

Regionalökonomische Bedeutung des Flughafens Kassel

Wissenschaftliche Forschungsstudie



Dezember 2024

Autor:

Prof. Dr. Richard Klophaus
Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL)
Medicusstr. 4
68165 Mannheim

Dezember 2024

Inhalt

1	Wichtige Ergebnisse im Überblick.....	V
	Abbildungsverzeichnis.....	IX
	Tabellenverzeichnis.....	X
2	Aufgabenstellung	1
3	Der Flughafen Kassel	3
3.1	Begriffsklärung.....	3
3.2	Regionaler Kontext	4
3.3	Flugbetrieb	6
3.4	Flughafen GmbH Kassel als Flughafenbetreibergesellschaft.....	9
3.5	Betriebe am Flughafen	10
4	Flughafen Kassel als Wirtschaftsfaktor.....	13
4.1	Methodische Vorgehensweise.....	13
4.2	Direkte Beschäftigung.....	15
4.3	Direkte Einkommenseffekte.....	18
4.4	Indirekte und induzierte Effekte	19
4.5	Regionalisierung	22
4.6	Wertschöpfungs- und Beschäftigungsmultiplikatoren	23
5	Flughafen Kassel als Standortfaktor	26
5.1	Katalytische Effekte des Luftverkehrs.....	26
5.2	Stellenwert des Luftverkehrs für Unternehmen	27
5.3	Flughafen Kassel als Standortfaktor für die Region.....	28
5.4	Flugbetrieb und Gewerbeflächen am Flughafen Kassel	30
6	Flughafen Kassel als kritische Infrastruktur.....	32
7	Fiskalische Effekte des Flughafens Kassel.....	34
7.1	Öffentliche Ausgaben.....	34
7.2	Öffentliche Einnahmen	35
7.3	Fiskalische Einnahmenüberschussrechnung	40
8	Künftige Weiterentwicklung des Flughafens Kassel.....	42
8.1	Ökologische Nachhaltigkeit.....	42

8.2	Wirtschaftliche Nachhaltigkeit	44
Quellen		48

1 Wichtige Ergebnisse im Überblick

Diese Studie untersucht die regionalökonomische Bedeutung des Flughafens Kassel. Dabei wird unter "Flughafen Kassel" die Gesamtheit aller Betriebe verstanden, die auf dem Gelände des alten Verkehrslandeplatzes sowie auf dem Gelände des im April 2013 eröffneten Verkehrsflughafens ansässig sind. Die Analyse bezieht sich auf die Schaffung von Arbeitsplätzen, die Einkommensgenerierung und die fiskalischen Effekte auf die öffentlichen Haushalte, einschließlich der Steuereinnahmen.

Die Zahl der am Flughafen Kassel vorhandenen Arbeitsplätze wurde mit einer Arbeitsstättenerhebung zum Stand Juli 2024 erfasst. Für andere relevante statistische Größen lagen nur Daten aus dem Jahr 2023 vor. Die aktuellen Beschäftigungseffekte außerhalb des Flughafens sowie die Einkommenseffekte wurden daher anhand der verfügbaren Daten aus dem Jahr 2023 berechnet. Tendenziell führt dieser konservative Ansatz zu einer niedrigeren Schätzung der Einkommenseffekte des Flughafens für das Bezugsjahr 2024, da ein höheres Preisniveau nicht berücksichtigt wird. Für die fiskalischen Effekte des Flughafens Kassel auf die öffentlichen Haushalte wurde das Jahr 2023 als Bezugsjahr gewählt, da für das laufende Jahr 2024 noch keine abschließenden Daten vorliegen.

Zudem wird die Bedeutung des Flughafens Kassel als Verkehrsinfrastruktureinrichtung für die Wettbewerbsfähigkeit der Region dargestellt. Die Perspektiven, die dieser als Verkehrsflughafen mit seinen Gewerbeflächen dem Wirtschaftsstandort Nordhessen künftig bieten kann, werden ebenfalls thematisiert. Ein wichtiger Aspekt ist die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten, die als eines der wesentlichen Transformati-onsthemen in der Luftfahrt gelten.

Heutige Wertschöpfung und Beschäftigung durch den Flughafen Kassel¹

Wie im Vorjahr wird die Flughafen GmbH Kassel (FGK), die Betreibergesellschaft des Flughafens Kassel, das Jahr 2024 mit einem Jahresfehlbetrag abschließen. Auch für die kommenden Jahre sind Verluste zu erwarten. Dem betriebswirtschaftlichen Ergebnis ist die regionalökonomische Bedeutung des Flughafens als Wirtschafts- und Standortfaktor gegenüberzustellen:

- Kassel ist ein Flughafenstandort, der durch die Präsenz luftfahrttechnischer Betriebe besonders geprägt ist.
- Ende Juli 2024 gab es direkt am Flughafen Kassel 40 Betriebe mit insgesamt 1.287 Arbeitsplätzen.
- Im Vergleich zu den 704 Arbeitsplätzen im Jahr 2012, vor der Eröffnung des neuen Verkehrsflughafens, ist die Anzahl der Arbeitsplätze am Flughafen um 82,8% gestiegen.

¹ Die folgenden Kennzahlen sowie die Datengrundlagen und Berechnungsschritte werden in der Studie erläutert.

- Gesamtwirtschaftlich sind heute mit der Leistungserstellung am Flughafen Kassel direkt, indirekt und induziert 3.432 Arbeitsplätze verknüpft.
- Die direkte Bruttowertschöpfung durch die Leistungserstellung am Flughafen Kassel beträgt 93,4 Mio. €.
- Aus der direkten Beschäftigung und dem Auftragsvolumen für standortexterne Zulieferer ergibt sich eine gesamtwirtschaftliche Bruttowertschöpfung von 291,0 Mio. €.
- Auf Nordhessen entfallen 2.133 Arbeitsplätze und eine Bruttowertschöpfung von 171,6 Mio. € der gesamtwirtschaftlichen Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens.

Flughafen Kassel als Standortfaktor für Nordhessen

Ein Flughafen als Standortfaktor erzeugt neben direkten, indirekten und induzierten Effekten auch weitere Effekte bei den Nutzern des Luftverkehrs. Schon allein die Möglichkeit, bei Bedarf auf das Luftverkehrsangebot zugreifen zu können, schafft einen Optionsnutzen. Die Effekte aus der tatsächlichen und potenziellen Nutzung des Luftverkehrs werden als katalytisch bezeichnet, da die über einen Flughafen angebotene Luftverkehrsanbindung als Katalysator für weitere wirtschaftliche Aktivitäten außerhalb der Luftverkehrsbranche wirkt. Das Angebot touristisch geprägter Verbindungen im Linien- und Charterverkehr spielt dabei eine vergleichsweise geringe Rolle. Zur Verbesserung der regionalen Standortbedingungen für ansässige Unternehmen und zur gleichzeitigen Reduzierung der Saisonalität des Flugbetriebs sollte die bedarfsgerechte Entwicklung von zwei Verkehrsarten im Vordergrund stehen: Regionalflugverkehr und Linienflüge über ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz.

Große Arbeitgeber in Nordhessen, wie Volkswagen mit einem Werk in Baunatal sowie Unternehmen mit Hauptsitz in Kassel – darunter der Salz- und Düngemittelproduzent K+S Aktiengesellschaft und weitere namhafte Firmen aus der Region wie das Medizintechnik- und Pharmaunternehmen B. Braun Melsungen – aber auch weniger bekannte Unternehmen mit Hauptsitz in der Region, sind international tätig und haben einen ausgeprägten Mobilitätsbedarf. Entsprechend nutzen sie den Flughafen Kassel für Geschäftsreiseflüge (Business Aviation).

Die Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Kassel durch die Ansiedlung, Erweiterung oder Aufrechterhaltung von Betriebsstätten in Nordhessen lassen sich aber nicht exakt berechnen. Sie beruhen letztlich auf unternehmerischen Einzelfallentscheidungen, die von zahlreichen, wechselseitig miteinander verknüpften Bestimmungsfaktoren der Standortwahl abhängen.

Flughafen Kassel als kritische Infrastruktur

Infrastruktureinrichtungen wie der Flughafen Kassel können in Krisensituation wie Naturkatastrophen, Pandemien oder militärischen Konflikten eine wesentliche Rolle bei der Aufrechterhaltung der Versorgung und der öffentlichen Sicherheit spielen. Der

Flughafen ermöglicht den schnellen Transport etwa von Hilfsgütern und Notfallpersonal, und kann eine strategische Bedeutung für militärische und humanitäre Einsätze haben, gerade auch wegen seiner technischen Ausstattung mit einem Präzisions-Instrumentenlandesystem. Zusätzlich werden am Flughafen Kassel bereits heute regelmäßig Krankentransport- und Organflüge durchgeführt.

Fiskalische Effekte des Flughafens Kassel

Die Leistungserstellung am Flughafen Kassel hat im Jahr 2023 zu einem Steueraufkommen von 72,6 Mio. € geführt. Davon erhielt der Bund 31,0 Mio. € (vor Abzug der Abführungen an die EU), die Länder 30,3 Mio. € und die Gemeinden 11,3 Mio. €. Dem gegenüber steht der Jahresfehlbetrag der Flughafenbetreibergesellschaft, der mit knapp 5,0 Mio. € aus öffentlichen Haushalten ausgeglichen werden muss. Zudem entstehen sogenannte Gemeinwohlkosten in Höhe von 3,2 Mio. €, die durch die Übernahme von hoheitlichen Aufgaben wie der Flughafen- und Luftsicherheit sowie der Flughafenfeuerwehr entstehen. Diese Kosten werden in einer separaten Kostenrechnung erfasst, die neben den mit der wirtschaftlichen Tätigkeit der Flughafen GmbH Kassel verbundenen Kosten geführt wird.

Nur ein Teil des Steueraufkommens, das den Ländern und Gemeinden zugutekommt, lässt sich dem Land Hessen bzw. den Gemeinden im Flughafenumland zuordnen, da die mit dem Flughafen Kassel verbundenen indirekten und induzierten Wertschöpfungseffekte auch außerhalb der jeweiligen Gebietsgrenzen wirken. Dennoch übersteigen die Steuereinnahmen aus der Leistungserstellung am Flughafen Kassel für alle vier Anteilseigner (Land Hessen, Landkreis Kassel, Stadt Kassel und Gemeinde Calden) deutlich die öffentlichen Ausgaben. Selbst bei restriktiven Kalkulationsannahmen übersteigt etwa das Steueraufkommen, das dem Land Hessen im Jahr 2023 zugeflossen ist, um ein Vielfaches die Ausgaben aus dem Landeshaushalt für die Flughafenbetreibergesellschaft: Für jeden ausgegebenen Euro flossen 3 bis 4 Euro in den Landeshaushalt zurück. Mit dem Flughafen Kassel erzielt das Land Hessen also eine hohe Umwegrentabilität.

Hinzu kommen weitere positive fiskalische Effekte, die sich aus der katalytischen Rolle des Flughafens als Standortfaktor ergeben, durch steuerzahlende Unternehmen in der Region oder durch geringere Sozialtransfers.

Fazit

Für den Flughafen Kassel ist derzeit ein profitabler Flugbetrieb nicht erreichbar. Durch den Flughafen als Einrichtung der Verkehrsinfrastruktur und als Gewerbegebiet mit zahlreichen Standortbetrieben neben der Flughafenbetreibergesellschaft entstehen aber neben den direkten, indirekten und induzierten Einkommens- und Beschäftigungseffekten und den damit verknüpften Steuereinnahmen weitere Nutzenkomponenten für Nordhessen im Rahmen der regionalen Daseinsvorsorge. Anders als ein privater Investor, der einen Verlust der Flughafenbetreibergesellschaft auszugleichen hätte, kann das Land Hessen, der Landkreis Kassel, die Stadt Kassel und die Gemeinde Calden positive externe Wertschöpfungseffekte durch die Leistungserstellung am Flug-

hafen über öffentliche Einnahmen internalisieren und damit betriebswirtschaftliche Verluste bei der Flughafenbetreibergesellschaft kompensieren.

Seit der Eröffnung des neuen Verkehrsflughafens hat sich die Anzahl der Arbeitsplätze am Standort nahezu kontinuierlich erheblich erhöht. Ein weiteres Beschäftigungswachstum auf den Gewerbeflächen des Flughafens ist zu erwarten. Zur Verbesserung der Standortbedingungen für in der Region Nordhessen ansässige Unternehmen sollte die bedarfsgerechte Entwicklung von zwei Verkehrsarten im Vordergrund stehen: Regionalflugverkehr etwa nach Mailand und Wien² sowie Linienflüge über ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz wie Istanbul. Der Einsatz elektrisch betriebener Flugzeuge könnte die CO₂-Emissionen und die Umweltbelastung der Luftfahrtbranche reduzieren und gleichzeitig die regionalökonomische Bedeutung des Flughafens Kassel künftig deutlich erhöhen. Im Flugbetrieb kann der Einsatz von Elektroflugzeugen bei Flugvereinen und Flugschulen beginnen und schließlich in 5 bis 10 Jahren zur Integration elektrisch betriebener Flugzeuge im Regionalluftverkehr führen. Eine koordinierte Anstrengung auf verschiedenen Ebenen in der Planung und Umsetzung neuer Antriebstechnologien im Luftverkehr wird entscheidend sein, um das ökologische und wirtschaftliche Potenzial des Flughafens Kassel in Zukunft auszuschöpfen. Dabei wird das Engagement der regionalen Wirtschaft als Nutznießer von großer Bedeutung sein.

² Ein 50-Sitzer mit einer werktäglichen Frequenz von Kassel nach Wien oder Mailand und einer durchschnittlichen Auslastung von 75% würde im Jahr etwa 9.400 Reisende (Hin- und Rückflug) bzw. 18.800 Passagiere erfordern.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3-1: Untersuchungsgebiet der regionalökonomischen Studie	3
Abbildung 4-1: Entwicklung der direkten Beschäftigung von 2012 bis 2024.....	15
Abbildung 4-2: Branchenzuordnung der direkten Arbeitsplätze am Flughafen Kassel	17
Abbildung 5-1: Regionalökonomische Effektkategorien des Luftverkehrs	27
Abbildung 7-1: Anteile der Gebietskörperschaften am Steueraufkommen 2023	39

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1: Ranking der Flughafenregion unter den kreisfreien Städten und Landkreisen Deutschlands	6
Tabelle 3-2: Verkehrsaufkommen des Flughafens Kassel	7
Tabelle 3-3: Die 10 größten Unternehmen am Flughafen Kassel (alphabetisch geordnet).....	10
Tabelle 4-1: Direkte Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Kassel 2024	19
Tabelle 4-2: Indirekte Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Kassel 2024 ..	21
Tabelle 4-3: Induzierte Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Kassel 2024	22
Tabelle 4-4: Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Kassel 2024, gesamtwirtschaftlich und für die Region Nordhessen	22
Tabelle 4-5: Wertschöpfungs- und Beschäftigungsmultiplikatoren des Flughafens Kassel 2024	23
Tabelle 4-6: Einkommens- und Beschäftigungseffekte (direkt, indirekt und induziert) des Flughafens Kassel 2012 und 2024	24
Tabelle 4-7: Verkehrsaufkommen und regionalökonomische Effekte der Flughäfen Paderborn/Lippstadt und Kassel im Vergleich	25
Tabelle 5-1: Die nach der Mitarbeiterzahl größten Unternehmen der Wirtschaftsregion Kassel	29
Tabelle 7-1: Fiskalische Effekte von Flughäfen	34
Tabelle 7-2: Steueraufkommen durch die Leistungserstellung am Flughafen Kassel 2023.....	38

2 Aufgabenstellung

Im April 2013 wurde der neue Verkehrsflughafen Kassel für den Linien-, Charter-, Geschäftsreiseflug- und Luftfrachtverkehr eröffnet. Der seit Januar 2015 als Kassel Airport bezeichnete Flughafen soll Nordhessen in das europäische Luftverkehrsnetz integrieren, um so die Standortqualität der Region zu verbessern und Beschäftigung zu schaffen.

