in den südeuropäischen Ländern (Italien, Frankreich, Spanien) getätigt. Ein Grund hierfür ist wiederum, dass es sich hierbei häufig um Urlaubsreisen mit längerer Aufenthaltsdauer handelt. So dauert ein Aufenthalt in Spanien im Durchschnitt ca. 6 Tage. Für die eher ausgabenschwachen Reisen innerhalb Deutschlands beträgt die Aufenthaltsdauer jedoch im Durchschnitt lediglich 3 Tage. Die

<sup>6</sup> Basis sind hier alle Incoming-Passagiere mit Ausgaben.

nachfolgende Abbildung zeigt die durchschnittlichen Ausgaben der Outgoing-Passagiere pro Reise in der jeweiligen Zielregion.

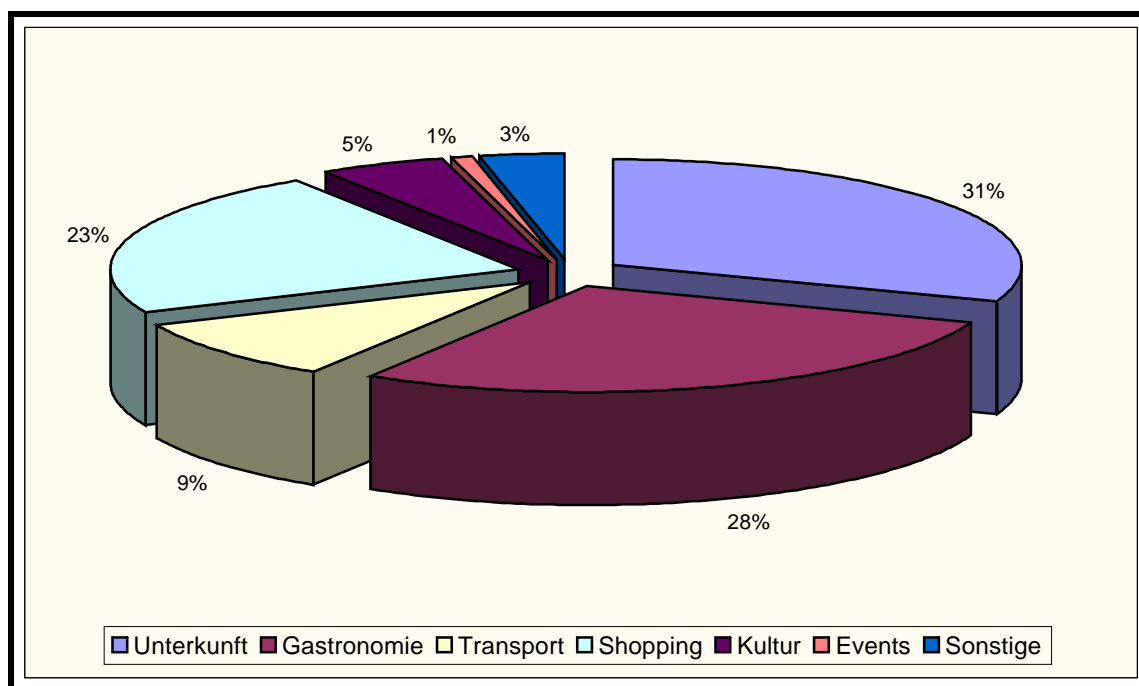
**Abbildung 4-10: Durchschnittliche Ausgaben der Outgoing-Passagiere nach Zielländern pro Reise (in €)**



Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

Bei den Outgoing-Passagiere werden die Ausgabenunterschiede zwischen Geschäfts- und Privatreisenden noch deutlicher. Geschäftsreisende geben im Durchschnitt pro Reise ca. 213 € aus, Privatreisende hingegen 315 €. Auch hier ist die unterschiedliche Reisedauer von Geschäfts- und Privatreisen (Geschäftsreisen 3 Tage, Privatreisen 5 Tage) mit verantwortlich für diesen Unterschied. Die Hälfte der Outgoing-Passagiere erwartet durch die günstigeren Ticketpreise keine gesteigerte Ausgabenbereitschaft am Zielort. Rund 38% der Outgoing-Passagiere können eine höhere Ausgabenbereitschaft bei ihren Reisen feststellen. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Verteilung der Ausgaben der Outgoing-Passagiere nach Ausgabenkategorien (unabhängig vom Zielort der Passagiere).

**Abbildung 4-11: Ausgabenanteile der Outgoing-Passagiere aus der Region nach Ausgabenkategorien**



Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Köln/Bonn Airport 2003.

## 4.2 Ermittlung der Kaufkrafteffekte in der Region Köln/Bonn

Die Kaufkrafteffekte in der Region Köln/Bonn, die auf das Low cost-Angebot am Flughafen Köln/Bonn zurückzuführen sind, werden aus den Ausgaben der Passagiere am Flughafen und in der (Ziel-)Region abgeleitet. Diese Ausgaben sind mithilfe der Passagierbefragung am Flughafen Köln/Bonn empirisch erhoben worden. Die Kaufkraftwirkungen aus dem Low-cost-Angebot setzen sich aus drei unterschiedlichen Effekten zusammen:

### 1. Ausgaben der Incoming-Passagiere in der Region Köln/Bonn

Die Ausgaben für Übernachtung, Verpflegung, Shopping etc. von Incoming-Passagieren kommen der Region zugute. Sie stellen einen Kaufkraftzufluss für die Region dar. Um den durch das Low cost-Angebot induzierten Anteil dieses Kaufkraftzuflusses für die Region Köln/Bonn zu quantifizieren, werden lediglich die Ausgaben der Passagiere berücksichtigt, die ohne ein Low cost-Angebot nicht (oder wahrscheinlich nicht) in die Region gekommen wären. Die übrigen Passagiere wären mit anderen Fluggesellschaften oder anderen Verkehrsträgern (Bahn, Pkw etc.) angereist und bewirken daher unabhängig vom Low cost-Angebot einen Kaufkraftzufluss für die Region. Weiterhin sind für die Kaufkraftanalyse nur die Passagiere relevant, die sich in der Untersuchungsregion aufgehalten haben. In der Gruppe der

Incoming-Passagiere sind daher diejenigen Passagiere heraus zu filtern, die sich nur an anderen Orten aufgehalten haben.

## **2. Ausgaben der Outgoing-Passagiere in der jeweiligen Zielregion**

Die Ausgaben der Outgoing-Passagiere an ihren jeweiligen Zielorten können einen Kaufkraftabfluss für die Untersuchungsregion bewirken. Ebenso wie bei den Incoming-Passagieren sind jedoch auch hier nur Ausgaben von Passagieren zu berücksichtigen, die ohne ein Low cost-Angebot nicht verreist wären (Low cost-Induzierung), da ansonsten die Reise mit einem anderen Verkehrsmittel angetreten worden wäre. Es handelt sich in diesem Fall somit nicht um einen Kaufkraftabfluss, der durch die Low cost-Carrier hervorgerufen wird.

Im Fall des Kaufkraftabflusses durch die Outgoing-Passagiere ist weiterhin die Alternativverwendung der Ausgaben entscheidend. So kommt es nur dann zu einem Kaufkraftabfluss, wenn die Ausgaben ansonsten in der Untersuchungsregion getätigt worden wären. Handelt es sich hingegen um zusätzliche Ausgaben, so resultiert daraus kein negativer Kaufkrafteffekt. Es sind daher nur die Ausgaben der Passagiere in die Analyse einzubeziehen, die alternativ das Geld in der Region Köln/Bonn ausgegeben hätten.

Weiterhin entscheidend ist der Herkunftsort der Passagiere (regionale Abgrenzung). Es werden nur die Ausgaben der Passagiere in die Kaufkraftanalyse einbezogen, die aus der Untersuchungsregion kommen. Hierbei liegt die Annahme zugrunde, dass nur Passagiere mit einem Herkunftsort innerhalb der Untersuchungsregion ihre Ausgaben dort alternativ getätigt hätten.

## **3. Ausgaben der Passagiere am Flughafen Köln/Bonn**

Kaufkraftwirkungen resultieren auch aus den Ausgaben der Passagiere (Outgoing und Incoming) am Flughafen Köln/Bonn. Diese Ausgaben bewirken einen Kaufkraftzufluss für die Untersuchungsregion. Um den Teil der Ausgaben abschätzen zu können, der auf das zusätzliche Luftverkehrsaufkommen durch das Low cost-Angebot zurückzuführen ist, werden auch hier nur diejenigen Passagiere in der Analyse berücksichtigt, die ohne ein Low cost-Angebot nicht verreist wären (Low cost-Induzierung). Hierbei wird unterstellt, dass bei alternativer Verkehrsmittelwahl ebenfalls Ausgaben am Startpunkt der Reise getätigt werden, die auch in der Region wirksam werden (z.B. am Hauptbahnhof Köln).

Aus der Passagierbefragung werden durchschnittliche Ausgaben der oben aufgeführten Passagiergruppen ermittelt. Diese Durchschnittswerte dienen als Grundlage für die Berechnung der Kaufkrafteffekte aus dem Low cost-Angebot. Die Hochrechnung der Effekte erfolgt über die jeweiligen Anteile der einzelnen Passagiergruppen am gesamten Low cost-Aufkommen am Flughafen Köln/Bonn (vgl. Tabelle 4-1 und 4-2).

**Tabelle 4-1: Kaufkraftwirkungen der Incoming-Passagiere**

	<b>Mittelwert je Reise (in €)</b>	<b>Gesamtausgaben der LCC-Incoming- Passagiere (in Mio. €)</b>
<b>Ausgaben Incoming-Passagiere in der Region</b>	+273,62	+17,3
<b>Ausgaben der Incoming- Passagiere am Flughafen</b>	+11,80	+1,9
<b>Kaufkraftzufluss durch LCC- Markt</b>	<b>+285,42</b>	<b>+19,2</b>

Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Flughafen Köln/Bonn 2003, Datenmaterial Flughafen Köln/Bonn, eigene Berechnungen.

Anmerkung: Basis der Berechnung sind alle Passagiere, die ohne ein Low cost-Angebot nicht verreist wären (Low cost-Induzierung)

Für die Ausgaben der Incoming-Passagiere in der Region ergibt sich im Mittel je Reise eine Höhe von 273,62 €. Bezogen auf den gesamten Low cost-Markt am Flughafen Köln/Bonn ergeben sich hieraus Gesamtausgaben der Incoming-Passagiere in Höhe von 17,3 Mio. € (Kaufkraftzufluss für die Region). Hierbei wird ein Passagieraufkommen von rund 63.000 Reisenden zugrunde gelegt (Low cost-Induzierung und Aufenthaltsort der Incoming-Passagiere in der Region). Am Flughafen Köln/Bonn geben die Incoming-Passagiere im Durchschnitt 11,80 € aus. Bei einem Aufkommen von knapp 165.000 Low cost-Reisenden ergibt sich daraus ein Kaufkraftzufluss für die Region in Höhe von 1,9 Mio. € (Low cost-Induzierung). Insgesamt ist durch die Low cost-Passagiere, die in Köln/Bonn ankommen, ein Kaufkraftzufluss für die Region Köln/Bonn in Höhe von 19,2 Mio. € zu erwarten.