In der öffentlichen Meinungsbildung und Berichterstattung liegt der Fokus auf dem Linien- und Charterflugverkehr in Kassel, der sich nicht wie ursprünglich prognostiziert entwickelt hat und deutlich hinter den anfänglichen Verkehrsprognosen zurückbleibt. Zudem konzentriert sich das Angebot im Bereich der Großluftfahrt auf touristische Ziele. Diese Situation hat eine anhaltende Diskussion über die Zukunft des Flughafens ausgelöst, in der verstärkt auch die Klimawirkungen des Fliegens thematisiert wurden. Das führt zu einer Vernachlässigung der anderen gewerblichen und nichtgewerblichen Luftverkehre am Flughafen sowie der regionalökonomischen Bedeutung des Flughafens als Einrichtung der Verkehrsinfrastruktur und als Gewerbegebiet mit zahlreichen Standortbetrieben neben der Flughafenbetreibergesellschaft. Zudem werden die Potenziale neuer Technologien für ein leises, kohlenstoffreies Fliegen und innovative Mobilitätslösungen oft nicht ausreichend gewürdigt.

Die vorliegende Studie betrachtet weniger die Funktion des Flughafens Kassel als Verkehrsstation, sondern analysiert dessen Bedeutung als Gewerbegebiet mit einem besonderen Profil. Untersucht wird die Rolle des Verkehrsflughafens Kassel und seiner Gewerbeflächen als Wirtschafts- und Standortfaktor für die Flughafenregion sowie die damit verbundenen fiskalischen Effekte für die öffentlichen Haushalte. Die Ergebnisse für das Bezugsjahr 2024 werden dabei mit denjenigen früherer Studien (Klophaus 2013 und 2017) in Beziehung gesetzt.

Ziel der Untersuchung ist es, die Bedeutung des Flughafens Kassel für die Wirtschaftsregion Nordhessen umfassend darzustellen. Es soll eine möglichst detaillierte und aktuelle Datengrundlage zur regionalökonomischen Bedeutung des Flughafens geschaffen werden, die die in den Geschäftsberichten der Flughafen GmbH Kassel ausgewiesenen betriebswirtschaftlichen Kennzahlen ergänzt. Dies spiegelt die Auffassung wider, dass eine bedarfsgerechte Luftverkehrsinfrastruktur nicht nur aus betriebswirtschaftlicher Perspektive betrachtet werden sollte, sondern auch volkswirtschaftlich insbesondere im Hinblick auf den Beitrag zu einer erfolgreichen Regionalentwicklung.

Dabei sollen insbesondere folgende drei Aspekte verdeutlicht werden:

- Flughafenbetreiber ist nicht gleich Flughafen: Neben den Verlusten des Flughafenbetreibers sind die Gewinne bzw. positiven Effekte für andere Unternehmen am Flughafen und in der Flughafenregion zu berücksichtigen.

- Privater Investor kann positive externe Effekte durch einen Flughafen nicht internalisieren: Den öffentlichen Ausgaben für den Flughafen sind insbesondere die zusätzlichen Steuereinnahmen gegenüberzustellen.
- Ein Flughafen hat keinen konsumtiven, sondern einen investiven Charakter: Die Rolle des Flughafens als Wirtschafts- und Standortfaktor im Rahmen der regionalen Daseinsvorsorge ist zu begründen.

Gegenstand der Untersuchung ist insbesondere die Berechnung der Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte – gesamtwirtschaftlich und für die Region Nordhessen – sowie der fiskalischen Effekte für die öffentlichen Haushalte, die mit der Leistungserstellung am Flughafen Kassel verbunden sind. Die Analyse verwendet dazu die jeweils aktuellsten verfügbaren Daten, wobei der Stand der Arbeitsplätze vor Ort zum Juli 2024 berücksichtigt wird. Zur Berechnung der weiteren Beschäftigungs-, Einkommens- und fiskalischen Effekte werden Daten aus dem Jahr 2023 herangezogen. Ergänzend wird eine qualitative Betrachtung der katalytischen Effekte des Flughafens als Standortfaktor vorgenommen, die sich durch die Luftverkehrsanbindung für Unternehmen in der Region Nordhessen ergeben, sowie dessen Bedeutung als kritische Infrastruktur zur Aufrechterhaltung der Versorgung und öffentlichen Sicherheit in Krisenzeiten.

Abschließend werden die Zukunftsperspektiven einer nachhaltigen Transformation des Flughafens Kassel skizziert. Damit ist der langfristige Prozess gemeint, den Flughafen in seiner Betriebsweise und Struktur so anzupassen, dass ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeitsziele miteinander in Einklang gebracht werden. Das Streben der Flughafenbetreibergesellschaft und ihrer kommunalen Anteilseigner nach ökologischer Nachhaltigkeit wird im Bebauungsplan Nr. 22 „Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Kassel-Calden“ für das Gelände des ehemaligen Start- und Landebahnsystem des alten Verkehrslandesplatzes deutlich. Eine weitere wichtige Entwicklung sind neue Antriebstechnologien für Flugzeuge, die im Flugbetrieb keine direkten CO₂-Emissionen erzeugen, und künftig für den Regionalflugverkehr am Flughafen Kassel bedeutsam werden können.

3 Der Flughafen Kassel

3.1 Begriffsklärung

Flughäfen zählen, ähnlich wie andere Knotenpunkte für den Personen- und Güterverkehr auf der Straße, der Schiene und dem Wasser, zu den Verkehrsinfrastruktureinrichtungen. Die Nutzung von Flughäfen beschränkt sich nicht nur auf den Linienluftverkehr mit Passagieren, sondern umfasst auch andere gewerbliche und nichtgewerbliche Luftverkehre sowie Unternehmen und Organisationen, die mit der Herstellung, dem Betrieb und der Wartung von Flugzeugen und anderen Luftfahrzeugen sowie mit Dienstleistungen im Luftverkehr zu tun haben.

Als „Flughafen Kassel“ wird hier die Gesamtheit aller Betriebe bezeichnet, die auf dem Gelände des alten Verkehrslandeplatzes sowie auf dem Gelände des neuen Verkehrsflughafens ansässig sind (Abbildung 3-1). Der alte Verkehrslandeplatz verfügt weiterhin über eine eigene Flugbetriebsfläche mit Heliport und Landezone für Fallschirmspringer. Dies ist ein konditioneller Standortfaktor für mehrere der dort ansässigen Betriebe. Wegen der nicht vorhandenen Flugbetriebsfläche zählt das Gewerbegebiet entlang der Flugplatzstraße, die vom Ortskern der Gemeinde Calden zum alten Verkehrslandeplatz verläuft, dagegen nicht zum Untersuchungsgebiet der Studie.

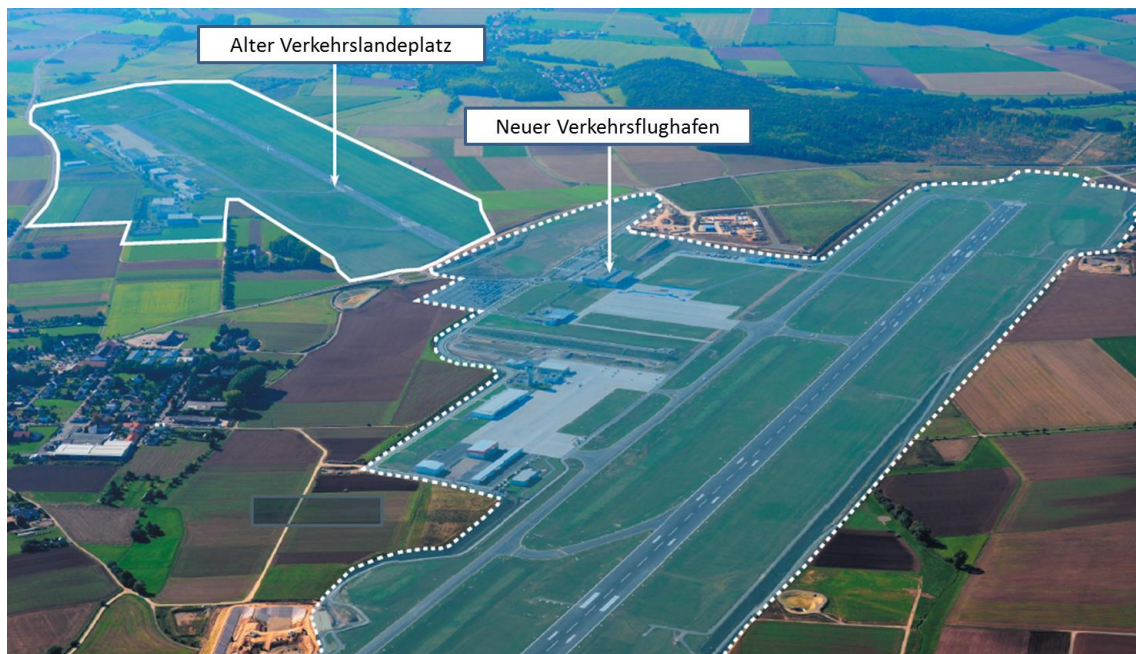


Abbildung 3-1: Untersuchungsgebiet der regionalökonomischen Studie

Quelle: FGK 2016. Luftbild von bft Hans Haas bearbeitet von ANP Architektur- und Planungsgesellschaft (2014); ergänzt mit eigenen Bezeichnungen

Einer der Betriebe am Flughafen ist die Flughafen GmbH Kassel (FGK) als Betreibergesellschaft des Flugbetriebs am Standort inklusive der Flugbewegungen mit Helikoptern am alten Verkehrslandeplatz. Die seit Januar 2015 in der Außendarstellung

genutzte Bezeichnung „Kassel Airport“ ist für den Zweck der vorliegenden Untersuchung ohne Belang. Es wird grundsätzlich vom Flughafen Kassel gesprochen.

Das deutsche Luftverkehrsgesetz (§ 6 LuftVG) unterscheidet unter dem Oberbegriff „Flugplatz“ zwischen Flughäfen, Landeplätzen und Segelfluggeländen. Flughäfen sind Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG bedürfen. Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze zeichnen sich durch ihre Widmung für die Öffentlichkeit aus, während Sonderflughäfen und Sonderlandeplätze spezifischen Interessen einzelner Gruppen dienen, wie zum Beispiel der Flugplatz Hamburg-Finkenwerder als Werkflugplatz für Airbus. Kassel ist ein Verkehrsflughafen. Sofern die Art des Flugplatzes für die Erörterung unerheblich ist, wird im Folgenden lediglich von „Flughafen Kassel“ gesprochen.

Der Flughafen Kassel wird zudem häufig als Regionalflughafen kategorisiert. Damit ist regelmäßig die Vorstellung eines „kleineren“ Flughafens verbunden, mitunter eher despektierlich auch die eines „Provinzflughafens“. Für die Bezeichnung „Regionalflughafen“ existiert keine Legaldefinition in der Luftverkehrsgesetzgebung. Im Sinne einer Negativdefinition können Regionalflughäfen zum einen von internationalen Verkehrsflughäfen abgegrenzt werden, zum anderen von solchen Flugplätzen, deren hauptsächliche Verkehrsfunktion in der Sport- und Hobbyfliegerei besteht. In diesem Sinne ist Kassel heute ein Regionalflughafen.

3.2 Regionaler Kontext

Flughäfen als standortgebundene Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur haben immer einen regionalen Kontext. Der alte Verkehrslandeplatz liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Calden im Landkreis Kassel rund 15 km in nordwestlicher Richtung von Kassel. Der neue Verkehrsflughafen geht über die Gebietsgrenzen von Calden hinaus und liegt zum Teil auf der Gemarkung der Stadt Grebenstein.

Die Gewerbeflächen des neuen Verkehrsflughafens befinden sich im südlichen Bereich des Flughafengeländes und liegen somit vollständig im Gebiet der Gemeinde Calden. Auf den stillgelegten Flugbetriebsflächen des ehemaligen Verkehrslandeplatzes wurde seit Herbst 2022 mit dem Bebauungsplan Nr. 22 ein interkommunales Gewerbegebiet erschlossen. Es handelt sich um Flugbetriebsflächen des alten Verkehrslandeplatzes, die zuvor nicht von Standortbetrieben mit Gebäuden genutzt wurden. Neben der Gemeinde Calden sind auch die Stadt Kassel und der Landkreis an dem Gewerbegebiet beteiligt. Es soll selbstversorgend und klimaneutral gestaltet werden, wobei Strom, Wärme und Kälte erneuerbar vor Ort erzeugt, gespeichert und verteilt werden. Durch den Flughafenausbau sind zudem weitere Ansiedlungsflächen für Luftfahrt entstanden, die direkt an die Vorfelder angrenzen und somit an die Start-/Landebahn angebunden sind.

Die Gesamtgröße der Gewerbeflächen im „Gewerbepark Kassel Airport“ beträgt 97,3 Hektar. Davon entfallen 64 Hektar auf das interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet Kassel-Calden (Bebauungsplan Nr. 22), weitere 22 Hektar auf das bereits zuvor

bestehende Gewerbegebiet am alten Verkehrslandeplatz (Bebauungsplan Nr. 14) und 11,3 Hektar auf Flächen am neuen Verkehrsflughafen (Wirtschaftsförderung Region Kassel 2022b). Eine besondere Rolle bei künftigen Gewerbeansiedlungen sollen flughafenaffine Unternehmen spielen, die für ihre Leistungserbringung auf eine räumliche Nähe zum Flughafenbetrieb angewiesen sind. Insbesondere auf den Flächen am Heliport der „Flugbetriebsfläche Süd“ beim alten Verkehrslandeplatz soll flughafenaffines Gewerbe entwickelt werden, auch durch Erweiterungen von bereits ansässigen Betrieben. Das Gewerbe- und Industriegebiet ist jedoch auch weiterhin für andere Betriebsansiedlungen offen (Wittrock 2024).

Das für die Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte relevante Umland des Flughafens beinhaltet insbesondere den Landkreis Kassel und die kreisfreie Stadt Kassel. Beide Gebietskörperschaften zusammen werden in der vorliegenden Studie vereinfachend als Nordhessen bezeichnet. Diese regionale Abgrenzung ist enger gefasst als eine Abgrenzung über den Regierungsbezirk Kassel, zu dem neben dem Landkreis Kassel und der Stadt Kassel fünf weitere Landkreise (Hersfeld-Rotenburg, Schwalm-Eder-Kreis, Waldeck-Frankenberg, Werra-Meißner-Kreis und Fulda) zählen.

Nordhessen liegt in der Mitte Deutschlands. Zugleich besteht eine relativ große räumliche Distanz zu den Wirtschaftszentren der Bundesrepublik: Frankfurt ist knapp 200 km von Kassel entfernt, München über 450 km, die anderen Ballungsräume wie Berlin, Hamburg, Düsseldorf/Köln und Stuttgart liegen von der Entfernung dazwischen.