**Tabelle 4-2: Kaufkraftwirkungen der Outgoing-Passagiere**

	<b>Mittelwert je Reise (in €)</b>	<b>Gesamtausgaben der LCC-Outgoing-Passagiere (in Mio. €)</b>
<b>Geplante Ausgaben der Outgoing-Passagiere aus der Region in der Zielregion</b>	-310,01	-33,3
<b>Ausgaben am Flughafen Köln/Bonn</b>	+6,73	+2,5
<b>Kaufkraftverlust durch LCC-Markt</b>	<b>-303,28</b>	<b>-30,8</b>

Quelle: Passagierbefragung IfV Köln, Flughafen Köln/Bonn 2003, Datenmaterial Flughafen Köln/Bonn, eigene Berechnungen.

Anmerkung: Basis der Berechnung sind alle Passagiere, die ohne ein Low cost-Angebot nicht verreist wären (Low cost-Induzierung)

Die Outgoing-Passagiere geben in der jeweiligen Zielregion im Durchschnitt 310,01 € aus. Bezogen auf den gesamten Low cost-Markt am Flughafen Köln/Bonn ist daher ein Kaufkraftabfluss in Höhe von 33,3 Mio. € zu erwarten. Basis dieser Berechnung ist ein Aufkommen von rund 107.000 Reisenden (Outgoing-Passagiere aus der Untersuchungsregion, Ausgaben alternativ in der Region, Low cost-Induzierung). Ein Zufluss an Kaufkraft für die Region resultiert jedoch aus den Ausgaben der Passagiere am Flughafen. Mit durchschnittlichen Ausgaben von 6,73 € pro Reise und einem Low cost-Aufkommen von rund 372.000 Reisenden (Low cost-Induzierung) ergeben sich Gesamtausgaben in Höhe von 2,5 Mio. €. Hierdurch wird der Kaufkraftabfluss aus der Region vermindert. Es ergibt sich schließlich durch die Ausgaben der Outgoing-Passagiere im Saldo ein Kaufkraftverlust in Höhe von 30,8 Mio. €.

**Tabelle 4-3: Saldierung der Kaufkrafteffekte**

	<b>Incoming insgesamt in Mio. €</b>	<b>Outgoing insgesamt in Mio. €</b>	<b>Saldo Incoming zu Outgoing (in Mio. €)</b>
<b>Ausgaben in der Region Köln/Bonn</b>	+17,3	-33,3	-16,0
<b>Flughafenausgaben</b>	+1,9	+2,5	+4,4
<b>Kaufkrafteffekte in der Region</b>	<b>+19,2</b>	<b>-30,8</b>	<b>-11,6</b>

Quelle: Eigene Berechnungen.

Für die abschließende Beurteilung der Kaufkraftwirkungen aus dem Low cost-Angebot am Flughafen Köln/Bonn werden die Einzeleffekte (Ausgaben in der Region bzw. in der Zielregion, Ausgaben am Flughafen) saldiert. Insgesamt ergibt sich somit aus dem Low cost-Angebot am Flughafen Köln/Bonn ein Kaufkraftverlust für die Region in Höhe von 11,6 Mio. € (vgl. Tabelle 4-3). Dies ist hauptsächlich darauf zurück zu führen, dass zur Zeit noch unterschiedliche Passagieranteile von Outgoing- und Incoming-Passagieren im Low cost-Markt am Köln/Bonn Airport vorherrschen. Bei einer Angleichung der Anteile beider Passagiergruppen reduziert sich dieser Kaufkraftverlust.

Aus diesem Kaufkraftverlust ergibt sich für die Region ein negativer Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekt. Aus dem Kaufkraftverlust von 11,6 Mio. € resultieren für die Untersuchungsregion ein negativer Beschäftigungseffekt von 110 Beschäftigten und ein Wertschöpfungsrückgang von 6 Mio. € (vgl. Tabelle 4-4).

**Tabelle 4-4: Regionalwirtschaftliche Wirkungen aus den Kaufkrafteffekten**

	<b>Kaufkraftwirkungen</b>
<b>Beschäftigte</b>	-110
<b>Einkommen</b>	-3 Mio. €
<b>Wertschöpfung</b>	-6 Mio. €

Quelle: Eigene Berechnungen.

## 5. Zusammenfassung der regionalwirtschaftlichen Effekte des Low cost-Marktes

### 5.1 Regionalwirtschaftliche Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte des Low cost-Marktes insgesamt

In der vorliegenden Studie sind die regionalwirtschaftlichen Wirkungen des Low cost-Luftverkehrs für die Region Köln/Bonn ermittelt worden. Mit rund 4 Mio. Passagieren nutzten in 2003 bereits mehr als 51% der Flugreisenden am Köln/Bonn Airport das Low cost-Angebot. Das Low cost-Luftverkehrsaufkommen am Köln/Bonn Airport führt zu einer Beschäftigung von insgesamt knapp 14.300 Beschäftigten in der Region. Damit verbunden sind eine regionale Wertschöpfung von 772 Mio. € und ein Einkommen in der Region von knapp 400 Mio. € (vgl. Tabelle 5-1). Grundlagen der Wirkungsermittlung sind u.a. eine Fluggastbefragung von etwa 1.000 Low cost-Passagieren am Köln/Bonn Airport und eine schriftliche Befragung von rund 360 regionalen Unternehmen in den Kammerbezirken der IHK Köln und IHK Bonn.

**Tabelle 5-1: Regionalwirtschaftliche Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte des Low cost-Marktes insgesamt**

	Direkte und indirekte Wirkungen	Standortwirkungen für die gewerbliche Wirtschaft	Kaufkraftwirkungen	Regionalwirtschaftliche Wirkungen gesamt
<b>Beschäftigte</b>	4.420	9.980	-110	14.290
<b>Einkommen</b>	123 Mio. €	278 Mio. €	-3 Mio. €	398 Mio. €
<b>Wertschöpfung</b>	239 Mio. €	539 Mio. €	-6 Mio. €	772 Mio. €

Quelle: Unternehmensbefragung IfV Köln.

Dieser regionalwirtschaftliche Effekt setzt sich aus drei Wirkungskomponenten zusammen:

- Die größere Reisetätigkeit bzw. der Mehrverkehr am Flughafen Köln/Bonn infolge des Low cost-Angebotes erzeugt eine höhere **Wertschöpfung und Beschäftigung am Flughafen** (direkte Effekte z.B. Airlines, Flughafengesellschaft, sonstiger am Flughafen angesiedelter Unternehmen) sowie bei Vorleistungsunternehmen und Lieferanten (indirekte Effekte). Die Wirkungen des Low cost-Luftverkehrs liegen bei 4.420 Beschäftigten am

Flughafen und bei Vorleistungsunternehmen. Die regionale Wertschöpfung steigt um 239 Mio. €.

- Daneben entstehen wirtschaftliche **Vorteile für regionale Unternehmen** (Industrie, Handel, Dienstleistungsunternehmen) als Nutzer des Low cost-Angebotes am Flughafen Köln/Bonn. Diese Vorteile schlagen sich nieder in Kostensenkungen und Absatzsteigerungen infolge des verbesserten Luftverkehrsangebotes. Etwa drei Viertel der Unternehmen geben an, dass das Low cost-Angebot am Köln/Bonn Airport für den eigenen Unternehmensstandort eine hohe Bedeutung bzw. einen positiven Begleiteffekt hat. Die Kosteneinsparungen (günstigere Tickets, geringere Übernachtungskosten und Spesen) sowie Produktivitätsvorteile (Einsparung Arbeitszeit) betragen für die regionalen Unternehmen etwas mehr als 145 Mio. € im Jahr. Durch Kosteneinsparungen und Umsatzsteigerungen der Unternehmen ergibt sich ein Beschäftigungszuwachs in der Region von etwa 10.000 Beschäftigten. Die Steigerung der regionalen Wertschöpfung liegt bei 539 Mio. € und der regionalen Einkommen bei 278 Mio. €.
- Aus dem Low cost-Markt resultieren **Kaufkraftwirkungen**. So kommt es zu einem Kaufkraftabfluss für die Untersuchungsregion in Höhe von 33,3 Mio. € durch Ausgaben der Low cost-Passagiere aus der Flughafenregion am jeweiligen Zielort. Diese Ausgaben wären in der Region Köln/Bonn getätigt worden, wenn es das Low cost-Angebot nicht gegeben hätte. Zum anderen führen jedoch die Ausgaben von Touristen und Geschäftsleuten, die die Region Köln/Bonn besuchen und das Low cost-Angebot zur Anreise genutzt haben sowie die Ausgaben der Low cost-Passagiere am Flughafen zu zusätzlichen Einnahmen in der Region Köln/Bonn in Höhe von 21,7 Mio. €. Diese Einnahmen wären ohne das Low cost-Angebot nicht realisiert worden und stellen damit einen Kaufkraftzufluss dar. Insgesamt ergibt sich somit lediglich ein Kaufkraftabfluss für die Untersuchungsregion von 11,6 Mio. € aus dem Low cost-Angebot am Köln/Bonn Airport.

Mit der Studie wird eine Bewertung des Low cost-Marktes im Hinblick auf die regionalen wirtschaftlichen Wirkungen ermöglicht. Der Beschäftigungseffekt von rund 14.300 zeigt auf, welche positiven wirtschaftlichen Wirkungen der Low cost-Markt am Köln/Bonn Airport erzeugt.

## 5.2 Fiskalische Wirkungen

Aus dem Low cost-Angebot am Köln Bonn Airport entstehen regionalwirtschaftliche Wirkungen für die Untersuchungsregion. Die Leistungserstellung am

Flughafen, die Standortwirkungen für die gewerbliche Wirtschaft und die Kaufkraftwirkungen führen insgesamt zu einer Erhöhung der Beschäftigung, der Wertschöpfung und der Einkommen in der Region. Aus den gesteigerten wirtschaftlichen Aktivitäten entsteht für die öffentlichen Haushalte (EU, Bund, Land, Kommunen) ein Anstieg der Steuereinnahmen. Steuermehreinnahmen resultieren u.a. aus:

- einer Erhöhung der Einkommensteuer infolge eines Anstiegs der Einkommen in der Region,
- einem Zuwachs der Steuereinnahmen aus gewerblicher Tätigkeit (z.B. Gewerbesteuer, Körperschaftsteuer) sowohl der Unternehmen am Flughafen als auch der Unternehmen in der Region,
- einem Anstieg der Mehrwertsteuer infolge der gestiegenen wirtschaftlichen Aktivitäten (Anstieg der Lieferungen und Leistungen in der Region, Konsumausgaben) und
- einem Anstieg der verschiedenen Verbrauchsteuern (z.B. Mineralölsteuer).

Der Anstieg der Steuereinnahmen aus der Steigerung der wirtschaftlichen Aktivität in der Region kommt dabei den einzelnen öffentlichen Haushalten in unterschiedlichem Ausmaß zugute. Die Aufteilung der Steuermehreinnahmen auf die öffentlichen Haushalte hängt nicht allein vom Umfang der gestiegenen Wirtschaftsaktivität in der Region ab, sondern auch von der jeweiligen Steuerart (Gemeinschafts-, Bundes-, Landes-, Gemeindesteuern) sowie von den Regelungen des horizontalen und vertikalen Finanzausgleichs.

Um dennoch die fiskalischen Wirkungen des Low cost-Marktes in ihren Größenordnungen abschätzen zu können, werden die durchschnittlichen Steuermehreinnahmen infolge der regionalwirtschaftlichen Wertschöpfungseffekte für die einzelnen Gebietskörperschaften wie folgt ermittelt:

- Um die Mehreinnahmen für Bund, Land und Kommunen zu ermitteln, wird zunächst die Verteilung der Steuereinnahmen in Deutschland herangezogen. Die gesamten kassenmäßigen Steuereinnahmen (nach Verteilung) für das Jahr 2002 betragen 442 Mrd. €. <sup>7</sup> Davon entfallen auf den Bund 43,5%, auf die Länder 40,4%, auf die Kommunen 11,9% und auf die EU (EU-Eigenmittel) 4,2%.

---

<sup>7</sup> Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2003 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 2003, S. 534.

- Für Deutschland wird eine durchschnittliche Steuerquote (Steuereinnahmen zu Bruttowertschöpfung) ermittelt. Bei einer Bruttowertschöpfung von 1.964 Mrd. €<sup>8</sup> liegt die Steuerquote im Jahr 2002 bei 22,5%.
- Die kassenmäßigen Steuermehreinnahmen, die aus der durch den Low cost-Markt ausgelösten Steigerung der Bruttowertschöpfung in der Region (772 Mio. €) resultieren, betragen damit unter Verwendung der durchschnittlichen Steuerquote rund 174 Mio. €.
- Berücksichtigt man nun die Verteilung der Steuereinnahmen auf die Gebietskörperschaften in Deutschland, so können die Steuermehreinnahmen aus der gestiegenen regionalwirtschaftlichen Wertschöpfung durch das Low cost-Angebot abgeschätzt werden (vgl. Tabelle 5-2).

**Tabelle 5-2: Durchschnittliche Steuermehreinnahmen von Bund, Land und Gemeinden infolge der Wertschöpfungseffekte des Low cost-Marktes**

	<b>Kassenmäßige Steuermehreinnahmen in Mio. €</b>
<b>Steuereinnahmen Bund</b>	76 Mio. €
<b>Steuereinnahmen Land</b>	70 Mio. €
<b>Steuereinnahmen Kommunen</b>	21 Mio. €
<b>Nachrichtlich: EU-Eigenmittel</b>	7 Mio. €
<b>Steuereinnahmen insgesamt</b>	174 Mio. €

Quelle: Eigene Berechnungen.

Die gestiegene Wertschöpfung in der Region infolge des Low cost-Marktes führt zu einem Anstieg der Steuereinnahmen von insgesamt 174 Mio. €. Insgesamt verbleiben für den Bund 76 Mio. €, das Land 70 Mio. € und die Kommunen 21 Mio. €.

<sup>8</sup> Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2003 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 2003, S. 663.

## 6. Expertengespräche

Es konnte gezeigt werden, dass durch das Angebot der Low cost-Carrier am Köln Bonn Airport bedeutende regionalwirtschaftliche Wirkungen auf Beschäftigung, Wertschöpfung und Einkommen ausgehen. Hinter den gesamten regionalwirtschaftlichen Wirkungen verbirgt sich ein sehr differenziertes Bild. Einzelne Branchen und Bereiche profitieren vom Low cost-Markt in sehr unterschiedlichem Ausmaß. Die Bedeutung, Auswirkungen und Entwicklungschancen für einzelne Bereiche, die sich aus dem wachsenden Low cost-Markt ergeben, werden auf der Basis von durchgeführten Gesprächen in der Region aufgezeigt. Es sind Gespräche u.a. mit Vertretern von Unternehmen, Verbänden und touristischen Einrichtungen geführt worden. Nachfolgend werden die wesentlichen Aussagen und Erkenntnisse zusammengefasst.

### Einzelhandel

Der wachsende Low cost-Markt beinhaltet einen Zuwachs von in der Region Köln/Bonn ankommenden (incoming) Reisenden. Die Ausgaben der Low cost-Reisenden in der Region Köln/Bonn führen zu einem Kaufkraftzufluss und damit auch zu Umsatzsteigerungen im Einzelhandel. Im Einzelnen können folgende Aussagen zu den Wirkungen und Entwicklungsoptionen des Low cost-Marktes für den Einzelhandel abgeleitet werden:

- Der Einzelhandel erwartet aus dem Zuwachs von Low cost-Reisenden in der Region Köln/Bonn **Umsatzsteigerungen**. In einer Befragung des Einzelhandelsverbands in Köln zeigte sich, dass rund 41% der Geschäfte in der Innenstadt angeben, von den Einkaufstouristen zu profitieren. In den Vororten sind dies rund 6%. 75% der Geschäfte in der Innenstadt und 60% in den Vororten wollen die Bemühungen um Einkaufstouristen intensivieren. Dies zeigt, dass derzeit durch die Low cost-Reisenden vor allem beim Handel in den Innenstadtlagen Umsatzsteigerungen entstehen.
- Trotz der positiven Umsatzwirkungen sind die Effekte aus dem Wachstum des Low cost-Marktes für den Einzelhandel derzeit eher noch gering. Die Umsatzwirkungen je Flugreisenden bleiben hinter den Wirkungen anderer Einkaufstouristen zurück. Dies liegt vor allem daran, dass die Kapazität zur Mitnahme von in der Region gekauften Waren im Flugverkehr begrenzt ist. Aus Sicht des Handels besteht noch ein **Verbesserungsbedarf in der Logistik**. Es sind neue Konzepte zu entwickeln, die das Mitnehmen von in der Region gekauften Waren durch die Low cost-Reisenden vereinfachen oder die Zustellung nach Hause erleichtern. Dann wird mit einem weiteren

Umsatzwachstum für den Einzelhandel durch die Low cost-Reisenden zu rechnen sein.

- Für den Einzelhandel besitzen die Stammkunden aus der Region eine höhere Bedeutung verglichen mit den Einkaufstouristen. Dennoch sollen Chancen zur Umsatzsteigerung aus dem Zuwachs an Low cost-Reisenden verstärkt genutzt werden, um dem weiteren Flächenwachstum im Einzelhandel zu begegnen. Um mögliche Verdrängungseffekte von Stammkunden aus der Region durch einen Zuwachs von Einkaufstouristen in den Innenstädten zu Spitzenlastzeiten zu vermeiden, befürwortet der Handel eine **gleichmäßigere Auslastung mit Einkaufstouristen** über das Jahr verteilt. Durch die Kombination mit anderen Events (z.B. Kölner Lichter) sollten Einkaufstouristen durch den Low cost-Markt für die Region zu Zeiten gewonnen werden, in denen Kapazitäten in den Innenstädten noch vorhanden sind.
- Indirekte Wirkungen aus dem Low cost-Markt für den Handel in der Region ergeben sich bei einem **Zuwachs von Messegästen** (Besucher, Aussteller), die verglichen mit den Einkaufstouristen für den Handel wichtiger sind. Deren Ausgaben im Handel übersteigen in der Regel die Ausgaben der Einkaufstouristen.
- Aus Sicht des Handels gibt es mittel- bis langfristig gute bis sehr gute Chancen, dass durch wachsende Ausgaben der Low cost-Reisenden ein stärkerer Umsatzeffekt resultiert. Hierfür sollen die ausländischen Kunden stärker beworben werden. Hierzu dient u.a. das Projekt „**shopping + more**“, das von KölnTourismus und City-Marketing in Abstimmung mit der IHK und dem Einzelhandelsverband gestartet worden ist, um Köln noch stärker als Einkaufs- und Erlebnisstadt zu profilieren. Verteilt werden „shopping + more“-Plastikboxen (Themenheftchen zu Shopping, Events, Informationen) u.a. am Info-Counter am Flughafen und bei den Agenturen der Low cost-Carrier.

### **Hotel- und Gaststättengewerbe**

Aus der Passagierbefragung der Low cost-Reisenden am Köln Bonn Airport zeigt sich, dass ein Großteil der Ausgaben der Incoming-Passagiere (Geschäfts- und Privatreisende) in der Untersuchungsregion für Unterkunft und Gastronomie getätigt werden (bis zu 60%). Dahinter verbergen sich für das Hotel- und Gaststättengewerbe unterschiedliche Entwicklungen.

- Durch die Low cost-Reisenden ist die Anzahl der Übernachtungen in der Region gestiegen. Insbesondere nimmt der Anteil der ausländischen Gäste zu. Die Wirkungen liegen in einer **besseren Auslastung** der Kapazitäten und in **Umsatzsteigerungen** für das Gewerbe.

- Aus Sicht des Hotel- und Gaststättengewerbes bietet der Zuwachs an Übernachtungen durch Low cost-Reisende für das Gewerbe die Chance, einem stark gestiegenen Angebot an Übernachtungskapazitäten eine **höhere Übernachtungsnachfrage** gegenüber zu stellen.
- Teilweise gibt es durch das Angebot der Low cost-Carrier **kontraktive Wirkungen**. Im Geschäftsreiseverkehr ist zum Teil feststellbar, dass durch das verbesserte Flugangebot der Low cost-Carrier ab Köln Bonn Airport Übernachtungen eingespart werden. Dies ist für den Tourismusbereich nicht spürbar. Insgesamt verbleibt ein Zuwachs aus dem Low cost-Markt.
- Positiv wirkt der **Info-Counter als Anlaufstelle** für Incoming-Passagiere am Flughafen Köln/Bonn. Hier werden die Low cost-Reisenden angesprochen und für die Region als Gast gewonnen (z.B. durch spezielle Angebote wie der Welcome Card).
- Aus Sicht des Hotel- und Gaststättengewerbes ist feststellbar, dass der Low cost-Reisende **nicht zwingend ein Low cost-Hotelgast** ist. Ein günstiger Flugpreis ist nicht direkt verbunden mit der Buchung eines günstigen Hotels in der Untersuchungsregion. Vielmehr verfügt der Gast über ein festes Budget für den Aufenthalt in der Region. Ersparnisse bei den Flugtickets führen zu höheren Ausgaben in der Region u.a. bei Hotels, Gaststätten und Einzelhandel.
- Von dem Zuwachs an Übernachtungen aus dem Low cost-Markt profitieren in erster Linie die **Innenstadthotels**. Die Nähe zu den touristischen Attraktionen führt verstärkt zur Buchung von Übernachtungskapazitäten in Innenstadtlage.
- Gut zu vermarkten bei Low cost-Reisenden sind aus Sicht des Hotel- und Gaststättengewerbes die **Spezialitäten** der Region. Daher profitieren z.B. im Gastgewerbe insbesondere die Brauhäuser in der Region von den Low cost-Reisenden aus dem In- und vor allem Ausland.
- Es werden große **Entwicklungschancen** durch das Low cost-Angebot für die Region gesehen. Dies gilt insbesondere dann, wenn es durch eine stärkere Verknüpfung des Low cost-Angebotes mit Sonderveranstaltungen / Events (z.B. Weltjugendtag, Confederations Cup, WM 2006) in der Region gelingt, neue Nutzergruppen bzw. Schichten zu gewinnen, die bisher die Region als touristisches Ziel nicht entdeckt haben. Die Veranstaltungen bieten die Chance, das Interesse der Teilnehmer aufgrund der günstigen Anreise und durch eine hohe Attraktivität der Region für weitere Besuche zu wecken. Hierin liegt aus Sicht des Hotel- und Gaststättengewerbes eine

große Chance, die Entwicklungen aus dem Low cost-Markt verstärkt nachhaltig werden zu lassen.