Bevölkerungsentwicklung

Am 31. Dezember 2022 lebten laut Angaben des Hessischen Statistischen Landesamtes 204.202 Personen in Kassel-Stadt und 240.718 Personen im Landkreis Kassel. Zusammen ergibt das eine Bevölkerung von 444.920 Personen. Dies entspricht einem Anteil von 7,0% an der Gesamtbevölkerung von 6.391.360 Personen in Hessen. In den letzten Jahren ist die Bevölkerung sowohl im Landkreis Kassel als auch in der Stadt Kassel etwas weniger gewachsen als im hessischen Durchschnitt.

Wirtschaftliche und soziale Entwicklung

Die Prognos AG erstellt einen sogenannten Zukunftsatlas, der kompakt über die Zukunftschancen der kreisfreien Städte und Landkreise in Deutschland Auskunft gibt. Die Zukunftschancen werden dabei anhand von 29 makro- und sozialökonomischen Indikatoren ermittelt. Hierbei werden zwei unterschiedliche Dimensionen betrachtet: Indikatoren, die den Ist-Zustand beschreiben, sowie Indikatoren, welche die Veränderung im Zeitverlauf erfassen. Die Indikatoren der momentanen Standortstärke bilden den Teilindex „Stärke“, die Indikatoren zur Entwicklung einer Region in den vergangenen Jahren den Teilindex „Dynamik“. Hieraus wird ein Gesamtindex für ein Standortranking der regionalen Zukunftsfähigkeit bzw. regionalen Verteilung der Zukunftschancen und -risiken innerhalb Deutschlands gebildet.

Der Zukunftsatlas wird alle drei Jahre erstellt, 2022 zum siebten Mal seit 2004, so dass eine Betrachtung im Zeitvergleich möglich ist. Tabelle 3-1 enthält die Ergebnisse für die kreisfreie Stadt Kassel und den Landkreis Kassel.

	Gesamtrang 2022	Gesamtrang 2016	Gesamtrang 2004	Teilindex Stärke 2022	Teilindex Dynamik 2022
Stadt Kassel	180	145	212	181	159
Landkreis Kassel	117	111	291	107	245

Tabelle 3-1: Ranking der Flughafenregion unter den kreisfreien Städten und Landkreisen Deutschlands

Quelle: Prognos

Stadt und Landkreis Kassel haben gegenüber 2004 die Reihenfolge im Gesamtrang getauscht. Der Landkreis Kassel wird aufgrund der positiven Rangänderung als „ewiger Aufsteiger seit 2004“ bezeichnet (Prognos 2022, S. 8). Dennoch befinden sich Stadt und Landkreis beim Gesamtrang 2022 nur im oberen Mittelfeld aller 400 Kreise und kreisfreien Städte Deutschlands.

Im Ergebnis verdeutlicht das Prognos-Ranking, dass das Umland des Flughafens Kassel trotz messbarer Erfolge weiterhin vor Herausforderungen steht. Sowohl die Stadt als auch der Landkreis Kassel sind insbesondere im Bereich Wettbewerb und Innovation gefordert, der beispielsweise über die Beschäftigten in den deutschen Zukunftsbranchen gemessen wird. Zu diesen Branchen zählt Prognos (2022, S. 27) den Fahrzeugbau mit Luft- und Raumfahrttechnik. Zudem steht die Stadt Kassel im Bereich Wohlstand und soziale Lage ebenfalls vor besonderen Herausforderungen. Daher sind Maßnahmen der regionalen Wirtschaftsförderung und Strukturpolitik notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft in Nordhessen zu stärken und den Arbeitsmarkt zu stützen.

3.3 Flugbetrieb

Kassel-Calden wurde im Jahr 1970 als Verkehrslandeplatz unter dem IATA Code KSF und dem ICAO Code EDVK eröffnet. Nach dem Ausbau ist der Flugplatz als Verkehrsflughafen klassifiziert. Der neue Verkehrsflughafen Kassel wurde am 4. April 2013 eröffnet. Die Betriebszeit ist auf die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr beschränkt. In der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr sind vier planmäßige Nachtflüge zulässig. Außerdem sollen unbeschränkt Flüge für VIP und Ambulanz sowie Verspätungen im kommerziellen Passagierluftverkehr bis 24.00 Uhr möglich sein. Die asphaltierte und nutzbare Länge der Start- und Landebahn des neuen Verkehrsflughafens beträgt 2.500 Meter bei einer Breite von 45 Metern. Das reicht für Mittelstreckenflüge mit den im Linien-, Touristik- und Low-cost-Verkehr vorrangig eingesetzten Flugzeugtypen (Boeing 737, Airbus A320).

Der Flughafen ist mit einem Präzisions-Instrumentenlandesystem der Kategorie IIIb in der Hauptanflugrichtung ausgestattet, das Flugzeugen hilft, auch bei sehr schlechten Sichtverhältnissen sicher zu landen. Das Instrumentenlandesystem verwendet Funk-signale, um dem Piloten präzise Informationen über den Gleitpfad (Vertikalführung) und den Anflugkurs (Horizontalführung) zur Landebahn bereitzustellen. Die Kategorie IIIb ermöglicht Landungen bei äußerst geringen Sichtweiten, bei denen die Bodensichtweite nur 75 Meter oder mehr beträgt. Die Entscheidungshöhe, bei der der Pilot die Landung abbrechen muss, falls er die Landebahn nicht sehen kann, liegt bei null Metern.

Im deutschlandweiten Vergleich gibt es nur eine begrenzte Zahl an Flugplätzen, die über eine mit dem Flughafen Kassel vergleichbare Infrastruktur für den Flugbetrieb verfügen. Insgesamt gibt es lediglich 104 Flughäfen mit einer befestigten Landebahnlänge von mehr als 1.000 Metern, und nur 36 sind mit einem Instrumentenlandesystem ausgestattet (DLR 2023).

Am Flughafen Kassel findet neben dem Passagierverkehr der Großluftfahrt auch Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt und Frachtverkehr statt. Unter dem Begriff Großluftfahrt werden der Linien-, Touristik- und Low-cost-Verkehr mit Passagieren zusammengefasst. Dies erfolgt im Gegensatz zur Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation), die als Individualverkehrskomponente der Zivilluftfahrt betrachtet wird, einschließlich des Teilssegments des individuellen Geschäftsflugverkehrs (Business Aviation).

Verkehrsaufkommen 2023

Im Jahr 2023 gingen die Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahr auf 107.615 zurück, was einem Rückgang von 6,9% entspricht (vgl. Tabelle 3-2). Laut der Statistik des Flughafenverbandes ADV stieg die Zahl der Passagiere an den deutschen Flughäfen um 19,5% auf 197,2 Millionen. Kassel konnte jedoch nicht im gleichen Maße an der Erholung nach dem Ende der Corona-Pandemie teilhaben. Auch die Gesamtzahl der Flugbewegungen war rückläufig. Das Frachtvolumen wuchs im Jahr 2023, lag jedoch in den Jahren vor der Corona-Pandemie deutlich höher.

	2023	Änderung zum Vorjahr
Flugbewegungen	26.568	- 10,9%
Passagierzahlen	107.615	- 6,9%
Frachtaufkommen	6 t	+ 30,0%

Tabelle 3-2: Verkehrsaufkommen des Flughafens Kassel

Quelle: ADV 2024

Flugbewegungen

Die Gesamtzahl der Flugbewegungen in Kassel lag im Jahr 2023 bei 26.568 (ADV 2024). Davon entfallen 16.103 Flugbewegungen (60,6%) auf den gewerblichen Luftverkehr und 10.465 (39,4%) auf den nichtgewerblichen Luftverkehr. Beim gewerblichen

Luftverkehr sind insbesondere gewerbliche Schulflüge von Bedeutung, daneben auch Flugbewegungen im Bereich des gewerblichen Pauschalreise-, Tramp- und Anforderungsverkehrs mit Flugzeugen, die ein maximales Abfluggewicht von über 5,7 Tonnen aufweisen, sowie im Taxiverkehr. Der nichtgewerbliche Luftverkehr beinhaltet Flugbewegungen im Werkverkehr mit firmeneigenen Flugzeugen.

Mehrere Unternehmen nutzen den Flughafen Kassel heute regelmäßig für den individuellen Geschäftsflugverkehr (Business Aviation). Einige dieser Flüge werden als Werkverkehre durchgeführt, wie zum Beispiel beim Chemiekonzern BASF. Andere Unternehmen aus der Region zählen zu den Nutzern des Flughafens im Taxiflug. Der Mobilitätsbedarf dieser Kunden wird durch gewerbliche Anbieter wie Netjets, dem weltweit größten Unternehmen zur Vermietung und anteilmäßigen Beteiligung an Geschäftsreiseflugzeugen, oder Taxi-Fluggesellschaften gedeckt. Für die Business Aviation und die anderen Nutzer der Allgemeinen Luftfahrt besteht am neuen Verkehrsflughafen ein eigener Bereich mit einem General Aviation Terminal, der durch Gewerbeflächen räumlich vom Linien- und touristischen Charterverkehr getrennt ist.

Passagieraufkommen

Seit der Eröffnung des neuen Verkehrsflughafens blieb die Entwicklung der Passagierzahlen im Linien- und touristischen Charterverkehr hinter den Erwartungen zurück (Desel Consulting 2017). Im Sommerflugplan 2023 bot Sundair dreimal wöchentlich Flüge nach Palma de Mallorca an, zweimal wöchentlich nach Heraklion (Kreta) und einmal wöchentlich nach Hurghada. Zusätzlich wurden Flüge nach Antalya mit Corendon und Tailwind, nach Bozen mit Sky Alps sowie nach Sylt und Usedom mit Rhein-Neckar Air durchgeführt. Im Winterflugplan flog Sundair jeweils einmal wöchentlich nach Hurghada, Fuerteventura und Gran Canaria. Diese Verbindungen trugen maßgeblich zu den insgesamt 107.615 Passagieren des Flughafens im Jahr 2023 bei.

Sundair hat die Stationierung eines Flugzeugs in Kassel für den Sommerflugplan 2024 aufgegeben, wodurch der Flughafen seine einzige fest stationierte Maschine der Großluftfahrt verloren hat. Im Sommerflugplan 2024 ist das Reiseziel Hurghada im Vergleich zum Vorjahr entfallen, und im Winterflugplan 2024/2025 bietet Sundair ab Kassel keine Flüge mehr an. Dies wird zu einem Rückgang der Passagierzahlen im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr führen. Für den Sommer 2025 gibt es Stand November 2024 noch keinen Ersatz für die von Sundair angebotenen Verbindungen.

Luftfrachtaufkommen

Im Jahr 2016 erreichte das am Flughafen Kassel abgefertigte Frachtvolumen mit 1.862 Tonnen seinen Höchststand. Im Mai 2017 verlor der Flughafen nach anderthalbjähriger Zusammenarbeit den Versandhändler Amazon als größten Frachtkunden und damit wöchentlich fünf Frachtflüge mit einer Boeing 737. Die Suche des Flughafenbetreibers nach neuen Kunden mit einem ähnlich großen Luftfrachtaufkommen blieb bislang erfolglos.

Stationierte Flugzeuge

Unter regionalwirtschaftlichen Aspekten sind die an einem Flughafen stationierten Flugzeuge von Bedeutung, da mit der Stationierung in der Regel Wartungsaktivitäten vor Ort für die Flugzeuge und weitere wertschöpfende Aktivitäten verbunden sind. Am Flughafen Kassel gibt es derzeit zwar keine stationierte Maschine der Großluftfahrt, es sind aber insgesamt rund 120 Flugzeuge (einschließlich Ultraleichtflugzeugen) untergestellt (FGK 2024). Ein Teil davon gehört den am Flughafen ansässigen Betrieben, wie etwa den Flugschulen, während der andere Teil im Besitz von Privatpersonen oder Unternehmen aus dem Flughafenumland ist. Nicht alle Maschinen, die regelmäßig den Standort anfliegen, sind in Kassel stationiert. Das am Standort ansässige Luftfahrtunternehmen Businesswings betreibt zweimotorige Turboprop-Flugzeuge Dornier 228 sowie einmotorige Cessna 208 Caravan. In jüngerer Zeit hat das Luftfahrtunternehmen Skywalker seine Aktivitäten am Flughafen Kassel aufgenommen und betreibt dort einmotorige Turboprop-Geschäftsflugzeuge des Herstellers Pilatus für maximal acht Passagiere.

3.4 Flughafen GmbH Kassel als Flughafenbetreibergesellschaft

Die Flughafen GmbH Kassel (FGK) ist Eigentümer des Flugplatzareals und verantwortlich für die Organisation des Flugbetriebs. Zudem umfasst der Gesellschaftszweck mit dem Geschäftsfeld Immobilien die Entwicklung des Flughafens als Gewerbestandort. Das angebotene Dienstleistungsportfolio zielt darauf ab, die wirtschaftliche Attraktivität der Region Nordhessen und der angrenzenden Regionen zu steigern.

Die FGK befindet sich im öffentlichen Besitz und wird anteilig vom Land Hessen (68%), von Stadt und Landkreis Kassel (je 14,5%) sowie der Gemeinde Calden (3%) getragen. Wie in den Vorjahren hat die FGK auch das Jahr 2023 mit einem Jahresfehlbetrag abgeschlossen. Der Verlust betrug 4,98 Mio. €, nahezu unverändert gegenüber dem Vorjahr, und wird durch die Gesellschafter entsprechend der Beteiligungsquoten ausgeglichen.³ Die Umsatzerlöse stiegen im gleichen Zeitraum deutlich um 2,80 Mio. € auf 6,24 Mio. € (Hessisches Ministerium der Finanzen 2024).

Auch in den kommenden Jahren sind Jahresfehlbeträge der FGK zu erwarten, die grundsätzlich durch die Gesellschafter entsprechend ihrer Beteiligungsquote auszugleichen sind. Dem betriebswirtschaftlichen Ergebnis ist die Bedeutung des Flughafens mit allen dort ansässigen Betrieben als Wirtschafts- und Standortfaktor gegenüberzustellen. Bei der Flughafenbetreibergesellschaft waren im Juli 2024 155 Mitarbeiter beschäftigt. Das ausbleibende Wachstum der Passagierzahlen im Linien- und touristischen Charterverkehr seit der Eröffnung des neuen Verkehrsflughafens hat bei der FGK zu einer geringeren Beschäftigung geführt als ursprünglich geplant.

³ Im Jahresfehlbetrag sind die sogenannten Gemeinwohlkosten für hoheitliche Aufgaben nicht enthalten (siehe Kapitel 7.1).

3.5 Betriebe am Flughafen

Die am Flughafen Kassel angesiedelten Betriebe haben als Arbeitgeber eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung für Nordhessen. Laut der neuesten Arbeitsplatzerberhebung sind im Juli 2024 neben der Flughafenbetreibergesellschaft noch 39 weitere Betriebe auf dem Flughafengelände tätig, mit insgesamt 1.287 Erwerbstätigen. Personen, die als Freelancer arbeiten, wie beispielsweise Piloten oder Fluglehrer, werden hierbei nicht berücksichtigt, da sie grundsätzlich für verschiedene Unternehmen tätig sind. Die Nichtberücksichtigung von Freelancern kann zwar kritisch hinterfragt werden, dient jedoch der Konsistenz in der Argumentation, insbesondere im Hinblick auf den Vergleich der Erwerbstätigenzahlen von 2024 mit denen früherer Jahre.

Größte Unternehmen am Flughafen Kassel

Tabelle 3-3 nennt die zehn größten Unternehmen auf den Gewerbeflächen des Flughafens nach Mitarbeiterzahl sowie deren jeweiligen Geschäftszweck. Die Gewerbeansiedlungen sind durch kleinere und mittelgroße Unternehmen geprägt.

Firma	Geschäftszweck
Aero Fallschirmsport GmbH	Fallschirmsprungschule
Airbus Helicopters Deutschland GmbH	Hubschrauberwartung und -ausstattung (vormals Eurocopter Deutschland GmbH)
Airbus Helikopter Technik GmbH	Entwicklung, Prüfstandtechnik, Produktion und Instandhaltung von Hubschraubergetrieben (vormals ZF Luftfahrttechnik GmbH)
Air Lloyd Aerotechnics GmbH	Hubschrauber-, Flugzeug-, Triebwerkwartung (vormals Helitec Helicopter Technik GmbH)
Businesswings Luftfahrtunternehmen GmbH	Luftfahrtunternehmen
DP Trading & Consulting	Automobillogistik
Defa Pro 24 GmbH	Arbeitnehmerüberlassung und Personalvermittlung
Flughafen GmbH Kassel	Flughafenbetreiber
Jost Achsen Systeme GmbH	Herstellung von Nutzfahrzeugkomponenten
Piper Deutschland AG	Flugzeughandel und -wartung, Ersatzteilhandel

Tabelle 3-3: Die 10 größten Unternehmen am Flughafen Kassel (alphabetisch geordnet)

Quelle: Eigene Darstellung

Die vier nach der Beschäftigtenzahl größten Unternehmen am Standort – Airbus Helikopter Technik GmbH (bis 2. Januar 2023: ZF Luftfahrttechnik GmbH), Flughafen GmbH Kassel, Piper Deutschland AG und Airbus Helicopters Deutschland GmbH – beschäftigen 899 Mitarbeiter und damit ca. 70% der 1.287 Arbeitsplätze am Flughafen. Alle vier

Unternehmen sind seit Jahrzehnten am Standort tätig. Vergleichsweise neue Ansiedlungen sind DP Trading & Consulting, deren geschäftliche Aktivitäten mit einem Fahrzeugumschlagplatz auf der Landebahn des alten Verkehrslandeplatzes verbunden sind, sowie die Defa Pro 24 GmbH. Die Air Lloyd Aerotechnics GmbH setzt den Betrieb der Helitec Helicopter Technik GmbH am Flughafen fort.

Airbus

Airbus ist seit der Übernahme der ZF Luftfahrttechnik GmbH, die mittlerweile als hundertprozentige Tochtergesellschaft von Airbus Helicopters Deutschland unter dem Namen Airbus Helicopters Technik GmbH firmiert, der mit Abstand größte Arbeitgeber auf den Gewerbeflächen am Flughafen Kassel. Die Geschäftsfelder umfassen die Entwicklung, Produktion und Instandhaltung von Antriebs- und Steuerungskomponenten für Hubschrauber sowie Prüfstandstechnik für Getriebe und Rotoren. Bereits zuvor hatte Airbus Helicopters Deutschland GmbH einen Wartungs- und Ausstattungsbetrieb für Hubschrauber am Flughafen. Durch die beiden Betriebe hat der Standort am Flughafen Kassel für Airbus Helicopters Deutschland GmbH deutlich an Bedeutung gewonnen. Im Jahr 2023 waren für Airbus Helicopters Deutschland GmbH mit Sitz in Donauwörth insgesamt durchschnittlich 6.669 Beschäftigten tätig (Airbus Helicopters Deutschland 2024). Die Möglichkeit, einen Helikopter-Flugbetrieb über einen Heliport am alten Verkehrslandeplatz durchzuführen, war notwendig, um Airbus am Standort zu erhalten.

Piper

Die Piper Deutschland AG ist eine Unternehmensgruppe mit Sitz in Calden, die sich auf die Allgemeine Luftfahrt spezialisiert hat und im Wesentlichen in drei Geschäftsbereichen tätig ist: Flugzeughandel für Piper-Neuflugzeuge in der DACH-Region sowie Broker für Gebrauchtflugzeuge, Flugzeugersatzteilhandel für alle Marken der Allgemeinen Luftfahrt und Flugzeugwartung für eine breite Palette von Flugzeugen mit einem maximalen Startgewicht von bis zu 5,7 Tonnen (Piper Deutschland 2024). Das Unternehmen erweiterte im Rahmen der Umsiedlung auf Flächen des neuen Verkehrsflughafens den Betrieb am Standort auf eine Gesamtfläche von über 10.000 Quadratmetern.

Für Piper als Flugzeugwartungsbetrieb ist die Wetterunabhängigkeit des Flughafens Kassel, aufgrund des am Standort vorhandenen Instrumentenlandesystems, von wesentlicher Bedeutung. Dass der Flughafen auch bei widrigen Wetterverhältnissen funktionsfähig bleibt, ermöglicht es, Wartungsereignisse termingerecht durchzuführen, so dass sowohl die Ankunft von Flugzeugen zur Wartung als auch ihre Rückkehr nach erfolgter Instandhaltung nicht durch ungünstige Wetterbedingungen beeinträchtigt werden (Weilbach 2024).

Air Lloyd Aerotechnics

Die seit langem am Flughafen Kassel ansässige Helitec Helicopter Technik GmbH hat 2018 ihren Namen in Air Lloyd Aerotechnics GmbH geändert. Das Unternehmen ist vor allem als Instandhaltungsbetrieb für Hubschrauber tätig. Die Namensänderung zielt

jedoch auf eine geänderte Marktwahrnehmung, da der Leistungsumfang auch die Instandhaltung von Starrflüglern bis 5,7 Tonnen umfasst. Im Rahmen der Umsiedlung vom alten Verkehrslandeplatz auf das Gelände des neuen Verkehrsflughafens hat das Unternehmen 2018 einen Neubau bezogen.

Luftfahrtbezogener Geschäftszweck

Die Betriebe auf den Gewerbeflächen des neuen Verkehrsflughafens mit direktem Vorfeldzugang verfolgen durchgängig einen luftfahrtbezogenen Geschäftszweck. Am alten Verkehrslandeplatz nutzt Airbus einen Heliport auf der „Flugbetriebsfläche Süd“. Die Fallschirmsprungschule Aero Fallschirmsport ist als Standortbetrieb erhalten geblieben, da am alten Verkehrslandeplatz weiterhin eine Landezone für Fallschirmspringer vorhanden ist. Bei der Ansiedlung weiterer Betriebe im 64 Hektar großen „Interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiet Kassel-Calden“ (Bebauungsplan Nr. 22) sollen insbesondere auf den am Heliport angrenzenden Grundstücken vorrangig Unternehmen mit luftfahrtbezogenem Geschäftszweck berücksichtigt werden. Das Flächenangebot kann jedoch grundsätzlich flexibel genutzt werden, um einer Vielzahl möglicher Nachfragen gerecht zu werden. Dies schließt auch die Nutzung von Flächen durch Unternehmen ohne luftfahrtbezogenen Geschäftszweck ein, wie das Beispiel der DP Trading & Consulting zeigt, die die alte Landebahn als Stellfläche für Autos nutzt.

4 Flughafen Kassel als Wirtschaftsfaktor

4.1 Methodische Vorgehensweise

Im Folgenden werden für das Bezugsjahr 2024 die Einkommens- und Beschäftigungseffekte aus der Leistungserstellung der am Flughafen Kassel ansässigen Betrieben berechnet. Die methodische Vorgehensweise orientiert sich an der früheren Studie von Klopheus (2013) zur regionalökonomischen Bedeutung des Flughafens Kassel im Jahr 2012. So können Änderungen in den absoluten und relativen Effekten des Flughafens als Wirtschaftsfaktor seit seinem Ausbau erfasst werden. Die angewendete Methodik des Input-Output-Modells entspricht zudem dem Standard regionalökonomischer Flughafenuntersuchungen und wurde beispielsweise auch in einer Studie zum Flughafen Paderborn-Lippstadt genutzt (HPC Hamburg Port Consulting 2019), was einen flughafenübergreifenden Vergleich ermöglicht (siehe Kapitel 4.6).

Die direkte Beschäftigung am Flughafen wird anhand der Zahl der Arbeitsplätze zum Stand Juli 2024 erfasst. Für die vorliegende Untersuchung fand aus Zeit- und Ressourcengründen keine Primärerhebung bei den vierzig Betrieben am Flughafen zu monetären Größen wie Löhnen und Gehältern, Vorleistungskäufen sowie Investitionen statt. Die Daten hierzu stammen aus vorliegenden Geschäftsberichten und wurden durch branchenübliche Durchschnittswerte aus der amtlichen Statistik ergänzt. Die ausgewiesenen Beschäftigungseffekte und Einkommenseffekte des Flughafens basieren somit – bis auf die direkte Beschäftigung – auf verfügbaren Daten des Jahres 2023. Die indirekten und induzierten Effekte sowie die monetären Effekte, die mit der direkten Beschäftigung am Flughafen Kassel verbunden sind, werden aber auf das Jahr 2024 der aktuellen Arbeitsstättenenerhebung bezogen, jedoch ohne Fortschreibung der Daten. Tendenziell führt dieser konservative Ansatz zu einer niedrigeren Schätzung der Einkommenseffekte des Flughafens für das Bezugsjahr 2024, da ein höheres Preisniveau nicht berücksichtigt wird.

Bevor die Ergebnisse vorgestellt werden, wird zunächst die Methodik zur Berechnung der Einkommens- und Beschäftigungseffekte erläutert. Für die Ermittlung der Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte sind dabei eine Definition und Systematisierung dieser Effekte notwendig.

Beschäftigungseffekt

Der Beschäftigungseffekt wird durch die Zahl der Erwerbstätigen erfasst. Als Erwerbstätige gelten in der amtlichen Statistik Personen ab 15 Jahre, die eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben, unabhängig von der geleisteten Arbeitszeit, der Regelmäßigkeit und der Bedeutung dieser Tätigkeit für den Lebensunterhalt. Auch mithelfende Familienangehörige und geringfügig Beschäftigte werden zu den Erwerbstätigen gerechnet. Für die Zwecke dieser Studie kann die Zahl der Erwerbstätigen mit der Zahl der Arbeitsplätze gleichgesetzt werden.

Wertschöpfungseffekt

Die Bruttowertschöpfung gilt als wichtigste Kennzahl der wirtschaftlichen Leistung von Wirtschaftseinheiten bzw. Wirtschaftsbereichen innerhalb eines bestimmten Zeitraums und ist in der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung als Produktionswert abzüglich Vorleistungen festgelegt. Der Produktionswert ist definiert als Wert aller Güter, die innerhalb einer bestimmten Periode produziert werden.⁴ Vorleistungen bezeichnen den Wert der von anderen Wirtschaftseinheiten bezogenen Waren und Dienstleistungen, die im Berichtszeitraum im Zuge der Produktion verbraucht werden.⁵

Systematisierung der Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte

Es lassen sich vier Kategorien von Beschäftigungswirkungen und analog von Einkommenswirkungen unterscheiden, die allgemein von Flughäfen und damit auch vom Flughafen Kassel ausgehen:

- Direkte Beschäftigung und Einkommen bei den Betrieben auf dem Flughafengelände.
- Indirekte Effekte bei den Zulieferern außerhalb des Flughafens durch Aufträge der am Flughafen ansässigen Betriebe für Vorleistungen und Investitionen.
- Induzierte Effekte über erhöhte Konsumausgaben aus direkt und indirekt entstandenen Einkommen.
- Katalytische Effekte: Beschäftigungszuwachs infolge einer erhöhten Attraktivität der Region durch den Flughafen. So ist eine Luftverkehrsanbindung für viele Branchen ein wichtiger Standortfaktor, der zu Ansiedlungen oder Erweiterungen von Unternehmen in der Umgebung des Flughafens führen kann.

Bei den direkten, indirekten und induzierten Effekten handelt es sich um Effekte aus der Produktion am Flughafen. Diese Effekte entsprechen der Bedeutung eines Flughafens als Wirtschaftsfaktor. Bei der regionalökonomischen Analyse werden Multiplikatoren ermittelt, welche die Summe von indirektem und induziertem Effekt zum jeweiligen direkten Effekt in Beziehung setzen.

Die katalytischen Effekte basieren auf einer verbesserten Erreichbarkeit einer Region und sind Effekte aus dem Konsum von Luftverkehrsleistungen. Die katalytischen Effekte lassen sich mit der Bedeutung eines Flughafens als Standortfaktor gleichsetzen. Zu den Transmissionsmechanismen für die katalytischen Effekte in Regionen, die durch

⁴ Vernachlässigt man den Wert der Bestandsänderungen an Halb- und Fertigwaren und den Wert der selbst erstellten Anlagen, dann handelt es sich beim Produktionswert um den Wert der Verkäufe von Waren und Dienstleistungen, betriebswirtschaftlich ausgedrückt also um den Nettoumsatz (ohne Umsatzsteuer).

⁵ Die Vorleistungen umfassen außer Rohstoffen, sonstigen Vorprodukten, Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Treibstoffen und anderen Materialien auch Bau- und sonstige Leistungen für laufende Reparaturen, gewerbliche Mieten, Leiharbeitnehmer, von anderen Unternehmen durchgeführte Lohnarbeiten, Transportkosten, Postgebühren, Anwaltskosten, Benutzungsgebühren für öffentliche Einrichtungen usw.

den Luftverkehr gut erschlossen sind, zählen der erleichterte Zugang zu Beschaffungs- und Absatzmärkten, überdurchschnittlich hohe internationale Direktinvestitionen sowie Innovationseffekte durch eine verstärkte räumliche Interaktion.

4.2 Direkte Beschäftigung

Als direkt werden diejenigen Arbeitsplätze bezeichnet, die sich auf den Gewerbeflächen des Flughafens Kassel befinden. Die Gewerbeflächen beinhalten dabei das Gelände des neuen Verkehrsflughafens und des alten Verkehrslandeplatzes. Am Flughafen Kassel gab es Mitte des Jahres 2024 insgesamt 1.287 Arbeitsplätze. Die 40 am Flughafen angesiedelten Betriebe tragen damit wesentlich zur Beschäftigung in Nordhessen bei.

Beschäftigungswachstum von 2012 bis 2024

Die aktuelle Zahl von 1.287 Arbeitsplätzen am Flughafen Kassel lässt sich mit den Ergebnissen früherer regionalökonomischer Untersuchungen mit den Bezugsjahren 2012 und 2017 vergleichen (Klophaus 2017). Im Jahr 2012, vor der Eröffnung des neuen Verkehrsflughafens, betrug die Zahl der Arbeitsplätze 704 und stieg bis 2017 auf 872 an. Der Zuwachs an direkter Beschäftigung von 2012 (bzw. 2017) bis 2024 beträgt somit 583 (415) Arbeitsplätze, was einem Anstieg von 82,8% (47,6%) entspricht (vgl. Abbildung 4-1).