- Wichtig für die Qualität der angebotenen Dienstleistungen ist die Weiterentwicklung von **Packages** (u.a. Anreise, Übernachtung, Events, Mobilitätsmanagement in der Region) in Verbindung mit den Sonderveranstaltungen, die die Attraktivität der Region für Low cost-Reisende weiter steigern können.
- Weiteres Potential für die Vermarktung der Region wird vor allem im **asiatischen Raum** gesehen. Günstige Angebote im Luftverkehr und eine bessere Erreichbarkeit werden dazu führen, dass das Hotel- und Gaststättengewerbe in diesem Bereich neue Märkte erschließen kann.

### **Tourismus in der Region**

Durch das Angebot der Low cost-Carrier am Köln Bonn Airport konnte die Region einen Zuwachs bei den Besuchern aus dem In- und Ausland verbuchen. Dabei ist sowohl ein Anstieg der Tagesgäste als auch ein Zuwachs bei den Übernachtungszahlen zu verzeichnen. Das dynamische Wachstum der Besucherzahlen aus dem In- und Ausland hat sich auch im ersten Quartal 2004 mit einem Zuwachs von mehr als 12% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum fortgesetzt. Aus dem Zuwachs der Besucher resultiert ein Kaufkraftzufluss für die Region. Im Einzelnen sind folgende Entwicklungen beobachtbar:

- Die durchschnittliche **Aufenthaltsdauer** von Gästen aus Deutschland liegt bei 1,7 Tagen und bei Besuchern aus dem Ausland bei 2,1 Tagen. Die Gäste aus dem Ausland erzeugen für die Region eine höhere wirtschaftliche Wirkung in Form einer höheren Wertschöpfung.
- Die Low cost-Reisenden im Privatreiseverkehr sind **keine „billigen“ Reisenden**. Die Gäste sparen nicht an ihren Ausgaben in der Region, sondern nutzen die günstigeren Ticketkosten im Low cost-Markt für höhere Ausgaben in der Zielregion (Verausgabung eines fixen Budgets).
- Die Low cost-Reisenden **orientieren** sich zunächst in unterschiedlicher Weise in der Region. Etwa 80% der mit Low cost-Carriern anreisenden Gäste der Region besuchen zunächst Köln, 20% Bonn.
- Feststellbar ist im Tourismusverkehr eine **Verschiebung** bei der Anreise. Während die Anzahl der Low cost-Reisenden in die Region boomt, nimmt die Anzahl der mit der Bustouristik anreisenden Gäste ab.

- Für die Region ist ein **Kaufkraftabfluss** von Outgoing-Reisenden im Low cost-Markt feststellbar. Die Region Köln/Bonn steht mit anderen Städten und Regionen im Wettbewerb.
- Angestrebt wird eine „**Steuerung**“ der Nachfrage. Durch eine verstärkte Bewerbung von u.a. Sonderveranstaltungen wie dem Köln-Marathon oder den Kölner Lichtern sowie des Projektes „shopping + more“ soll eine gleichmäßigere Verteilung der Low cost-Reisenden über das Jahr erreicht werden. Betrachtet man die monatlichen Besucherzahlen, so zeigt sich, dass im Februar, April und in den Sommermonaten (Juni bis August) die Besucherzahlen hinter den anderen Monaten zum Teil deutlich zurückbleiben.
- Umfangreiche **Marketingaktivitäten** (z.B. Messeauftritte, gemeinsame Vermarktung mit Low cost-Carriern) durch KölnTourismus sollen die Gäste und Besucher stärker an die Region binden, um die eingetretene Entwicklung nachhaltig werden zu lassen.
- Im Bereich der **Geschäftsreisenden** im Low cost-Markt sind gegenläufige Entwicklungen feststellbar. Zum einen besteht die Tendenz, dass die Geschäftsreisenden zum Teil Mehrtagesbesuche von Messe und Kongressen durch Eintagesbesuche ersetzen. Hierdurch sinkt die Anzahl der Übernachtungen. Demgegenüber steht ein Zuwachs an Geschäftsreisenden (Tagesbesucher, Übernachtungen), da sich Unternehmensvertreter durch sinkende Reisekosten den Besuch von Messen und Kongressen eher leisten können.
- Betrachtet man die **regionalen Märkte** in Europa, so zeigen sich unterschiedliche Entwicklungen. Die Anzahl der Gäste aus Italien ist trotz einer Vielzahl von Verbindungen der Low cost-Carrier nach Italien hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Hingegen ist ein deutlicher Zuwachs der Gäste aus Spanien (+21%) und aus Österreich (+17%; vor allem Wien) zu verzeichnen. Ausbaufähig ist der Markt Großbritannien. Mit einem Zuwachs an Gästen ist ebenso aus Skandinavien und Osteuropa durch das verbesserte Angebot der Low cost-Carrier in diesem Jahr zu rechnen. Großes Potential bestünde für Verbindungen mit China. Im Jahr 2002 stieg die Anzahl der Gäste aus China um ein Drittel, im Jahr 2003 um weitere 3%.

### **Unternehmen in der Region**

Aus der verbesserten Luftverkehrsanbindung der Region entstehen für die regionalen Unternehmen als Nutzer der Low cost-Angebote Vorteile, die sich in einer besseren Erreichbarkeit darstellen. Diese positiven Effekte äußern sich in

Kosteneinsparungen, Produktivitätssteigerungen und besseren Absatz- und Beschaffungsmöglichkeiten.

- Das **Low cost-Angebot** wird von den Unternehmen in der Region zunehmend für die eigenen Geschäftsreisen in Anspruch genommen. Dies gilt nach Angaben der Unternehmen ebenso für die Geschäftsbesucher der Unternehmen. Verstärkt wird wieder Köln Bonn Airport als Startflughafen gewählt.
- Es profitieren vor allem solche Unternehmen vom Low cost-Angebot, die über Niederlassungen oder Geschäftskontakte in den Regionen verfügen, die von diesen Airlines angefliegen werden. Für viele Unternehmen können die Low cost-Airlines daher nicht vollständig die etablierten Fluggesellschaften mit ihrem weit verzweigten **Streckennetz** ersetzen.
- Nach Auskunft der Unternehmensvertreter sind aus dem Low cost-Markt **Einspareffekte** bei den **Ticketkosten** unmittelbar spürbar. Das gilt für die Geschäftsreisen mit den Low cost-Carriern. Dies gilt aber ebenso für Geschäftsreisen mit Linienfluggesellschaften. Auch hier werden durch den Wettbewerbsdruck deutliche Kosteneinsparungen erzielt.
- Von größerer Bedeutung sind die **Produktivitätsgewinne**, die sich aus dem verbesserten Flugangebot am Köln Bonn Airport durch die Low cost-Carrier ergeben. Durch mehr Direktverbindungen zu besseren Zeiten lässt sich der Ablauf der Geschäftsreisen optimieren. Ergebnis sind Einsparungen an Arbeitszeit, die für alternative Verwendungen in den regionalen Unternehmen eingesetzt werden können.
- Für die **zukünftige** Entwicklung der **Nutzung** von Low cost-Carriern durch die regionalen Unternehmen ist es von Bedeutung, dass die Buchungs- und Abrechnungsverfahren in die Systeme der Unternehmen integrierbar sind. Gelingt hierbei eine bessere Verzahnung, so ist von einem weiteren deutlichen Wachstum der Geschäftsreisen mit Low cost-Carriern auszugehen.
- Die neuen Entwicklungen im Low cost-Segment werden von den Unternehmen begrüßt. So wird vor allem eine **Low cost-Interkontverbindung** in die USA sehr positiv zur Intensivierung der Geschäftskontakte gesehen.

## **Messe- und Kongresswesen**

Das Messe- und Kongresswesen in der Untersuchungsregion steht im internationalen Standortwettbewerb. Das Messe- und Kongresswesen hat eine wich-

tige regionalwirtschaftliche Bedeutung u.a. als Absatz- und Marketinginstrument für die regionalen Unternehmen. Das Verkehrsinfrastrukturangebot ist für die Ausrichtung von Kongressen, Messen und Tagungen von zentraler Bedeutung. Die Bedeutung des Low cost-Angebotes am Flughafen Köln/Bonn ist dabei wie folgt einzuordnen:

- Das Low cost-Angebot entfaltet Vorteile für Mitarbeiter von Messe- und Kongressgesellschaft, indem das verbesserte Flugangebot insbesondere bei eigenen Geschäftsreisen zu europäischen Messe- und Kongressstandorten zu **Kosteneinsparungen** (Reisekosten, Übernachtungskosten, Spesen) und Produktivitätsgewinnen führt (Einsparung Arbeitszeit).
- Verstärkt werden bei Messen Tagesgäste registriert, bei denen der Besucher am Morgen an- und am gleichen Abend zurückreist. Durch das Angebot der Low cost-Carrier wird für viele **Messebesucher** aus dem europäischen Ausland wird der Tagesbesuch erst attraktiv. Die durchschnittliche Besuchszeit der Messegäste ist in den vergangenen Jahren von 1,9 Tagen auf 1,4 Tagen gesunken. Hierzu hat jedoch ebenso die gute Anbindung über den Schienenverkehr (ICE-Anbindung) beigetragen. Zudem wird die Anreise durch Kosteneinsparungen bei den Ticketkosten wesentlich günstiger, so dass der Low cost-Markt positive Auswirkungen auf die Zahl der Messebesucher hat.
- Für **Aussteller** spielen das Luftverkehrsangebot und insbesondere der Low cost-Markt eine nur untergeordnete Rolle. Die Entscheidung über die Teilnahme an einer Messe gründet sich auf anderen Einflussfaktoren.
- Eine große Bedeutung für die Region Köln/Bonn als Messe- und Kongressstandort in der Zukunft hätte eine **Erweiterung** des Low cost-**Angebotes** um den asiatischen Raum.
- Der Messe- und Kongressstandort in der Region Köln/Bonn wird den Low cost-Carriern gemeinsam **vermarktet**.