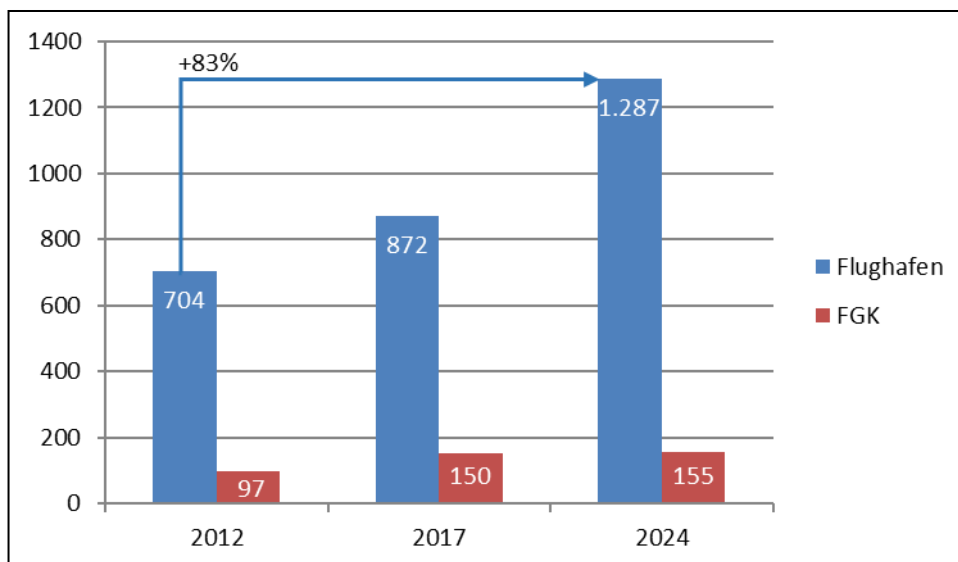


Abbildung 4-1: Entwicklung der direkten Beschäftigung von 2012 bis 2024

Quelle: Eigene Darstellung

Mit der Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsflughafens kam es zu einem starken Beschäftigungswachstum bei der Flughafenbetriebsgesellschaft Flughafen GmbH Kassel (FGK), deren Mitarbeiterzahl seit dem Jahr 2017 jedoch nahezu konstant

geblieben ist. 2024 liegt der Anteil der FGK an der gesamten direkten Beschäftigung des Flughafens Kassel bei 12,0%.

Die neuen Arbeitsplätze gibt es weniger bei Behörden, Fluggesellschaften, Restaurants, Läden, Reisebüros etc., was bei einem höheren Verkehrsaufkommen im Linien- und touristischen Charterflugverkehr zu erwarten gewesen wäre. Vielmehr haben gerade die Standortbetriebe mit Luftverkehrsbezug, aber ohne unmittelbaren Bezug zum Linien- und touristischen Charterflugverkehr, wie Airbus Helicopters Deutschland, Airbus Helicopters Technik, Air Lloyd Aerotechnics und Piper Deutschland, mit einem teils deutlichen Personalaufbau zur Zunahme der direkten Beschäftigung beigetragen. Während der Corona-Krise sind im Saldo zudem keine Arbeitsplätze verloren gegangen. Der Flughafen Kassel hat sich mit seinen ansässigen Unternehmen als krisenresistenter erwiesen als viele größere Luftverkehrsstandorte. Dieses Ergebnis ist angesichts der oft negativ geprägten Berichterstattung über den Flughafen nicht unbedingt zu erwarten.

Ein weiterer Faktor für die Schaffung zusätzlicher direkter Arbeitsplätze am Flughafen Kassel sind neu angesiedelte Unternehmen. Besonders hervorzuheben sind dabei in jüngerer Zeit der Automobillogistiker DP Trading & Consulting, die Personalvermittlung Defa Pro 24 GmbH, sowie die Terracamper GmbH, ein auf den Innenausbau von Reisemobilen spezialisiertes Unternehmen. Schon früher haben sich Betriebe auf den Gewerbeflächen des alten Verkehrslandeplatzes angesiedelt, deren Geschäftszweck nicht unmittelbar mit dem Luftverkehr am Flughafen verknüpft ist, wie Denk GmbH und Co. KG, Gadringer Gurte GmbH, Jost Achsen Systeme GmbH und mba automation GmbH.

Branchenzuordnung der Beschäftigten

Die 1.287 Arbeitsplätze am Flughafen Kassel lassen sich nach dem vorrangigen Geschäftszweck gemäß der Klassifikation der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes (WZ 2008) einzelnen Branchen zuordnen (vgl. Abbildung 4-2).

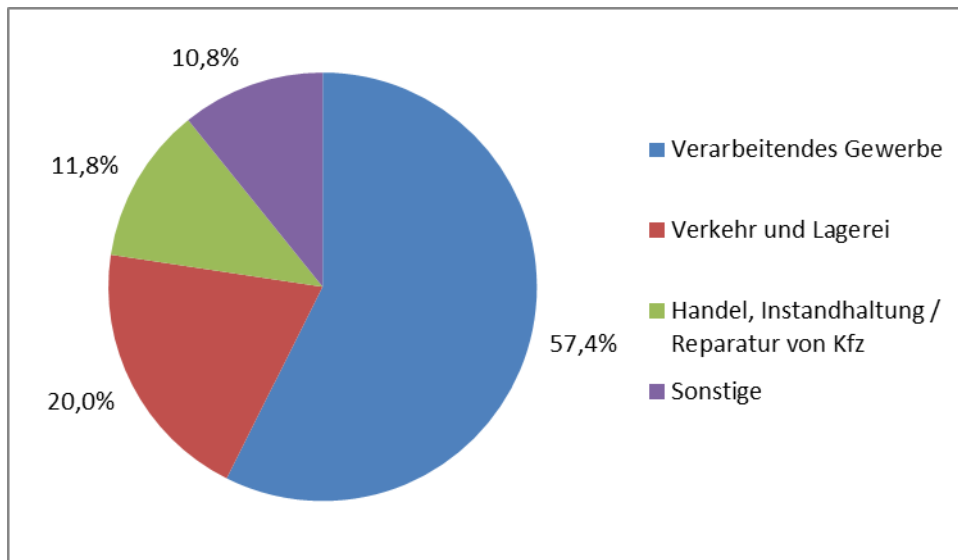


Abbildung 4-2: Branchenzuordnung der direkten Arbeitsplätze am Flughafen Kassel

Quelle: Eigene Darstellung

Der hohe Anteil von 57,4% der Arbeitsplätze im Verarbeitenden Gewerbe ergibt sich insbesondere durch die Zuordnung von Airbus als dem mit Abstand größten Arbeitgeber am Standort. Hinsichtlich der Branchenstruktur handelt es sich bei Kassel also um einen untypischen Flughafenstandort, bei dem Unternehmen der Luftfahrtindustrie dominieren. Die Branchenstruktur hat einen wesentlichen Einfluss auf die volkswirtschaftlichen Effekte des Flughafens und die über den Standort hinausreichende Multiplikatorwirkung. In den vergangenen Jahren gab es zwar keine grundlegenden Veränderungen bei den Branchenanteilen. Das überproportionale Beschäftigungswachstum in den sonstigen Branchen seit der Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsflughafens hat aber zu einem Anteilsrückgang des Verarbeitenden Gewerbes geführt.

Regionaler Wohnortanteil

Die meisten Flughafenbeschäftigten wohnen im Landkreis Kassel oder in der Stadt Kassel. Für das Jahr 2012 wurde ein regionaler Wohnortanteil von 87,2% ermittelt (Klophaus 2013). Während der aktuellen Untersuchung war es aus Zeit- und Ressourcen Gründen nicht möglich, bei den Standortbetrieben eine Datenerhebung zum regionalen Wohnortanteil durchzuführen. Bei den bereits für das Jahr 2012 befragten Standortbetrieben gibt es keine Anhaltspunkte für größere Änderungen. Aufgrund der zentralen Lage der Gemeinde Calden im Landkreis Kassel sowie der räumlichen Nähe zur Stadt Kassel, dem Oberzentrum des nordhessischen Wirtschaftsraums, ist anzunehmen, dass die meisten neu angesiedelten Mitarbeiter ebenfalls im Landkreis Kassel oder in der Stadt Kassel wohnen.

Die mit den direkten Arbeitsplätzen am Flughafen Kassel verbundene Produktion steigert durch Investitions- und Vorleistungskäufe sowie durch Konsumausgaben der Beschäftigten die gesamtwirtschaftliche Nachfrage. Dies führt indirekt und induziert zur Schaffung weiterer Arbeitsplätze außerhalb des Flughafens. Diese Effekte werden in

Kapitel 4.4 untersucht. Zunächst werden nun jedoch die Einkommenseffekte berechnet, die der direkten Beschäftigung zugeordnet sind.

4.3 Direkte Einkommenseffekte

Der mit dem Flughafen Kassel direkt verbundene Produktionswert, die Bruttowertschöpfung sowie die Lohn- und Gehaltssumme werden für das Bezugsjahr 2024 ausgewiesen. Die Bruttowertschöpfung gilt dabei als wichtigste Kennzahl, da sie die wirtschaftliche Leistung von Wirtschaftseinheiten bzw. Wirtschaftsbereichen innerhalb eines bestimmten Zeitraums misst. In der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) ergibt sie sich als Produktionswert (betriebswirtschaftlich vergleichbar mit dem Nettoumsatz ohne Umsatzsteuer) abzüglich der Vorleistungen (Wert der von anderen Wirtschaftseinheiten bezogenen Waren und Dienstleistungen).

In einem engen Zusammenhang zur Bruttowertschöpfung steht das Bruttoinlandsprodukt. Das Bruttoinlandsprodukt unterscheidet sich von der Bruttowertschöpfung durch die Nettogütersteuern. Nach der VGR liegt das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2023 um 9,4% über der Bruttowertschöpfung (Statistisches Bundesamt 2024b).⁶

Die mit der Leistungserstellung am Flughafen Kassel verbundenen direkten Einkommenseffekte werden wie folgt berechnet: Zunächst wurden Daten zu den Betrieben über Jahresabschlüsse und Unternehmenswebsites gesammelt, teilweise abgesichert durch ergänzende persönliche Anfragen bei den Unternehmen. Vorrang hatten dabei die nach der Mitarbeiterzahl großen Standortbetriebe. Verbleibende Datenlücken wurden mit Hilfe der detaillierten Jahresergebnisse der VGR (Statistisches Bundesamt 2024b) gefüllt, aus der sich branchenspezifische Durchschnittswerte entnehmen lassen, etwa der branchenspezifische Koeffizient für die Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen. Dieser Koeffizient wird dann mit der Anzahl der Arbeitsplätze in der jeweiligen Branche multipliziert.

Im Gegensatz zur Zahl der am Flughafen Kassel vorhandenen Arbeitsplätze, die durch eine Arbeitsstättenenerhebung zum Stand Juli 2024 erfasst wurden, lagen für die Berechnung der direkten Einkommenseffekte nur Daten für das Jahr 2023 vor. Die Einkommenseffekte wurden ermittelt, ohne diese Daten fortzuschreiben. Dieser konservative Ansatz führt tendenziell zu niedrigeren Einkommenseffekten für das Bezugsjahr 2024, da ein höheres Preisniveau unberücksichtigt bleibt.

Für das Bezugsjahr 2024 ergeben sich für die 40 Betriebe am Flughafen Kassel, die insgesamt 1.287 Erwerbstätige beschäftigen, die folgenden direkten Einkommenseffekte:

⁶ Bei der Ermittlung der Bruttowertschöpfung bzw. des Bruttoinlandsprodukts greift das Inlandskonzept. Mit dem Bruttoinlandsprodukt wird der Wert aller in einem Gebiet hergestellten Güter und Dienstleistungen gemessen, unabhängig davon, wo die Erwerbstätigen wohnen. Dagegen gilt für das Bruttonationaleinkommen (früher Bruttosozialprodukt) das Inländerkonzept. Das Bruttonationaleinkommen misst also den Wert aller Güter und Dienstleistungen, die die Erwerbstätigen herstellen, die im betrachteten Gebiet leben, unabhängig davon, wo sie die Arbeitsleistung erbringen.

Produktionswert von 258,0 Mio. €, Bruttowertschöpfung von 93,4 Mio. € sowie eine Lohn- und Gehaltssumme von 62,4 Mio. € (vgl. Tabelle 4-1).

Effekt	Wert
Erwerbstätige	1.287
Produktionswert	258,0 Mio. €
Bruttowertschöpfung	93,4 Mio. €
Lohn- und Gehaltssumme	62,4 Mio. €

Tabelle 4-1: Direkte Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Kassel 2024

Quelle: Eigene Berechnung

Die Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen am Flughafen Kassel beträgt 72,6 Tsd. € und liegt damit 12,4% unter dem deutschen Durchschnittswert von 83,1 Tsd. € (Statistisches Bundesamt 2024b). Der Jahresfehlbetrag von 4,98 Mio. € der Flughafen GmbH Kassel im Jahr 2023 wirkt dämpfend auf die Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen am Standort. Ohne Berücksichtigung dieses Fehlbetrags ergäbe sich eine Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen am Flughafen Kassel in Höhe von 76,5 Tsd. €. Auch die nach der Corona-Pandemie erzielten Ergebnisse von Airbus Helicopters Technik als dem größten Standortbetrieb sind hier berücksichtigt.

Das durchschnittliche Gehalt am Standort liegt bei 48,5 Tsd. € und damit um 21,2% über dem deutschen Durchschnittswert von 40,0 Tsd. €. Die für Kassel ermittelte Bruttolohn- und -gehaltssumme je Erwerbstätigen resultiert aus dem vergleichsweise hohen Beschäftigungsanteil im Verarbeitenden Gewerbe. Diese für einen Flughafen untypische Branchenstruktur erklärt die im Durchschnitt hohen Gehälter. Darüber hinaus verstärkt der relativ geringe Anteil an Teilzeit- bzw. geringfügig Beschäftigten in den luftfahrttechnischen Betrieben diesen Effekt.

Die Wertschöpfungsquote (Wertschöpfung / Produktionswert) am Standort liegt mit 36,2% relativ niedrig im Vergleich zu 47,0% in Deutschland. Bei einem stark durch Handelsaktivitäten geprägten Unternehmen wie Piper Deutschland ist dies aufgrund der bezogenen Handelswaren charakteristisch. Auch die luftfahrttechnischen Betriebe in Kassel sind stark von externen Lieferanten abhängig. Hohe Vorleistungskäufe wirken sich positiv auf die indirekten Einkommens- und Beschäftigungseffekte aus.

4.4 Indirekte und induzierte Effekte

Auftragsvolumen für standortexterne Zulieferer

Die bislang ermittelten direkten Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte sind mit Vorleistungs- und Investitionslieferungen von Auftragnehmern außerhalb des Flughafens verbunden. Diese beziehen wiederum Vorleistungen und tätigen Investitionen zur Abwicklung der Aufträge. Die dadurch außerhalb des Flughafens ausgelösten Einkommens- und Beschäftigungswirkungen werden als indirekte Effekte bezeichnet.

Für den laufenden Betrieb wurden von den Betrieben am Flughafen Kassel insgesamt Vorleistungen in Höhe von 164,6 Mio. € bezogen. Das entspricht einer Vorleistungsquote von 63,8% des Produktionswertes (= Nettoumsatz) aller Standortbetriebe. Dabei kommt es zu standortinternen Vorleistungsverflechtungen, da die Vorleistungskäufe der Unternehmen am Flughafen Kassel auch Aufträge an andere am Flughafen ansässige Unternehmen beinhalten. Luftfahrtunternehmen wie Businesswings und Skywalker, die ihren Sitz am Flughafen Kassel haben, tragen über Landegebühren, Flugbetriebsstoffprovisionen und Mietzahlungen zum Umsatz der Flughafen GmbH Kassel (FGK) bei. Zur Berechnung der indirekten Effekte sind nur diejenigen Vorleistungen zu berücksichtigen, die außerhalb des Standorts einkommens- und beschäftigungswirksam werden. Eine umfassende Analyse der internen Vorleistungsverflechtungen durch eine umfassende Datenerhebung bei den Standortbetrieben konnte in dieser Untersuchung nicht erfolgen. Daher wird angenommen, dass zwei Drittel des gesamten Jahresumsatzes der FGK im Jahr 2023, der sich auf 6,2 Mio. € beläuft (Hessisches Ministerium der Finanzen 2024), also 4,1 Mio. €, auf standortinterne Vorleistungskäufe entfallen. Demnach soll die Flughafenbetreibergesellschaft nur ein Drittel des Umsatzes mit externen Dritten erzielt haben. Bei Vorleistungskäufen der Flughafenbetriebe in Höhe von insgesamt 164,6 Mio. € ergeben sich damit für standortexternen Zulieferbetriebe einkommens- und beschäftigungswirksame Effekte von 160,5 Mio. €.