## 7. Nachhaltigkeit des Low cost-Angebots

Die Ergebnisse der Untersuchung haben gezeigt, dass durch den Low cost-Markt positive Auswirkungen auf die regionale Entwicklung (Wertschöpfung und Beschäftigung) zu erwarten sind. Hohe Passagierwachstumsraten der Low cost-Carrier haben den Flughafen Köln/Bonn aus seiner wirtschaftlichen Talsohle geführt.<sup>9</sup> Gleichzeitig konnte der Flughafen durch ein besseres Luftverkehrsangebot und damit eine bessere regionale Anbindung seine Funktion als Standortfaktor für die Region Köln/Bonn ausweiten. Entscheidend für die Beurteilung der Vorteilhaftigkeit des Low cost-Angebots ist jedoch, ob es sich hierbei lediglich um einen vorübergehenden Boom handelt, oder ob die Low cost-Carrier auch langfristig in der Lage bzw. bereit sind, ihr Angebot in Köln/Bonn aufrecht zu erhalten oder sogar auszuweiten. Es stellt sich somit die Frage nach der Nachhaltigkeit des Low cost-Angebots.

In Deutschland sind die Low cost-Airlines noch nicht lange am Markt. Aussagen zur Nachhaltigkeit dieser Entwicklung lassen sich daher nur durch den Vergleich mit der Entwicklung in anderen Low-cost-Märkten (z.B. USA, Großbritannien) treffen.

Den USA kommt die Vorreiterrolle im Low cost-Markt zu. Hier hatte vor ca. 25 bis 30 Jahren diese Marktentwicklung ihren Ursprung. Zahlreiche Low cost-Airlines (u.a. Southwest-Airlines) traten in Wettbewerb zu etablierten Carriern (z.B. PanAm) und konnten schnell hohe Marktanteile erzielen. Auf Strecken, die auch von Low cost-Carriern bedient wurden, waren die etablierten Carrier gezwungen, ihre Ticketpreise dauerhaft zu senken. Fliegen wurde erstmals billig. Heute hat sich der Low cost-Markt in den USA etabliert. Der Marktanteil der Low cost-Airlines liegt inzwischen bei 20 bis 25%. Einige Airlines aus der Anfangsphase sind zwar im Zuge der Marktkonsolidierung aus dem Markt ausgeschieden. Andere Fluggesellschaften (z.B. Southwest-Airlines, JetBlue) sind jedoch sehr erfolgreich im Markt tätig.<sup>10</sup>

Seit 1995 gibt es auch in der Europäischen Union erfolgreiche Low cost-Carrier. Vorreiter der Entwicklung war Großbritannien (Ryanair, Easyjet etc.). Von dort

---

<sup>9</sup> Unter dem Einfluss der Krise im Luftverkehrsmarkt lag das Passagieraufkommen im Jahr 2002 am Flughafen Köln/Bonn bei 5,5 Mio. Passagieren. Im Jahr 2003 konnte dieses Aufkommen bereits auf 7,8 Mio. gesteigert werden. Davon waren – nach zwei Jahren Marktpräsenz der Carrier – ca. 4 Mio. Low-cost-Passagiere. Für das Jahr 2004 erwartet man eine Fortsetzung dieses Wachstums und rechnet mit 8,5 Millionen Passagieren.

<sup>10</sup> Southwest ist inzwischen die drittgrößte Fluglinie in den USA und hat seit ihrer Gründung im Jahr 1972 durchgehend Gewinne erzielt. Im Geschäftsjahr 2001 – dem Krisenjahr im Luftverkehr – hatte Southwest einen Passagierzuwachs von 1,3 Prozent bei einer Umsatzrendite von 9,1 Prozent.

aus breitete sich das Low cost-Segment in ganz Europa aus. In Deutschland setzte der Low cost Boom im Jahr 1999 ein, als die irische Fluggesellschaft Ryanair ihren Flugbetrieb in Hahn eröffnete. Inzwischen haben die Low cost-Airlines in Europa einen Marktanteil von durchschnittlich ca. 10%. In Deutschland liegt der Marktanteil mit 12% leicht über dem Durchschnitt, in Großbritannien bedienen Low cost-Carrier zehn Jahre nach ihrem Markteintritt bereits 40% des Luftverkehrsmarktes. Diese hohen Wachstumsraten im britischen Markt, die selbst die Entwicklung in den USA übertreffen, legen die Vermutung nahe, dass das Low cost-Potential in Europa sehr groß zu sein scheint und auch in den anderen europäischen Staaten noch mit einem stärkeren Wachstum des Low cost-Marktes zu rechnen ist.

Auch wenn die Entwicklungen in Großbritannien und in den USA aufgrund von unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Bestimmungsfaktoren des Marktes (Kapazitäten, rechtliche Bestimmungen, Infrastrukturausstattung, geographische Gegebenheiten) nur unter Einschränkungen auf den deutschen Markt übertragen werden können, so gibt es für die künftige Entwicklung des Low cost-Marktes in Deutschland dennoch zumeist zuversichtliche Prognosen. Selbst vorsichtige Schätzungen erwarten von den Low cost-Carriern ein im Vergleich zu den etablierten Airlines überdurchschnittliches Wachstum. Für Europa reichen die Bandbreiten der Erwartungen von 14% im Jahr 2007 bis ca. 20 bis 30% Marktanteil bis zum Jahr 2015.<sup>11</sup> Für Deutschland wird sogar bis zum Jahr 2005 ein Marktanteil des Low cost-Segments zwischen 20 und 30% erwartet.

Das Low cost-Segment breitet sich gleichzeitig weiter aus. So entstehen derzeit z.B. in Asien erste Low cost-Airlines, die den asiatischen Raum bedienen. Auch hier rechnet man mit hohen Wachstumsraten im Low cost-Segment. Von Europa wird derzeit der Brückenschlag über den Atlantik zum nordamerikanischen Low cost-Markt vorbereitet. Die Vorreiterrolle kommt hierbei Deutschland und insbesondere dem Flughafen Köln/Bonn zu, der ab 2005 eine erste Low cost-Interkontverbindung bieten wird. Neben der Erschließung neuer Märkte weiten jedoch die Low cost-Carrier insbesondere in Deutschland auch ihre touristischen Verkehre aus. So bieten mit Germanwings und HLX bereits zwei deutsche Carrier eine Low cost-Verbindung zu den Balearen an. Diese Entwicklung geht zum einen zu Lasten der klassischen Feriencarrier. Auf der anderen Seite werden gerade auf diesen Strecken zahlreiche Neuverkehre geschaffen. Die Trends im Low cost-Sektor zeigen, dass sich die Carrier auf veränderte Marktbedingungen einstellen und nach

---

<sup>11</sup> Vgl. hierzu West LB 2001, 2002, Mercer Management 2001, McKinsey 2002.

Wegen suchen, in einem stark umkämpften Luftverkehrsmarkt erfolgreich am Markt zu bestehen.

Für den Flughafen Köln/Bonn, der mit ca. vier Millionen Low cost-Passagieren inzwischen der größte Low cost-Flughafen in Deutschland ist und auch in Europa zu den Spitzenairports in diesem Segment zählt, werden auch künftig steigende Wachstumsraten in diesem Bereich erwartet. Auch wenn viele Analysten eine baldige Marktkonsolidierung im Low cost-Segment in Deutschland erwarten, so zeigt das US-amerikanische Beispiel, dass Airlines mit einem überzeugenden Marktkonzept diese Phase überstehen und langfristig erfolgreich am Markt operieren. Der Flughafen Köln/Bonn hat aufgrund seines ausgedehnten Einzugsgebiets und seiner infrastrukturellen Ausstattung das entsprechende Potential, um diesen Airlines eine erfolgreiche Marktbearbeitung zu ermöglichen.

**Umfrage zur Nutzung des Luftverkehrsangebotes am Köln/Bonn Airport**

Rückantwort erbeten an:

Industrie- und Handelskammer zu Köln  
 Abt. Verkehr  
 Unter Sachsenhausen 10-26  
 50667 Köln

FAX-Nr.: 0221-1640-409

**I. Angaben zu Geschäftsreisen**

1. Machen Sie oder andere Mitarbeiter in Ihrem Unternehmen <b>Geschäftsreisen</b> ?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub> Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
<b>Wenn nein</b> , bitte weiter mit V. Allgemeine Strukturdaten!	

2. Unternehmen Sie oder andere Mitarbeiter in Ihrem Unternehmen geschäftliche <b>Flugreisen</b> ?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub> Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
<b>Wenn nein</b> , bitte weiter mit V. Allgemeine Strukturdaten!	

3. Nutzt Ihr Unternehmen auch das Angebot der <b>Billigflieger (Low Cost Carrier)</b> für geschäftliche Flugreisen?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub> Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
---	--

**II. Nutzung des Luftverkehrsangebots**

Die nachfolgenden Fragen beziehen sich auf **alle geschäftlichen Flugreisen**, die in Ihrem Unternehmen in den angegebenen Zeiträumen unternommen wurden!