Neben den Vorleistungskäufen bestimmt die Investitionstätigkeit das Auftragsvolumen und damit die indirekten Effekte. Anders als in den Jahren des Flughafenausbaus werden die Investitionen der Standortbetriebe gegenwärtig weniger durch An- und Umsiedlungen beeinflusst. Das für das Bezugsjahr 2024 angesetzte Investitionsvolumen für die Betriebe am Flughafen Kassel liegt bei 15,4 Mio. €. Davon entfallen 11,4 Mio. € auf neue Ausrüstungen (Maschinen, Fahrzeuge usw.) sowie sonstige Anlagen (z.B. Computersoftware) und 4,0 Mio. € auf Bauten.

Durch die Vorleistungskäufe von 160,5 Mio. € außerhalb des Flughafengeländes und die Investitionen der Flughafenbetriebe von 15,4 Mio. € ergibt sich für das Bezugsjahr 2024 ein Auftragsvolumen für standortexterne Zulieferer von insgesamt 175,9 Mio. €.

Indirekte Effekte durch Vorleistungen und Investitionen

Zur Berechnung der indirekten Effekte ist das Auftragsvolumen nach Lieferbranchen aufzuteilen. Die Investitionstätigkeit führt zu Aufträgen insbesondere an Unternehmen des Baugewerbes und des Verarbeitenden Gewerbes. Bei den Vorleistungskäufen profitiert insbesondere das Verarbeitende Gewerbe, was unter anderem auf die Einkäufe der luftfahrttechnischen Betriebe (z.B. Hubschrauberkomponenten und ähnliche Ersatzteile) zurückzuführen ist. Das nach Branchen strukturierte Gesamtauftragsvolumen der Betriebe am Flughafens Kassel erzeugt eine indirekte Bruttowertschöpfung von 134,4 Mio. €. Die indirekte Bruttowertschöpfung, der zugehörige Produktionswert von 320,3 Mio. € sowie die Lohn- und Gehaltssumme von 63,4 Mio. € entstehen nicht nur bei den unmittelbaren Zulieferern des Flughafens, sondern entlang der Wertschöpfungskette auch bei den Zulieferern der Zulieferbetriebe und wiederum deren Zulieferern. Die zusätzliche indirekte Bruttowertschöpfung geht mit einer Ausweitung der

Beschäftigung einher. Der indirekte Beschäftigungseffekt entspricht gesamtwirtschaftlich 1.470 Erwerbstätigen (vgl. Tabelle 4-2).

Effekt	Wert
Erwerbstätige	1.470
Produktionswert	320,3 Mio. €
Bruttowertschöpfung	134,4 Mio. €
Lohn- und Gehaltssumme	63,4 Mio. €

Tabelle 4-2: Indirekte Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Kassel 2024

Quelle: Eigene Berechnung

Induzierte Effekte durch die Konsumausgaben der Beschäftigten

Die direkt und indirekt entstandenen Einkommen der Erwerbstätigen werden zu einem großen Teil verausgabt und lösen dadurch Beschäftigungs- und Einkommenseffekte aus, die als induziert bezeichnet werden. Von den Bruttolöhnen und -gehältern sind zunächst die Steuern und Sozialversicherungsbeiträge abzuziehen. Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte wird zum Teil gespart, fließt aber überwiegend in zusätzlichen Konsum, der wiederum Aufträge in der Wirtschaft auslöst. Aus den direkten und indirekten Effekten des Flughafens Kassel bezogen auf die Arbeitsplätze des Jahres 2024 resultieren Bruttolöhne und -gehälter in Höhe von 125,8 Mio. €, davon direkt 62,4 Mio. € und indirekt 63,4 Mio. €. Zur Berechnung der induzierten Effekte durch die direkt und indirekt entstandenen Bruttolöhne und -gehälter ist zunächst die zusätzliche Konsumgüternachfrage zu ermitteln. Dazu werden von der Bruttolohn- und -gehaltssumme die Steuern und Sozialversicherungsbeiträge der Arbeitnehmer abgezogen und das Sparen eines Teils der verfügbaren Einkommens berücksichtigt.⁷ Im Ergebnis berechnet sich eine Konsumgüternachfrage der am Flughafen und bei dessen Zulieferern tätigen Arbeitnehmer von 76,2 Mio. €.

Mit Hilfe der amtlichen Statistik zu den Ausgaben der privaten Haushalte lässt sich die Konsumgüternachfrage von 76,2 Mio. € auf die Wirtschaftszweige aufteilen. In einem anschließenden Rechenschritt werden die Konsumausgaben als zusätzliche branchenspezifische Nachfrage angesehen, deren induzierte Einkommenseffekte über eine Input-Output-Tabelle mit inversen Koeffizienten bestimmt werden können. Das methodische Vorgehen bei der Input-Output-Analyse entspricht demjenigen zur Berechnung der indirekten Effekte und führt zu einem induzierten Produktionswert von 128,9 Mio. €, einer Bruttowertschöpfung von 63,2 Mio. € sowie Löhnen und Gehältern von 25,5 Mio. €. Die induzierten Einkommenseffekte lassen sich in induzierte Beschäftigungseffekte umrechnen. Demnach führt die Konsumgüternachfrage der am Flughafen und bei

⁷ Der Abzug von 32,4% für Arbeitnehmerbeiträge zur Sozialversicherung und Lohnsteuer führt zu Nettolöhnen/-gehältern von 85,0 Mio. €. Davon erfolgt ein Abzug der Sparquote in Höhe von 10,4% (Statistisches Bundesamt 2024b) bzw. 8,8 Mio. €.

dessen Zulieferern tätigen Arbeitnehmer zu weiteren 675 Arbeitsplätzen (vgl. Tabelle 4-3).

Effekt	Wert
Erwerbstätige	675
Produktionswert	128,9 Mio. €
Bruttowertschöpfung	63,2 Mio. €
Lohn- und Gehaltssumme	25,5 Mio. €

Tabelle 4-3: Induzierte Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Kassel 2024

Quelle: Eigene Berechnung

4.5 Regionalisierung

Während direkte Beschäftigungs- und Wertschöpfungswirkungen am Flughafen Kassel auftreten und damit vollständig Nordhessen zugeordnet werden können, ist bei den indirekten und induzierten Effekten zu berücksichtigen, dass Unternehmen und private Haushalte einen Teil ihrer nachgefragten Güter und Dienstleistungen aus anderen Regionen beziehen. Dies führt dazu, dass die Einkommens- und Beschäftigungseffekte für die Flughafenregion geringer ausfallen als gesamtwirtschaftlich für die Bundesrepublik. Aufgrund des hohen Anteils von Flughafenbeschäftigten, die ihren Wohnsitz im Landkreis Kassel oder in der Stadt Kassel haben (siehe Kapitel 4.2), ist davon auszugehen, dass der regionale Anteil der auf Konsum basierenden induzierten Effekte höher ausfällt als der Anteil der indirekten Effekte, die durch Vorleistungskäufe und Investitionen bedingt sind. Eine genaue Bestimmung der Regionalanteile über mehrere Wertschöpfungsstufen hinweg hätte eine umfassende Datenerhebung bei allen am Flughafen Kassel ansässigen Betrieben zu ihren Lieferantenstrukturen erfordert, was im Rahmen der aktuellen Untersuchung nicht möglich war.

Als Grundlage für eine approximative Regionalisierung der Bedeutung des Flughafens Kassel als Wirtschaftsfaktor für die Region Nordhessen werden 100% der direkten Effekte, 60% der induzierten Effekte, was deutlich unter dem regionalen Wohnortanteil der direkt Beschäftigten liegt, sowie 30% der indirekten Effekte angenommen. Die größte Unsicherheit besteht hinsichtlich der Regionalisierung der indirekten Effekte, wobei der angenommene Anteil von 30% als konservative Schätzung zu werten ist.

Effekt	Gesamtwirtschaftlich	Region Nordhessen
Erwerbstätige	3.432	2.133
Bruttowertschöpfung	291,0 Mio. €	171,6 Mio. €

Tabelle 4-4: Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Kassel 2024, gesamtwirtschaftlich und für die Region Nordhessen

Quelle: Eigene Berechnung

Im Ergebnis entfallen und 62,2% des gesamtwirtschaftlichen Beschäftigungseffektes und 59,0% der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung auf die Region Nordhessen, was 2.133 Arbeitsplätzen und einer Bruttowertschöpfung von 171,6 Mio. € im Bezugsjahr 2024 entspricht (vgl. Tabelle 4-4).⁸

4.6 Wertschöpfungs- und Beschäftigungsmultiplikatoren

Multiplikatoren für das Bezugsjahr 2024

In regionalökonomischen Studien werden Multiplikatoren ermittelt, welche die Summe von indirekten und induzierten Effekten zum jeweiligen direkten Effekt in Beziehung setzen. Für den Flughafen Kassel ergibt sich im Jahr 2024 ein Beschäftigungsmultiplikator von 1,7, wenn die Summe der 1.470 indirekten und 675 induzierten Arbeitsplätze durch die 1.287 direkten Arbeitsplätze dividiert wird. Analog bestimmt sich anhand der jeweiligen Werte für die direkte, indirekte und induzierte Bruttowertschöpfung der Wertschöpfungsmultiplikator, der bei 2,1 liegt (vgl. Tabelle 4-5).

Effekt	Direkt	Indirekt / induziert	Multiplikator
Erwerbstätige	1.287	2.145	1,7
Bruttowertschöpfung	93,4 Mio. €	197,6 Mio. €	2,1

Tabelle 4-5: Wertschöpfungs- und Beschäftigungsmultiplikatoren des Flughafens Kassel 2024

Quelle: Eigene Berechnung

Vergleich mit dem Jahr 2012

Die für den Flughafen Kassel berechneten Wertschöpfungs- und Beschäftigungswirkungen für das Jahr 2024 werden nun mit den Ergebnissen von Klophaus (2013) zur regionalökonomischen Bedeutung des Flughafens im Jahr 2012 verglichen (vgl. Tabelle 4-6).

⁸ Diese Regionalanteile stimmen mit den Ergebnissen von HPC Hamburg Port Consulting (2019) für den Flughafen Paderborn/Lippstadt überein, die von einem Regionalanteil von rund 60% an der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung und Beschäftigung ausgehen. Der Regionalanteil hängt dabei natürlich davon ab, wie die Gebietsgrenzen einer Region definiert werden. Für den Flughafen Kassel bezieht sich die vorgenommene Regionalisierung der Einkommens- und Beschäftigungseffekte auf Landkreis und Stadt Kassel und damit auf eine relativ eng definierte Region.

	2012	2024	Änderung
Erwerbstätige	2.401	3.432	+ 42,0%
Bruttowertschöpfung	135,2 Mio. €	291,0 Mio. €	+ 115,2%
Beschäftigungsmultiplikator	2,4	1,7	- 0,7
Einkommensmultiplikator	2,0	2,1	+ 0,1

Tabelle 4-6: Einkommens- und Beschäftigungseffekte (direkt, indirekt und induziert) des Flughafens Kassel 2012 und 2024

Quelle: Eigene Berechnung

Die Beschäftigungs- und Einkommensmultiplikatoren liegen im Bereich derjenigen, die in regionalökonomischen Studien zu deutschen Flughäfen ermittelt wurden. Sie werden positiv von der Branchenstruktur am Standort beeinflusst, die durch luftfahrttechnische Betriebe und Handelsunternehmen geprägt ist. Diese Struktur führt zu einer hohen Vorleistungsquote, die indirekt Produktion, Einkommen und Beschäftigung generiert. Während der Einkommensmultiplikator für das Jahr 2024 mit einem Wert von 2,1 nahezu dem Wert von 2,0 aus dem Jahr 2012 entspricht, ist der Beschäftigungsmultiplikator von 2,4 im Jahr 2012 auf 1,7 im Jahr 2024 gesunken. Der Beschäftigungsmultiplikator setzt die indirekten und induzierten Beschäftigungseffekte in Relation zum direkten Beschäftigungseffekt. Am Flughafen Kassel gab es 2012 insgesamt 704 Arbeitsplätze in 19 Betrieben als direkten Beschäftigungseffekt, im Jahr 2024 sind es 1.287 Arbeitsplätze in 40 Betrieben. Angesichts dieses deutlich gestiegenen Ausgangswerts müssten auch die indirekten und induzierten Effekte in der Summe erheblich steigen, um den ursprünglichen Beschäftigungsmultiplikator zu erreichen. Dem steht jedoch die Veränderung der Branchenstruktur am Standort entgegen, insbesondere durch neu hinzugekommene Betriebe, die aufgrund ihrer Branchenzugehörigkeit unter anderem eine geringere Vorleistungsquote aufweisen. Der Anteil der Beschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe, das im Branchenvergleich eine hohe Vorleistungsquote (= Vorleistungen / Produktionswert) aufweist, ist von 65,4% auf 57,4% gesunken. Dies trägt zu einem niedrigeren Multiplikatoreffekt bei. Dass sich dieser Rückgang, im Gegensatz zum Beschäftigungsmultiplikator, nicht im Einkommensmultiplikator widerspiegelt, ist darauf zurückzuführen, dass die Zunahme der direkten Beschäftigung im betrachteten Zeitraum nicht in gleichem Maße mit einer Zunahme der direkten Bruttowertschöpfung einherging. Wie in Kapitel 4.3 ausgeführt, liegt die Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem am Flughafen Kassel 12,4% unter dem deutschen Durchschnitt. Dabei sind es vor allem die seit dem Jahr 2012 geschaffenen Arbeitsplätze am Standort, die eine vergleichsweise geringe Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem aufweisen.

Vergleich mit dem Flughafen Paderborn/Lippstadt

Die Beschäftigungswirkungen des Flughafens Kassel werden nun mit den Ergebnissen einer Studie von HPC Hamburg Port Consulting (2019) zum Flughafen

Paderborn/Lippstadt verglichen. Die Bedeutung des Flughafens Paderborn/Lippstadt als Wirtschaftstandort wurde dabei ebenfalls mitsamt des angeschlossenen Gewerbegebiets untersucht. Die in Tabelle 4-7 für Paderborn angegebenen Werte beziehen sich auf das Jahr 2018. Der Fokus des Vergleichs liegt dabei vor allem auf der Relation des Verkehrsaufkommens zu den Einkommens- und Beschäftigungseffekten, weniger auf den absoluten Zahlen, weshalb eine Anpassung der unterschiedlichen Betrachtungszeiträume (2018 gegenüber 2024) nicht erforderlich ist.

	Paderborn (2018)	Kassel (2023/24)	Differenz
Flugbewegungen	42.336	26.568	- 37,2%
Passagierzahlen	736.158	107.615	- 85,4%
Frachtaufkommen	121 t	6 t	- 95,0%
Erwerbstätige	3.336	3.432	+ 2,9%
Bruttowertschöpfung	222,5 Mio. €	291,0 Mio. €	+ 30,8%
Beschäftigungsmultiplikator	1,0	1,7	+ 0,7
Einkommensmultiplikator	1,1	2,1	+ 1,0

Tabelle 4-7: Verkehrsaufkommen und regionalökonomische Effekte der Flughäfen Paderborn/Lippstadt und Kassel im Vergleich

Quellen: HPC Hamburg Port Consulting (2019) und eigene Berechnung

Das in Tabelle 4-7 für das Jahr 2023 angegebene Verkehrsaufkommen am Flughafen Kassel ist deutlich niedriger als das des Jahres 2018 am Flughafen Paderborn/Lippstadt. Im Vergleich zum Jahr 2018 ist die Gesamtzahl der Flugbewegungen am Flughafen Paderborn/Lippstadt mit 37.616 im Jahr 2023 rückläufig, während das Passagier- und Frachtaufkommen mit 723.581 Passagieren und 127 Tonnen nahezu konstant geblieben ist (ADV 2024). Daher ist allein aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht davon auszugehen, dass es aktuell eine höhere direkte Beschäftigung am Flughafen Paderborn/Lippstadt gibt als im Jahr 2018.

Trotz des deutlich höheren Verkehrsaufkommens am Flughafen Paderborn/Lippstadt ist der Beschäftigungseffekt, gemessen an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen, geringer als am Flughafen Kassel. Der Einkommenseffekt, der anhand der Bruttowertschöpfung gemessen wird, ist aufgrund der unterschiedlichen Betrachtungszeiträume bei nominalen Werte nur eingeschränkt vergleichbar. Dennoch wird auch bei dieser Kennzahl deutlich, dass der Unterschied in den Verkehrszahlen durch andere Faktoren ausgeglichen wird, beispielsweise dadurch, dass es in Kassel mehr Beschäftigung in luftfahrttechnischen Betrieben gibt als in Paderborn/Lippstadt.

5 Flughafen Kassel als Standortfaktor

5.1 Katalytische Effekte des Luftverkehrs

Die berechneten direkten, indirekten und induzierten Einkommens- und Beschäftigungseffekte entstehen unmittelbar aus den wirtschaftlichen Aktivitäten, die mit der Leistungserstellung am Flughafen Kassel verknüpft sind. Weitere wirtschaftliche Effekte erzeugt der Flugbetrieb bei den Nutzern des Luftverkehrs. Der Flughafen als Einrichtung der Verkehrsinfrastruktur erhöht dadurch u.a. die Standortattraktivität, so dass sich Unternehmen im Flughafenumland ansiedeln, um beispielsweise sicherzustellen, dass eigene Mitarbeiter schnell zu Kunden gelangen oder die eigenen Produkte auf dem Luftweg zu Abnehmern in aller Welt transportiert werden können. Auch die Möglichkeit, bei Bedarf auf das Luftverkehrsangebot zugreifen zu können, führt bereits zu einem Optionsnutzen.

Die Effekte aus der tatsächlichen und potenziellen Nutzung des Luftverkehrs werden als katalytisch bezeichnet, da die über einen Flughafen angebotene Luftverkehrsanbindung als Katalysator für weitere wirtschaftliche Aktivitäten außerhalb der Luftverkehrsbranche wirkt. Zu den passagierbezogenen katalytischen Effekten zählt auch die Stärkung der regionalen Fremdenverkehrswirtschaft über Privat- und Geschäftsreisende, die über den Flughafen einreisen (Incoming-Tourismus) sowie die Konsumentenrente. Die individuelle Konsumentenrente bezeichnet den Mehrwert, den ein Passagier über den zu zahlenden Preis hinaus aus dem Flug für sich gewinnt. Sie ist allgemein definiert als Differenz aus dem Preis, den ein Nachfrager für ein Produkt zu zahlen bereit ist und dem Preis, den der Nachfrager aufgrund der Marktverhältnisse tatsächlich zahlen muss. Die Konsumentenrente kann damit auch für Nachfrager von Frachtraum (Versender, Spediteure und auch Empfänger von Sendungen) im Luftfrachtverkehr angewendet werden. Dieser Aspekt wird in Abbildung 5-1 nicht gesondert dargestellt.

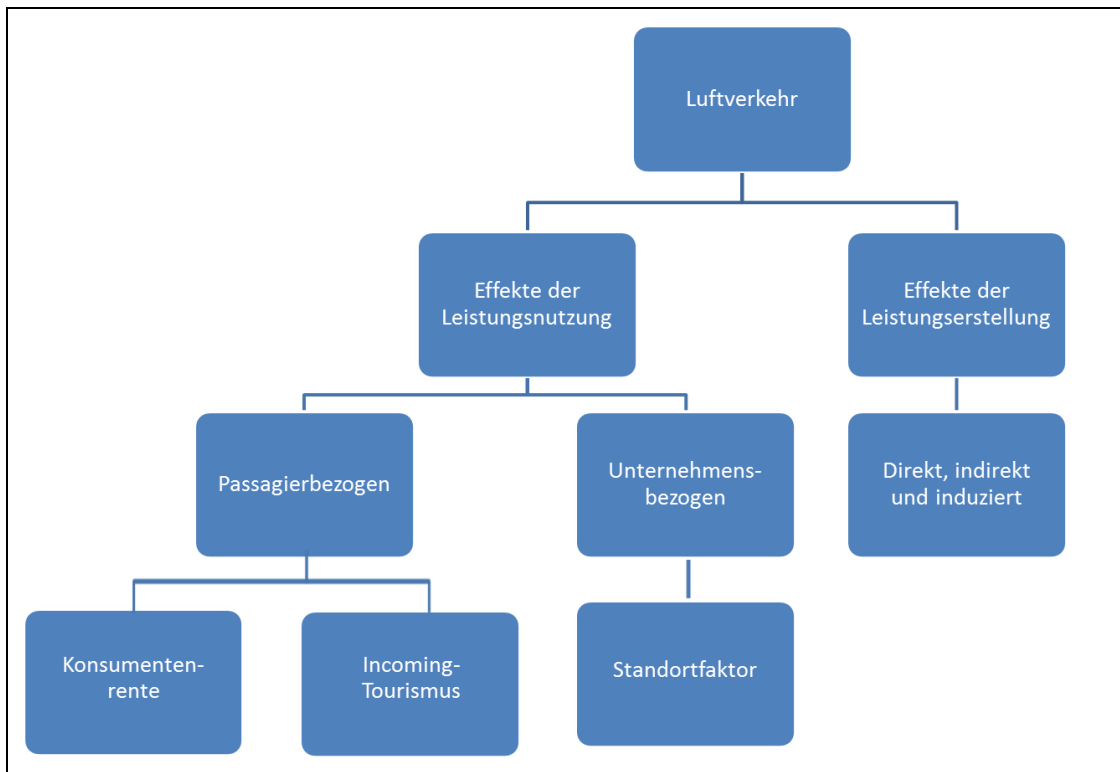


Abbildung 5-1: Regionalökonomische Effektkategorien des Luftverkehrs

Quelle: Eigene Darstellung

Die katalytischen Effekte äußern sich also in vielfältiger Form, sind jedoch nur teilweise quantifizierbar. Im Folgenden wird zunächst kurz auf den Stellenwert des Luftverkehrs für Unternehmen eingegangen, um dann speziell die Bedeutung des Flughafens Kassel als Standortfaktor für die Flughafenregion zu erläutern.

5.2 Stellenwert des Luftverkehrs für Unternehmen

Unternehmerische Entscheidungen zur Wahl eines Standorts hängen von einer Vielzahl miteinander verbundenen Faktoren ab, deren Bedeutung je nach Unternehmen unterschiedlich sein kann. Besonders bei neuen Unternehmensansiedlungen sind diese Entscheidungen oft Einzelfallentscheidungen. Ein Flughafen allein garantiert nicht den wirtschaftlichen Erfolg einer Region; er muss vielmehr von weiteren standortbestimmenden Faktoren (z.B. Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, passendes Gewerbeflächenangebot) begleitet werden.

Das ifo Institut (2013) hat im Rahmen seiner Umfrage zum Geschäftsklimaindex über 7.000 Unternehmen zum Stellenwert des Luftverkehrs für ihr Unternehmen befragt. Die Einschätzungen dieses Querschnitts durch die deutsche Unternehmenslandschaft wird regelmäßig für die Berechnung des monatlich erscheinenden ifo Geschäftsklimaindexes genutzt. Es gingen 6.805 Antworten ein. Die Ergebnisse sind repräsentativ, da die Umfrage die Struktur der deutschen Wirtschaft abbildet und Antworten von

Weltkonzernen bis hin zu Kleinstunternehmen stammen. Die 6.805 erhaltenen Antworten von Firmen jeglicher Größe und Branchenzugehörigkeit erlauben also Rückschlüsse auf die Relevanz des Luftverkehrs für Unternehmen in Deutschland. Aus der Untersuchung ergeben sich zwei Kernaussagen:

- Für 56,2% aller Unternehmen in Deutschland ist Luftverkehr sehr wichtig oder wichtig,
- für 73,6% aller Industrieunternehmen in Deutschland ist Luftverkehr sehr wichtig oder wichtig.

Diese auf Unternehmensbefragungen basierende Untersuchung legt nahe, dass eine bessere Luftverkehrsanbindung durch katalytische Effekte zu einem Wirtschaftswachstum in der jeweiligen Region führt. Diese theoretische Überlegung stellt jedoch noch keinen empirischen Beleg dar. Eine positive Korrelation zwischen zwei Variablen (z.B. Verkehrswachstum und Wirtschaftswachstum) über einen längeren Zeitraum hinweg allein beweist nicht, dass die Entwicklung der einen Variablen ursächlich von der Entwicklung der anderen abhängt. Daher gibt es Studien, die sich mit der Ursache-Wirkungs-Beziehung zwischen Luftverkehrsanbindung und Wirtschaftswachstum befassen, regelmäßig mit dem Ergebnis, dass der Luftverkehr einen positiven Effekt auf die Wirtschaft hat (z.B. Oxford Economics 2011).

5.3 Flughafen Kassel als Standortfaktor für die Region

Nordhessen liegt in der Mitte Deutschlands. Zugleich besteht eine relativ große räumliche Distanz zu den Wirtschaftszentren der Bundesrepublik und auch zu den Zentren Europas. Schon deshalb kann die Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz über einen leistungsfähigen Regionalflughafen für die Ansiedlung von Unternehmen besonders bedeutsam sein. Der Flughafen trägt zudem dazu bei, den Verbleib bzw. das Wachstum vorhandener Betriebe in der Region zu sichern.

Die zehn nach der Mitarbeiterzahl größten Betriebe in Stadt und Landkreis Kassel mit jeweils mehr als 1.000 Beschäftigten sind in Tabelle 5-1 aufgeführt. Sechs der zehn Betriebe sind dem Cluster Mobilität/Verkehrstechnik/Logistik zugeordnet. Das Volkswagenwerk in Baunatal ist der mit Abstand größte Arbeitgeber in Nordhessen. Am Standort sind zudem überregional bekannte Unternehmen mit 500 bis 1.000 Beschäftigten vertreten, darunter die K+S-Gruppe und SMA Solar Technology mit Hauptsitz in Kassel sowie das Werk Kassel von Alstom Transportation (ehemals Bombardier Transportation) und die Hübner Gruppe.

Neben der in Tabelle 5-1 genannten AKG Gruppe mit Sitz in Hofgeismar und mehr als 3.200 Mitarbeitern weltweit zählen auch die Hübner Gruppe mit weltweit 3.500 Mitarbeitern sowie Alstom Transportation mit rund 650 Mitarbeitern in Kassel zu den Mitgliedsunternehmen des Competence Center Aerospace (CCA). Das CCA bündelt im Auftrag der Wirtschaftsförderung Region Kassel die regionalen Aktivitäten in den Bereichen Luftfahrttechnik und Airporttechnik (CCA 2024). Die Region Nordhessen verfügt

also über luftfahrttechnische Kompetenzen, die über die Unternehmen auf den Gewerbeflächen des Flughafens hinausgehen. So bietet die AKG Gruppe neben Produkten für die Kühlung und Klimatisierung von Bordküchen in Flugzeugen auch Kühler für Triebwerke, Getriebe, und die verschiedenen Bordsysteme in Flugzeugen und Hub-schraubern an. Die Hübner Gruppe bietet in der Flughafentechnik Faltenvordächer für Fluggastbrücken sowie Produkte zum Andocken einer Fluggastbrücke an ein Flugzeug an.

Name	Beschäftigte am Stand- ort	Cluster
Volkswagen AG, Werk Kassel	über 10.000	Mobilität/Verkehrstechnik/Logistik
AKG Gruppe	1.000 bis 5.000	Mobilität/Verkehrstechnik/Logistik
Daimler AG, Mercedes-Benz Werk		Mobilität/Verkehrstechnik/Logistik
Druckhaus Dierichs GmbH & Co KG		Sonstige
E-ON Mitte AG		Umwelt-/Energietechnik
Kasseler Verkehrs- und Versorgungs- GmbH		Mobilität/Verkehrstechnik/Logistik
Klinikum Kassel		Kultur, Tourismus, Gesundheit
Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG		Mobilität/Verkehrstechnik/Logistik
Universität Kassel		Sonstige
Volkswagen Original-Teile Center		Mobilität/Verkehrstechnik/Logistik

Tabelle 5-1: Die nach der Mitarbeiterzahl größten Unternehmen der Wirtschaftsregion Kassel

Quelle: Wirtschaftsförderung Region Kassel 2022a

Neben den genannten Unternehmen befinden sich im Einzugsgebiet des Flughafens Kassel weitere namhafte Firmen wie die B. Braun Melsungen AG, ein weltweit tätiges Unternehmen der Medizin- und Gesundheitsbranche, sowie die Continental AG in Korbach, die sich auf die Herstellung von Industrieschläuchen spezialisiert hat. Darüber hinaus gibt es kleinere, weniger bekannte Unternehmen, die ebenfalls international tätig sind. So verfügt die Hübner Gruppe neben ihrem Hauptsitz in Kassel über Werke in Ungarn, den USA, China, Indien und Brasilien. Ebenso hat die AKG Gruppe Produktionsstätten in Ländern wie Frankreich, Lettland, der Türkei, Indien, den USA, Brasilien und China.

Die Stadt Kassel und die Region Nordhessen bieten Unternehmen verschiedene Vorteile. Die Region zeichnet sich durch eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur aus, die insbesondere für Unternehmen aus den Bereichen Mobilität, Verkehrstechnik und Logistik von Bedeutung ist. Kassel verfügt über Anschlüsse an die Autobahnen A7 und

A44 sowie eine gute Anbindung ans Schienennetz und den Flughafen Kassel. Vom ICE-Haltepunkt Kassel-Wilhelmshöhe aus lassen sich wichtige deutsche Metropolen in relativ kurzer Zeit erreichen: Frankfurt am Main in 1,5 Stunden, Hamburg in 2,5 Stunden, Berlin in 2 Stunden und 45 Minuten, Düsseldorf in 3 Stunden sowie München in 3 Stunden und 15 Minuten. Darüber hinaus profitieren Unternehmen von vergleichsweise niedrigen Lohnkosten und Mieten im Vergleich zu den teureren Metropolregionen im Süden und Westen Deutschlands. Ein weiterer Vorteil ist die Universität Kassel, die nicht nur qualifizierte Fachkräfte bereitstellt, sondern auch den Zugang zu Forschungseinrichtungen ermöglicht. Ein Nachteil eines dezentralen Standorts ist jedoch häufig die größere räumliche Distanz zu wichtigen Kunden und Lieferanten sowie das Fehlen der typischen Agglomerationseffekte zentraler Wirtschaftsregionen. Gerade bei der Ansiedlung von Unternehmen in Regionen wie Nordhessen spielt daher die Existenz eines Flughafens eine wichtige Rolle für die regionale Wirtschaftsförderung.