	1. Halbjahr 2002 (ohne Billigflieger)	1. Halbjahr 2003 (mit Billigfliegern)
1. Wie viele geschäftliche Flugreisen wurden in Ihrem Unternehmen im angegebenen Zeitraum unternommen?	ca. _____ Flugreisen	ca. _____ Flugreisen

	1. Halbjahr 2002 (ohne Billigflieger) jeweils in % aller Flugreisen		1. Halbjahr 2003 (mit Billigfliegern) jeweils in % aller Flugreisen	
	Insgesamt	Ab Köln/Bonn Airport	Insgesamt	Ab Köln/Bonn Airport
2. <b>Wohin</b> wurden die Flugreisen unternommen? Bitte schätzen Sie jeweils den Anteil an Zielen in Deutschland, in Europa und außerhalb Europas?				
a) Ziele in Deutschland	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %	Ca. ____ %
b) Ziele in Europa	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %
c) Ziele außerhalb Europas	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %

	1. Halbjahr 2002 (ohne Billigflieger) jeweils in % aller Flugreisen		1. Halbjahr 2003 (mit Billigfliegern) jeweils in % aller Flugreisen	
	Insgesamt	Ab Köln/Bonn Airport	Insgesamt	Ab Köln/Bonn Airport
3. Welche <b>Airlines</b> wurden dabei genutzt? Bitte schätzen Sie die jeweils den Anteil an allen Flügen sowie den Anteil an Flügen ab Köln/Bonn Airport.				
a) Linienfluggesellschaften (z.B. Lufthansa, British Airways)	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %
b) Billigflieger (z.B. Hapag Lloyd Express, Germanwings)	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %
c) Sonstige (z.B. LTU)	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %

	1. Halbjahr 2002 (ohne Billigflieger)		1. Halbjahr 2003 (mit Billigfliegern)	
	Anteil an Flügen insgesamt	Anteil an Flügen ab Köln/Bonn Airport	Anteil an Flügen insgesamt	Anteil an Flügen ab Köln/Bonn Airport
4. Wie hoch ist der Anteil der <b>Umsteigeflüge</b> an allen geschäftlichen Flügen und an den Flügen ab Köln/Bonn Airport?	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %	ca. ____ %

	1. Halbjahr 2002 (ohne Billigflieger)	1. Halbjahr 2003 (mit Billigfliegern)
5. Bitte schätzen Sie, wie häufig die folgenden <b>Flughäfen</b> als Startpunkt für Ihre Geschäftsreisen genutzt wurden?		
a) Köln/Bonn Airport	ca. _____ % der Reisen	ca. _____ % der Reisen
b) Flughafen Düsseldorf	ca. _____ % der Reisen	ca. _____ % der Reisen
c) sonstige Flughäfen (z.B. Frankfurt a. M.)	ca. _____ % der Reisen	ca. _____ % der Reisen

	1. Halbjahr 2002 (ohne Billigflieger)	1. Halbjahr 2003 (mit Billigflieger)
6. Wenn der Flughafen Köln/Bonn für Geschäftsreisen genutzt wurde: Wie hoch waren die <b>Ausgaben für Flugtickets</b> für Reisen vom Flughafen Köln/Bonn im angegebenen Zeitraum?	ca. _____ Euro	ca. _____ Euro
Wie hoch war der Anteil der Billigflieger an diesen Ausgaben?		ca. ____ % der Ausgaben

7. Wie hoch war das <b>Jahresbudget</b> Ihres Unternehmens für Geschäftsreisen insgesamt (Ticketkosten, Anfahrtskosten, Übernachtungskosten, Spesen etc.) in 2003?	ca. _____ Euro
Wie hoch schätzen Sie den Anteil, der auf <b>Flugreisen</b> (Tickets, Übernachtungen, Spesen etc.) entfällt?	ca. _____ % des Gesamtbudgets
Wie hoch schätzen Sie den Anteil der <b>Ticketkosten</b> für <b>sämtliche</b> Flugreisen?	ca. _____ % des Gesamtbudgets
Wie hoch schätzen Sie den Anteil der <b>Ticketkosten</b> für Flüge mit <b>Billigfliegern</b> ?	ca. _____ % des Gesamtbudgets

### III. Kosteneinsparungen und Umsatzsteigerungen durch Low Cost Carrier

1. Durch die Billigflieger hat sich das Flugangebot ab Köln/Bonn-Airport deutlich verbessert. Die Preise für Flugreisen sind merklich gesunken. Es gibt häufigere Verbindungen, zu besseren Zeiten und mehr Ziele und Direktverbindungen. Für Unternehmen, die das Angebot der Billigflieger ab Köln/Bonn-Airport nutzen, ergeben sich daraus Kosteneinsparungen im Geschäftsreiseverkehr, die sich u.a. in einer Verminderung des Reisekostenbudgets (günstigere Ticketpreise, Zeitersparnisse, vermiedene Übernachtungskosten und Spesen etc.) niederschlagen können.	
a) Wirken sich die <b>günstigeren Ticketpreise auf die Reisekosten</b> in Ihrem Unternehmen aus?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub> Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
Wenn ja, können Sie die Kosteneinsparungen beziffern?	ca. _____ % der Reisekosten
b) Sparen Sie durch die <b>häufigeren Verbindungen</b> zu besseren Zeiten und durch die <b>erweiterten Ziele und mehr Direktverbindungen</b> ab Köln/Bonn-Airport Übernachtungskosten und Spesen ein?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub> Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
Wenn ja, können Sie diese Einsparungen beziffern?	ca. _____ % der Reisekosten

c) Spart Ihr Unternehmen durch das verbesserte Flugangebot ab Köln/Bonn-Airport <b>Arbeitszeit</b> ein?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
	Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
Wenn ja, bitte schätzen Sie die durchschnittliche Arbeitszeiterparnis je Geschäftsreise ein?	ca. _____ Std. je Geschäftsreise
d) Durch den Markteintritt der Billigflieger sind auch die <b>Preise klassischer Fluggesellschaften</b> (z.B. LH, BA) unter Druck geraten. Gibt es Kostenersparnisse in Ihrem Unternehmen durch Preissenkungen klassischer Fluggesellschaften?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
	Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
Wenn ja, können Sie diesen Kostenvorteil beziffern?	ca. _____ % der Reisekosten

2. Das verbesserte und günstige Flugangebot am Flughafen Köln/Bonn bietet die Chance, <b>Geschäfts- und Kundenkontakte</b> zu intensivieren oder aufzubauen. Dies kann zu wirtschaftlichen Vorteilen (Kosteneinsparungen und Umsatzsteigerungen) für die Unternehmen führen.	
a) Nutzen Sie das verbesserte Flugangebot zur <b>Intensivierung</b> der <b>bestehenden</b> Kontakte zu Lieferanten und/oder Kunden (z.B. durch häufigere Besuche etc.)?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
	Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
b) Nutzen Sie das verbesserte Flugangebot zum <b>Aufbau neuer</b> Geschäftskontakte zu Lieferanten und Kunden?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
	Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
<b>Wenn ja bei a) oder b):</b>	
Erzielen Sie dadurch einen Kostenvorteil auf der <b>Beschaffungsseite</b> (z.B. günstigere Lieferanten)? Bitte schätzen Sie die Kostenersparnis für Ihr Unternehmen!	ca. _____ %
Erzielen Sie auf der <b>Absatzseite</b> Umsatzsteigerungen (z.B. durch Neukunden)? Bitte schätzen Sie die Höhe der Umsatzsteigerung!	ca. _____ %
c) Ermöglicht oder begünstigt das bessere Flugangebot ab Köln/Bonn den Auf- bzw. Ausbau von <b>Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten</b> an ihrem Unternehmensstandort in der Region Köln/Bonn oder erleichtert die Einbindung in internationale Forschungsnetzwerke?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
	Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
Wenn ja, können Sie die Steigerungen der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in Ihrem Unternehmen abschätzen?	ca. _____ % der F&E-Ausgaben

3. Welche <b>Bedeutung</b> hat das Angebot der Billigflieger ab Köln/Bonn für Ihren Unternehmensstandort?	Keine Bedeutung	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
	Eine geringe Bedeutung	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
	Ein positiver Begleiteffekt	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>
	Eine hohe Bedeutung	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
	Eine sehr hohe Bedeutung	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

4. Beeinflusst das große Angebot der Billigflieger am Flughafen Köln/Bonn ihre <b>Investitionsentscheidungen</b> ?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
	Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
<b>Wenn ja:</b>	
a) Investieren Sie vermehrt am Standort in der Köln/Bonner-Region?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
	Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
b) Investieren Sie vermehrt an anderen Standorten, die durch das Angebot der Billigflieger jetzt besser erreichbar sind (bei Beibehaltung des Standorts in der Region Köln/Bonn)?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
	Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
c) Investieren Sie vermehrt an anderen Standorten, die durch das Angebot der Billigflieger jetzt besser erreichbar sind zu Lasten des Standorts in der Köln/Bonner-Region (Verlagerung von Unternehmensaktivitäten)?	Ja <input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
	Nein <input type="checkbox"/> <sub>2</sub>

#### IV. Produktprofil der Low Cost Carrier

Bitte bewerten Sie im linken Block, welche **Bedeutung** die verschiedenen Service-Merkmale eines Flugangebotes für Ihr Unternehmen haben. Für Ihre Einschätzungen ist eine Skala mit Werten von 1 (=sehr wichtig) bis 5 (=unwichtig) vorgesehen.

Bitte bewerten Sie im rechten Block, wie gut die Billigflieger am Flughafen Köln/Bonn (z.B. Hapag Lloyd Express, Germanwings) diese Service-Merkmale **erfüllen**. Hierbei bedeutet eine 1= Billigflieger erfüllen Merkmal sehr gut; eine 5= Billigflieger erfüllen das Merkmal sehr schlecht.

	Wichtigkeit des Merkmals					Einschätzung des Angebots der Billigflieger am Flughafen Köln/Bonn				
	Sehr wichtig	→			Unwichtig	Sehr gut	→			Sehr schlecht
Anzahl der Flugziele	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Häufigkeit der Flüge	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Abflugzeiten	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Schnelle (Direkt-)Verbindung	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Ticketpreise	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Vielfliegerprogramme	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Sonderkonditionen für Unternehmen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Service und Kundenfreundlichkeit	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Pünktlichkeit/ Zuverlässigkeit	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Eincheck-, Auscheckzeiten	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Buchungsmodalitäten	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Umbuchungsmöglichkeiten	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Beschwerdemanagement	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
Sicherheit	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

#### V. Allgemeine Strukturdaten

Zum Abschluß bitten wir Sie noch einige Fragen zu Ihrem Unternehmen auszufüllen.

1. Welchem **Wirtschaftszweig** gehört Ihr Unternehmen an?

Branche		Branche	
Bergbau, Gew. von Steinen und Erden	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	Gastgewerbe	<input type="checkbox"/> <sub>6</sub>
Verarbeitendes Gewerbe	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	Verkehr und Nachrichtenübermittlung	<input type="checkbox"/> <sub>7</sub>
Energie- und Wasserversorgung	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	Kredit- und Versicherungsgewerbe	<input type="checkbox"/> <sub>8</sub>
Baugewerbe	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	Sonstige Dienstleistungen	<input type="checkbox"/> <sub>9</sub>
Handel	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/> <sub>10</sub>

	2002	2003
2. Wie viele <b>Beschäftigte</b> hat/ hatte Ihr Unternehmen in 2002 und 2003?	Ca. _____ Beschäftigte	Ca. _____ Beschäftigte

3. Wie hoch war der <b>Umsatz</b> Ihres Unternehmens in 2002 und 2003?	Ca. _____ Euro	Ca. _____ Euro
--	----------------	----------------

4. In welchem Kreis/ welcher kreisfreien Stadt hat Ihr Unternehmen seinen <b>Sitz</b> ?			
<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	Köln	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	Rhein Erft Kreis
<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	Bonn	<input type="checkbox"/> <sub>6</sub>	Kreis Euskirchen
<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	Leverkusen	<input type="checkbox"/> <sub>7</sub>	Rheinisch Bergischer Kreis
<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	Rhein Sieg Kreis	<input type="checkbox"/> <sub>8</sub>	Oberbergischer Kreis

**Vielen Dank für Ihre Unterstützung!**



## Fluggastbefragung

Rückfragen: Tel. 35 80

### Für Passagiere auf dem *Hinflug*

Flugnr:	Datum:
Fluggesellschaft:	Interviewer:

1. Welcher Flughafen ist **Endziel** der **heutigen** Reise?

2a. Fliegen Sie <b>direkt</b> oder werden Sie <b>umsteigen</b> ? <input type="checkbox"/> umsteigen → 2b. <input type="checkbox"/> direkt	2b. Und welches ist der <b>nächste Umsteigeflughafen</b> ?
--	--

3a. War der <b>Anlass</b> Ihrer Reise Geschäftlich oder Privat?	
<input type="checkbox"/> <b>Geschäftlich</b> - Und was genau (vorlesen)?	<input type="checkbox"/> <b>Privat</b> - Und was genau (vorlesen)?
<input type="checkbox"/> Kundenbesuch	<input type="checkbox"/> Städtereise (→ 3b.)
<input type="checkbox"/> Treffen mit Geschäftspartnern	<input type="checkbox"/> Event (→ 3b.)
<input type="checkbox"/> Messe/Ausstellung	<input type="checkbox"/> Shopping (→ 3b.)
<input type="checkbox"/> Konferenz/Seminar/Tagung	<input type="checkbox"/> Erholungsreise (→ 3b.)
<input type="checkbox"/> Firmeninternes Meeting	<input type="checkbox"/> Besuch Bekannte/Verwandte
<input type="checkbox"/> Sonstiges _____	<input type="checkbox"/> Sonstiges _____

Frage für Städte- und Eventreisende → 3b. <b>Wodurch</b> wurden Sie auf das <b>Angebot</b> aufmerksam (Vorlesen/Mehrfachantwort)?	→ 3c. <b>Wer</b> hat die Werbung geschaltet (Vorlesen)?
<input type="checkbox"/> Zeitung/Zeitschriften → 3c.	<input type="checkbox"/> Reisebüros
<input type="checkbox"/> Hörfunk, Fernsehen → 3c.	<input type="checkbox"/> Airline
<input type="checkbox"/> Internet → 3c.	<input type="checkbox"/> Städte
<input type="checkbox"/> e-mail-Newsletter → 3c.	<input type="checkbox"/> Sonstiges
<input type="checkbox"/> Plakat → 3c.	<input type="checkbox"/> Weiß nicht
<input type="checkbox"/> private Empfehlung	
<input type="checkbox"/> Sonstiges _____	

4. **Wieviel Tage** dauert die Reise insgesamt **inklusive An- und Abreise**? \_\_\_\_\_ Tage

5a. Wenn es den <b>Flug heute nicht</b> zu dem von Ihnen gezahlten <b>Preis</b> gegeben hätte, wären Sie dann wahrscheinlich mit einer anderen Fluggesellschaft verreist, mit dem Auto oder der Bahn gefahren oder wären Sie gar nicht verreist?	<input type="checkbox"/> mit anderer Fluggesellschaft → 5b.& 5.c.
	<input type="checkbox"/> mit dem Auto
	<input type="checkbox"/> mit der Bahn
	<input type="checkbox"/> gar nicht verreist
	<input type="checkbox"/> Weiß nicht

→ 5b. Mit welcher Art von Fluggesellschaft?	→ 5c. Von welchem Flughafen?
<input type="checkbox"/> nur Low Cost <input type="checkbox"/> egal	<input type="checkbox"/> ab CGN <input type="checkbox"/> ab DUS <input type="checkbox"/> ab FRA <input type="checkbox"/> anderer Flughafen

6. **Wieviel** haben Sie für den **Hin- und Rückflug** insgesamt **bezahlt**? \_\_\_\_\_ €  Weiß nicht

7. <b>Wieviel Zeit</b> haben Sie <b>heute</b> insgesamt im <b>Flughafen</b> verbracht? _____ Minuten/Stunden	9a. Haben Sie hier am Flughafen etwas <b>eingekauft</b> ?
	<input type="checkbox"/> Ja → 9b.
	<input type="checkbox"/> Nein

8. Haben Sie heute hier am Flughafen etwas <b>verzehrt</b> ?	→ 9b. Und <b>wofür</b> haben Sie <b>wieviel</b> ausgegeben?
<input type="checkbox"/> Ja → 8b.	<input type="checkbox"/> Buch/Presse _____ €
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Accessoires _____ €
	<input type="checkbox"/> Drogerie/Parfümerie _____ €
→ 8b. Wo war das und wieviel haben Sie ausgegeben?	<input type="checkbox"/> Tabakwaren _____ €
<input type="checkbox"/> Bar _____ €	<input type="checkbox"/> Feinkost _____ €
<input type="checkbox"/> Restaurant _____ €	<input type="checkbox"/> Elektroartikel _____ €
<input type="checkbox"/> Fastfood _____ €	<input type="checkbox"/> Sonstiges _____ €
<input type="checkbox"/> Supermarkt _____ <input type="checkbox"/> Sonstiges _____	

10a. Haben Sie bestimmte Einkaufs- und Konsummöglichkeiten oder Dienstleistungen <b>vermißt</b> ?	11. Wie <b>zufrieden</b> sind Sie <b>insgesamt</b> mit dem Einkaufs- und Dienstleistungs <b>angebot</b> hier am Flughafen? Bitte bewerten Sie es auf einer <b>Skala</b> von 10 bis 1: <b>10</b> = sehr gut (!), sehr schlecht.
<input type="checkbox"/> Ja → 10b.	
<input type="checkbox"/> Nein	
→ 10b. Welche?	_____ <b>Bewertung</b>



**Für Passagiere auf dem Rückflug**

Flugnr:	Datum:
Fluggesellschaft:	Interviewer:

<p><b>1. Welcher Flughafen ist Endziel der heutigen Reise?</b></p>			
<p><b>2a. Fliegen Sie <b>direkt</b> oder werden Sie <b>umsteigen</b>?</b>  <input type="checkbox"/> umsteigen → 2b. <input type="checkbox"/> direkt</p>	<p><b>2b. Und welches ist der nächste Umsteigeflughafen?</b></p>		
<p><b>3a. War der Anlass Ihrer Reise Geschäftlich oder Privat?</b></p> <table border="0"> <tr> <td> <input type="checkbox"/> <b>Geschäftlich</b> - Und was genau (vorlesen)?  <input type="checkbox"/> Kundenbesuch  <input type="checkbox"/> Treffen mit Geschäftspartnern  <input type="checkbox"/> Messe/Ausstellung  <input type="checkbox"/> Konferenz/Seminar/Tagung  <input type="checkbox"/> Firmeninternes Meeting  <input type="checkbox"/> Sonstiges _____ </td> <td> <input type="checkbox"/> <b>Privat</b> - Und was genau (vorlesen)?  <input type="checkbox"/> Städtereise (→ 3b.)  <input type="checkbox"/> Event (→ 3b.)  <input type="checkbox"/> Shopping (→ 3b.)  <input type="checkbox"/> Erholungsreise (→ 3b.)  <input type="checkbox"/> Besuch Bekannte/Verwandte  <input type="checkbox"/> Sonstiges _____ </td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> <b>Geschäftlich</b> - Und was genau (vorlesen)? <input type="checkbox"/> Kundenbesuch <input type="checkbox"/> Treffen mit Geschäftspartnern <input type="checkbox"/> Messe/Ausstellung <input type="checkbox"/> Konferenz/Seminar/Tagung <input type="checkbox"/> Firmeninternes Meeting <input type="checkbox"/> Sonstiges _____	<input type="checkbox"/> <b>Privat</b> - Und was genau (vorlesen)? <input type="checkbox"/> Städtereise (→ 3b.) <input type="checkbox"/> Event (→ 3b.) <input type="checkbox"/> Shopping (→ 3b.) <input type="checkbox"/> Erholungsreise (→ 3b.) <input type="checkbox"/> Besuch Bekannte/Verwandte <input type="checkbox"/> Sonstiges _____
<input type="checkbox"/> <b>Geschäftlich</b> - Und was genau (vorlesen)? <input type="checkbox"/> Kundenbesuch <input type="checkbox"/> Treffen mit Geschäftspartnern <input type="checkbox"/> Messe/Ausstellung <input type="checkbox"/> Konferenz/Seminar/Tagung <input type="checkbox"/> Firmeninternes Meeting <input type="checkbox"/> Sonstiges _____	<input type="checkbox"/> <b>Privat</b> - Und was genau (vorlesen)? <input type="checkbox"/> Städtereise (→ 3b.) <input type="checkbox"/> Event (→ 3b.) <input type="checkbox"/> Shopping (→ 3b.) <input type="checkbox"/> Erholungsreise (→ 3b.) <input type="checkbox"/> Besuch Bekannte/Verwandte <input type="checkbox"/> Sonstiges _____		
<p>Frage für Städte- und Eventreisende  → <b>3b. Wodurch</b> wurden Sie auf das <b>Angebot</b> aufmerksam (Vorlesen/Mehrfachantwort)?</p> <input type="checkbox"/> Zeitung/Zeitschriften → 3c. <input type="checkbox"/> Hörfunk, Fernsehen → 3c. <input type="checkbox"/> Internet → 3c. <input type="checkbox"/> e-mail-Newsletter → 3c. <input type="checkbox"/> Plakat → 3c. <input type="checkbox"/> private Empfehlung <input type="checkbox"/> Sonstiges _____	<p>→ <b>3c. Wer</b> hat die Werbung geschaltet (Vorlesen)?</p> <input type="checkbox"/> Reisebüros <input type="checkbox"/> Airline <input type="checkbox"/> Städte <input type="checkbox"/> Sonstiges <input type="checkbox"/> Weiß nicht		
<p><b>4. Wieviel Tage</b> dauert die Reise insgesamt <b>inklusive An- und Abreise?</b> _____ Tage</p>			
<p><b>5a. Wenn es den Flug heute nicht</b> zu dem von Ihnen gezahlten <b>Preis</b> gegeben hätte, wären Sie dann wahrscheinlich mit einer anderen Fluggesellschaft verreist, mit dem Auto oder der Bahn gefahren oder wären Sie gar nicht verreist?</p> <input type="checkbox"/> mit anderer Fluggesellschaft → 5b.& 5.c. <input type="checkbox"/> mit dem Auto <input type="checkbox"/> mit der Bahn <input type="checkbox"/> gar nicht verreist <input type="checkbox"/> Weiß nicht			
<p>→ <b>5b. Mit welcher Art von Fluggesellschaft?</b>  <input type="checkbox"/> nur Low Cost <input type="checkbox"/> egal</p>	<p>→ <b>5c. Von welchem Flughafen?</b>  <input type="checkbox"/> ab CGN <input type="checkbox"/> ab DUS <input type="checkbox"/> ab FRA <input type="checkbox"/> anderer Flughafen</p>		
<p><b>6. Wieviel haben Sie für den Hin- und Rückflug insgesamt bezahlt?</b> _____ € <input type="checkbox"/> Weiß nicht</p>			
<p><b>7. Wieviel Zeit</b> haben Sie <b>heute</b> insgesamt im <b>Flughafen</b> verbracht? _____ Minuten/Stunden</p>	<p><b>9a. Haben Sie hier am Flughafen etwas eingekauft?</b>  <input type="checkbox"/> Ja → 9b.  <input type="checkbox"/> Nein</p>		
<p><b>8. Haben Sie heute hier am Flughafen etwas verzehrt?</b>  <input type="checkbox"/> Ja → 8b.  <input type="checkbox"/> Nein</p> <p>→ <b>8b. Wo war das und wieviel haben Sie ausgegeben?</b></p> <input type="checkbox"/> Bar _____ € <input type="checkbox"/> Restaurant _____ € <input type="checkbox"/> Fastfood _____ € <input type="checkbox"/> Supermarkt _____ <input type="checkbox"/> Sonstiges _____	<p>→ <b>9b. Und wofür haben Sie wieviel ausgegeben?</b></p> <input type="checkbox"/> Buch/Presse _____ € <input type="checkbox"/> Accessoires _____ € <input type="checkbox"/> Drogerie/Parfümerie _____ € <input type="checkbox"/> Tabakwaren _____ € <input type="checkbox"/> Feinkost _____ € <input type="checkbox"/> Elektroartikel _____ € <input type="checkbox"/> Sonstiges _____ €		
<p><b>10a. Haben Sie bestimmte Einkaufs- und Konsummöglichkeiten oder Dienstleistungen vermisst?</b>  <input type="checkbox"/> Ja → 10b.  <input type="checkbox"/> Nein</p> <p>→ 10b. Welche?</p>	<p><b>11. Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit dem Einkaufs- und Dienstleistungsangebot hier am Flughafen? Bitte bewerten Sie es auf einer Skala von 10 bis 1: 10 = sehr gut (!), 1 = sehr schlecht.</b></p> <p>_____ <b>Bewertung</b></p>		

<b>12.</b> Haben Sie die <b>Welcome Card</b> des Tourismus Office genutzt? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Kenne ich nicht	
<b>13.</b> In welcher Region haben Sie sich <b>aufgehalten</b> ?	
<input type="checkbox"/> Köln	<input type="checkbox"/> Niederrhein (Duisburg, Krefeld, Mönchenglad.)
<input type="checkbox"/> Düsseldorf	<input type="checkbox"/> Münsterland (Münster, Coesfeld, Borken)
<input type="checkbox"/> Bonn und Rhein Sieg Kreis	<input type="checkbox"/> Sauerland (Lüdenscheid, Meschede, Soest)
<input type="checkbox"/> Ruhrgebiet (Dortmund, Essen, Bottrop etc.)	<input type="checkbox"/> Teutoburger Wald (Bielefeld, Paderb., Minden)
<input type="checkbox"/> Bergisches Land (Remsch., BGI db., Gummers. etc.)	<input type="checkbox"/> Siegerland Wittgenstein (Siegen)
<input type="checkbox"/> Aachen, Eifel, Rhein-Erft-Kreis (Düren, Euskirchen etc.)	<input type="checkbox"/> Sonstiges _____
<b>14.</b> Wieviel Euro haben Sie insgesamt <b>in der Region ausgegeben</b> – ohne Flugkosten?	<b>15a.</b> Für welche der folgenden <b>Dinge</b> haben Sie in etwa wieviel Euro ausgegeben (vorlesen, alle Beträge abfragen, dann weiter)?
<input type="checkbox"/> < 50 €	<input type="checkbox"/> Unterkunft _____ € →15b.
<input type="checkbox"/> 50 – 100 €	<input type="checkbox"/> Verpflegung/Gastronomie _____ € →15d.
<input type="checkbox"/> 100-200 €	<input type="checkbox"/> Transport _____ € →15e.
<input type="checkbox"/> 200-300 €	<input type="checkbox"/> Shopping / Einzelhandel _____ € →15f.
<input type="checkbox"/> 300-400 €	<input type="checkbox"/> Kultur _____ € →15g.
<input type="checkbox"/> 400-500 €	<input type="checkbox"/> Events _____ € →15h.
<input type="checkbox"/> 500-600 €	<input type="checkbox"/> Sonstiges _____ €
<input type="checkbox"/> 600- 800 €	
<input type="checkbox"/> 800 – 1.000 €	
<input type="checkbox"/> mehr als 1.000 €	
<input type="checkbox"/> Keine Angabe	
→ <b>15b.</b> Wo haben Sie <b>übernachtet</b> (vorlesen)?	→ <b>15c.</b> Wieviel Sterne hat das Hotel?
<input type="checkbox"/> Hotel → 15c.	<input type="checkbox"/> 1 Stern <input type="checkbox"/> 2 Sterne <input type="checkbox"/> 3 Sterne
<input type="checkbox"/> Pension/Jugendherberge	<input type="checkbox"/> 4 Sterne <input type="checkbox"/> 5 Sterne
<input type="checkbox"/> Bei Bekannten/Verwandten	
<input type="checkbox"/> Sonstiges	
<input type="checkbox"/> Ferienhaus/Ferienwohnung	
<b>15d.</b> Wieviel Geld haben Sie <b>durchschnittlich pro Mahlzeit</b> ausgegeben?	<input type="checkbox"/> <5 € <input type="checkbox"/> 5-10 € <input type="checkbox"/> 10-20 € <input type="checkbox"/> 20-30 € <input type="checkbox"/> >30 €
	<input type="checkbox"/> Keine Angabe
<b>15e.</b> Für welche <b>Transportmittel</b> haben Sie Geld ausgegeben (Vorlesen/Mehrfachantwort)?	<input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Mietwagen <input type="checkbox"/> ÖPNV <input type="checkbox"/> Sonstiges
	<input type="checkbox"/> Keine Angabe
<b>15f.</b> Für welche <b>kulturellen Ereignisse</b> haben Sie Geld ausgegeben (Vorlesen/Mehrfachantwort)?	<input type="checkbox"/> Oper/Theater/Philharmonie <input type="checkbox"/> Besichtigungen
	<input type="checkbox"/> Musical <input type="checkbox"/> Sonstiges
	<input type="checkbox"/> Museum/Ausstellung <input type="checkbox"/> Keine Angabe
<b>15g.</b> Wofür haben Sie beim <b>Shopping</b> konkret Geld ausgegeben (Vorlesen/Mehrfachantwort)?	<input type="checkbox"/> Bekleidung <input type="checkbox"/> Kunst/Antiquitäten <input type="checkbox"/> Elektroart.
	<input type="checkbox"/> Schmuck <input type="checkbox"/> Möbel <input type="checkbox"/> Souvenirs
	<input type="checkbox"/> Kosmetika <input type="checkbox"/> Sonstiges _____
<b>15h.</b> Für welche <b>Events</b> haben Sie Geld ausgegeben?	<input type="checkbox"/> Konzerte <input type="checkbox"/> Sportveranstaltungen <input type="checkbox"/> Sonstige
<b>16.</b> Erhöht der günstige Flug Ihr Bereitschaft am Reiseziel Geld für andere Dinge auszugeben, z.B. für Essen oder Shopping?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Weiß nicht
<b>Zum Schluß noch ein paar Angaben für die statistische Auswertung</b>	
<b>17.</b> Wieviel geschäftliche <b>und</b> private Flugreisen haben Sie in den letzten 12 Monaten gemacht? _____	<b>18.</b> Wie oft sind Sie in den letzten 12 Monaten <b>Low Cost</b> geflogen? _____
<b>19.</b> Geschlecht <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	<b>20.</b> Alter in Jahren <input type="checkbox"/> Keine Angabe
<b>21.</b> Familienstand	<b>22.</b> Staatsangehörigkeit
<input type="checkbox"/> ledig <input type="checkbox"/> verheir. <input type="checkbox"/> getrennt/gesch. <input type="checkbox"/> Keine Angabe	<input type="checkbox"/> Keine Angabe
<b>23.</b> In welchem <b>Staat</b> und in welchem <b>Ort</b> haben Sie ihren ständigen Wohnsitz?	
Staat _____	Wohnort _____ PLZ _____
<b>24.</b> In welche der folgenden Gruppen fällt Ihr <b>monatliches Nettoeinkommen</b> ?	
<input type="checkbox"/> < 300 €	<input type="checkbox"/> 300 – 700 €
<input type="checkbox"/> 300 – 700 €	<input type="checkbox"/> 700 –1.000 €
<input type="checkbox"/> 700 –1.000 €	<input type="checkbox"/> 1.000-1.500 €
<input type="checkbox"/> 1.000-1.500 €	<input type="checkbox"/> 1.500-2.000 €
<input type="checkbox"/> 1.500-2.000 €	<input type="checkbox"/> 2.000-2.500 €
<input type="checkbox"/> 2.000-2.500 €	<input type="checkbox"/> 2.500-3.000 €
<input type="checkbox"/> 2.500-3.000 €	<input type="checkbox"/> 3.000–4.000 €
<input type="checkbox"/> 3.000–4.000 €	<input type="checkbox"/> > 4.000€
<input type="checkbox"/> > 4.000€	<input type="checkbox"/> Keine Angabe
<b>Fragen für Geschäftsreisende</b>	
<b>25.</b> Wo ist der Sitz Ihres Unternehmens (PLZ, Ort)?	
<b>26.</b> Wieviel Mitarbeiter hat Ihr Unternehmen?	<b>27.</b> Zu welcher Branche gehört Ihr Unternehmen (vorlesen)?
<input type="checkbox"/> < 9 Mitarb.	<input type="checkbox"/> Verarbeitendes Gewerbe (Elektro, Masch.bau etc.)
<input type="checkbox"/> 10 – 50 Mitarb.	<input type="checkbox"/> Handel
<input type="checkbox"/> 50- 250 Mitarb.	<input type="checkbox"/> Dienstleistungen (Banken, Berater etc.)
<input type="checkbox"/> 250 – 500 Mitarb.	<input type="checkbox"/> Öffentlicher Dienst
<input type="checkbox"/> > 500 Mitarbeiter	<input type="checkbox"/> Andere <input type="checkbox"/> keine Angabe
<input type="checkbox"/> keine Angabe	
<b>28.</b> Das Low Cost Angebot schafft die Möglichkeit günstiger zu fliegen. Bietet dies Ihrem Unternehmen langfristig die Chance	
- <b>neue</b> Geschäfts- und Kundenkontakte aufzubauen	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Eventuell <input type="checkbox"/> Nein
- <b>bestehende</b> Kontakte zu intensivieren	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Eventuell <input type="checkbox"/> Nein
- <b>Kostenvorteile</b> zu nutzen	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Eventuell <input type="checkbox"/> Nein