5.4 Flugbetrieb und Gewerbeflächen am Flughafen Kassel

Die Ansiedlung und der Erhalt von Betrieben auf den Gewerbeflächen am Flughafen Kassel tragen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region Nordhessen bei. Hierbei ist zunächst festzuhalten, dass die Betriebe auf den Gewerbeflächen des neuen Verkehrsflughafens auf einen direkten Zugang zum Vorfeld sowie auf den Flugbetrieb angewiesen sind. Darüber hinaus soll das ehemalige Start- und Landebahnsystem des alten Verkehrslandeplatzes (Industrie- und Gewerbegebiet Bebauungsplan Nr. 22) mit einem Fokus auf flughafenaffine Unternehmen entwickelt werden (Hessisches Ministerium der Finanzen 2024). Ein Betriebsstandort in unmittelbarer Nähe zu einem Flughafen oder auf einem Flughafengelände bietet grundsätzlich folgende Vorteile:

- Höhere Qualität der Gewerbeflächen,
- Bekanntheitsgrad des Standorts,
- Imagegewinn durch den Flugbetrieb sowie
- erleichterte An- und Abreise von Mitarbeitern, Geschäftspartnern und Kunden.

Diese Vorteile treffen prinzipiell auch auf die Gewerbeflächen des Flughafens Kassel zu. Die Vermarktung der dortigen Gewerbeflächen setzt entsprechend auch auf Synergieeffekte zwischen den anzusiedelnden Unternehmen und dem Flugbetrieb. Allerdings handelt es sich bei mehreren der in den letzten Jahren angesiedelten Betriebe nicht um flughafenaffines Gewerbe im engeren Sinne.⁹

Zudem kann im Zusammenhang mit der andauernden Diskussion über die Sinnhaftigkeit des Flughafenausbaus – insbesondere vor dem Hintergrund hinter den Erwartungen zurückbleibender Linien- und touristischer Charterverkehre – durchaus bezweifelt werden, ob der Flugbetrieb zu einem Imagegewinn für den Standort geführt hat.

⁹ Flughafenaffine Unternehmen sind für ihre Leistungserbringung auf eine räumliche Nähe zum Flughafenbetrieb angewiesen.

Die öffentliche Meinungsbildung und Berichterstattung war überwiegend negativ. Vor diesem Hintergrund erscheint die deutlich gestiegene Zahl der Betriebe und Arbeitsplätze am Flughafen Kassel in den letzten Jahren trotz der Corona-Pandemie überraschend, zumal dieser Sachverhalt in der öffentlichen Diskussion kaum Beachtung findet.

Schädlich für die Flächenvermarktung, insbesondere im Hinblick auf Investoren mit flughafenaffinem Gewerbe, war in der jüngeren Vergangenheit möglicherweise auch eine gewisse Planungsunsicherheit. Unklar war, ob der heutige Flugbetrieb dauerhaft gesichert bleibt oder ob eine Rückstufung des Betriebs zu erwarten ist.

6 Flughafen Kassel als kritische Infrastruktur

Kritische Infrastrukturen (KRITIS) sind Organisationen oder Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden. In dem Gesetzentwurf der Bundesregierung (2024) zur Umsetzung der EU-Richtlinie zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen werden für den Transport- und Verkehrsbereich explizit Flughäfen benannt. Vor dem Hintergrund des russischen Angriffs auf die Ukraine wurde zudem der „Operationsplan Deutschland“ durch die Bundeswehr in Abstimmung mit den NATO-Partnern und den nationalen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben konzipiert, um die Verteidigungsfähigkeit der für die Bundesrepublik Deutschland erforderlichen Infrastruktur im Spannungs- und Verteidigungsfall aufrechtzuerhalten. Dies dient nicht nur der territorialen Verteidigung sondern auch dem Katastrophenschutz in Deutschland. Dabei sind verlässliche und flexible Transporte für die Aufgabenerfüllung der Streitkräfte unverzichtbar, insbesondere wenn es etwa darum geht, im Fall einer Zuspitzung der sicherheitspolitischen Lage schnell große Truppenkontingente der NATO an die Ostflanke des Bündnisses zu verlegen.

Wetterunabhängige Verfügbarkeit des Flughafens

Der Flughafen Kassel ist für die Region Nordhessen – unabhängig von seiner Bedeutung als Wirtschafts- und Standortfaktor – kritische Infrastruktur im beschriebenen Sinne. In Krisensituationen wie Naturkatastrophen, Pandemien oder militärischen Konflikten kann der Flughafen eine wichtige Rolle bei der schnellen Bereitstellung von Hilfsgütern, Medikamenten sowie der Evakuierung von Personen spielen. Darüber hinaus ermöglicht er den schnellen Transport von Notfallpersonal und wichtigen Ressourcen, um eine effektive Hilfeleistung in der Region sicherzustellen. Eine solche Nutzung des Flughafens wurde im Januar 2022 geprobt, als an einem Wochenende 840 Personen im Airbus A400M der Luftwaffe auf dem Flughafen Kassel gegen Covid-19 geimpft wurden. Der Flughafen Kassel kann auch zur Stabilität der nordhessischen Wirtschaft in Zeiten beitragen, in denen logistische Versorgungsketten gestört sind. In militärischen Konflikten könnte der Flughafen zudem eine strategische Bedeutung erlangen und als Stützpunkt für militärische oder humanitäre Einsätze dienen, die zur Unterstützung der nationalen Sicherheit und Stabilität erforderlich sind. Der Flughafen Kassel verfügt über ein Präzisions-Instrumentenlandesystem der Kategorie IIIb, das es Flugzeugen ermöglicht, auch bei sehr schlechten Sichtverhältnissen sicher zu landen (siehe Kapitel 3.3). Das gewährleistet die wetterunabhängige Verfügbarkeit des Flughafens in Krisen- und Notfallsituationen.

Ambulanz- und Organflüge

Losgelöst von Krisen- und Katastrophenfällen in der Zukunft und dazu stattfindenden Einsatzübungen etwa der Luftwaffe ist der Flughafen Kassel bereits heute für Ambulanz- und Organflüge von Bedeutung. Grundsätzlich lassen sich zwei Hauptarten von

Ambulanzflügen unterscheiden: Luftrettungsflüge und Krankentransportflüge. Luftrettungsflüge werden häufig von Hubschraubern durchgeführt und dienen dazu, verletzte Personen von Unfallorten zu medizinischen Einrichtungen zu transportieren. Krankentransportflüge werden meist über größere Distanzen in speziell ausgestatteten Flugzeugen durchgeführt, die Platz für medizinische Geräte und Personal bieten. Diese Flüge kommen zum Einsatz, wenn Patienten aufgrund ihrer gesundheitlichen Situation nicht mit regulären Verkehrsflugzeugen transportiert werden können. Krankentransportflüge und Organflüge, bei denen Organe innerhalb eines sehr engen Zeitrahmens für Transplantationen transportiert werden, finden regelmäßig am Flughafen Kassel statt (FGK 2024).

7 Fiskalische Effekte des Flughafens Kassel

Der Flughafen Kassel ist sowohl mit Einnahmen als auch mit Ausgaben für die öffentliche Hand verbunden. Den öffentlichen Ausgaben für den Flughafen sind insbesondere die zusätzlichen Steuereinnahmen durch die am Flughafen angesiedelten Betriebe gegenüberzustellen. Diese Steuereinnahmen können als positive externe Effekte des Flughafens betrachtet werden, die ein privater Investor nicht internalisieren kann. Hier soll aber nicht diskutiert werden, ob Finanzhilfen z.B. öffentliche Zuschüsse für Investitionen in die Flughafeninfrastruktur prinzipiell rechtfertigbar sind, sondern ob es im Jahr 2023 insgesamt einen öffentlichen Einnahmenüberschuss durch den Flughafen Kassel gab.

Hinsichtlich des fiskalischen Gesamteffektes eines nicht privatisierten Flughafens für die öffentlichen Haushalte lassen sich allgemein folgende Wirkungen auf die öffentlichen Ausgaben und Einnahmen unterscheiden:

Öffentliche Ausgaben	Öffentliche Einnahmen
• Investitionen und Zuschüsse aus öffentlichen Haushalten • Verlustausgleich der Flughafenbetreibergesellschaft • Gemeinwohlkosten • Geringere Sozialtransfers	• Steuern aus Produktion am Flughafen (direkt / indirekt / induziert) • Steuern aus Nutzung des Flughafens (katalytisch) • Sozialversicherungsbeiträge

Tabelle 7-1: Fiskalische Effekte von Flughäfen

Quelle: Eigene Darstellung

Nicht dargestellt ist die Möglichkeit der Ausschüttung von Gewinnen aus dem Flughafenbetrieb an die Gesellschafter. Für Kassel ist dies zumindest in den nächsten Jahren nicht zu erwarten. Insbesondere für einen privat betriebenen Flughafen könnte statt dem Verlustausgleich bzw. öffentlicher Investitionen in Tabelle 7-1 auch die Förderung privater Investitionen als Ausgabenkategorie von Bedeutung sein. Da die Flughafen GmbH Kassel (FGK) als Flughafenbetreibergesellschaft ausschließlich staatliche Anteilseigner hat, bleiben solche öffentliche Ausgaben aber außer Betracht.

Die fiskalischen Effekte lassen sich in einer Einnahmenüberschussrechnung für die öffentlichen Haushalte der vier Anteilseigner der FGK zusammenfassen. Diese Berechnung wird im Folgenden für das Jahr 2023 durchgeführt.

7.1 Öffentliche Ausgaben

Öffentliche Investitionen

In der öffentlichen Diskussion werden auch mehr als zehn Jahre nach der Eröffnung des neuen Verkehrsflughafens die hohen Ausbaukosten angeführt. Aus wirtschaftlicher

Sicht stellen diese jedoch „sunk costs“ dar, da sie bereits getätigte Investitionen in eine Verkehrsinfrastruktur sind, die nach ihrer Realisierung nicht mehr rückgängig gemacht oder für andere Zwecke genutzt werden können (WilmerHale 2017). Daher bleiben die Ausbaurkosten in der weiteren Analyse der fiskalischen Effekte des Flughafens Kassel im Jahr 2023 außer Betracht.

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS 2020) hat die Jahresabschlüsse 2014 bis 2018 der FGK auf eine direkte Subventionierung durch die öffentliche Hand untersucht. Es wurden für diesen Zeitraum keine Investitionszuschüsse festgestellt. 2023 gab es ebenfalls keine weiteren Investitionszuschüsse der Anteilseigner an die FGK, was auch zu einer Transparenz hinsichtlich des erforderlichen Verlustausgleichs der Flughafenbetreibergesellschaft beiträgt.

Verlustausgleich der Flughafenbetreibergesellschaft

Die Gesellschafter der FGK haben sich verpflichtet, das laufende Betriebsergebnis entsprechend ihrer Gesellschaftsanteile aufzuteilen. Entsprechend entfällt vom Jahresfehlbetrag der FGK im Jahr 2023 ein Anteil von 68% (3.398 Tsd. €) auf das Land Hessen, jeweils 14,5% (725 Tsd. €) auf den Landkreis Kassel und die Stadt Kassel sowie 3% (150 Tsd. €) auf die Gemeinde Calden (siehe öffentliche Suchseite der Beihilfentransparenzwebsite der EU-Kommission). Diese Beträge belasten die jeweiligen öffentlichen Haushalte.

Gemeinwohlkosten

Neben dem Verlustausgleich sind öffentliche Ausgaben zum Ausgleich der sogenannten Gemeinwohlkosten erforderlich. Sie entstehen durch die Übernahme hoheitlicher Tätigkeiten für Flughafen- und Luftsicherheitskosten sowie der Flughafenfeuerwehr und werden über eine getrennte Rechnungsführung neben den mit der wirtschaftlichen Tätigkeit der FGK verbundenen Kosten erfasst. Die Gemeinwohlkosten des Jahres 2023 von 3,23 Mio. € wurden der FGK durch die Gesellschafter erstattet.

7.2 Öffentliche Einnahmen

Steuern aus der Leistungserstellung am Flughafen

Die direkten, indirekten und induzierten Einkommenseffekte des Flughafens Kassel führten im Jahr 2023 zu Steuereinnahmen für die öffentlichen Haushalte. Das Steueraufkommen ergibt sich aus der Tätigkeit der am Flughafen ansässigen Betriebe sowie indirekt aus Tätigkeiten der Zulieferer außerhalb des Flughafens und induziert aus der Konsumgüternachfrage der am Flughafen und bei dessen Zulieferern beschäftigten Arbeitnehmer. Neben diesen mit der Produktion am Flughafen verknüpften Steuereinnahmen kommt es zu weiteren Steuereinnahmen über katalytische Effekte aus der Nutzung des Flughafens. Für eine Berechnung des Steueraufkommens aus katalytischen Effekten des Flughafens Kassel (z.B. durch Unternehmensansiedlungen in der Region) liegt aber keine ausreichende Datenbasis vor.

Zur Berechnung der fiskalischen Effekte aus den direkten, indirekten und induzierten Einkommenseffekten werden die aufkommensstärksten Steuerarten herangezogen: Lohn- und Einkommensteuer (einschließlich Solidaritätszuschlag), Umsatzsteuer, Gewerbe- und Körperschaftsteuer (Gewinnsteuern) sowie Energiesteuer. Für die Berechnung der Steuern auf das Einkommen werden die Bruttolöhne und -gehälter der direkt, indirekt und induziert Beschäftigten zugrunde gelegt. Bei der Umsatzsteuer und der Energiesteuer dient die Bruttowertschöpfung als Berechnungsgrundlage, bei den Gewinnsteuern der Betriebsüberschuss bzw. das Selbstständigeinkommen. Die sonstigen Steuern, in denen auch die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer von insgesamt rund 1,5 Mrd. € im Jahr 2023 als Sonderbelastung für die Luftverkehrsbranche enthalten sind, werden dann im Wege einer prozentualen Zurechnung ermittelt. Alle nachstehend genannten gesamtwirtschaftlichen Größen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung stammen aus dem Statistischen Bundesamt (2024b).

Die Steuereinnahmen von Bund, Ländern und Gemeinden betragen im Jahr 2023 (BMF 2024):

▪ Lohn- und Einkommensteuer inkl. Solidaritätszuschlag (LSt, ESt, SolZ)	321,8 Mrd. €
▪ Umsatzsteuer (USt)	212,6 Mrd. €
▪ Gewerbe- und Körperschaftsteuer (GewSt, KSt)	120,0 Mrd. €
▪ Energiesteuer (EnergieSt)	36,7 Mrd. €

Das Aufkommen der genannten Steuerarten beträgt insgesamt 691,1 Mrd. € und macht damit 75,5% des gesamten Steueraufkommens von 915,9 Mrd. € aus.

Lohn- und Einkommensteuer

Lohn- und Einkommensteuer inkl. Solidaritätszuschlag werden auf Löhne und Gehälter erhoben. Die Leistungserstellung am Flughafen Kassel führt zu direkten, indirekten und induzierten Bruttolöhnen und -gehältern von 151,3 Mio. €. Im Jahr 2023 wurden auf 1.841,5 Mrd. € Bruttolöhne und -gehälter insgesamt 321,8 Mrd. € Lohn- und Einkommensteuer inkl. Solidaritätszuschlag erhoben. Das entspricht einem Anteil von 17,5%. Vernachlässigt man die Steuerprogression und unterstellt diese Steuerquote für die Löhne und Gehälter aus der Produktion am Flughafen Kassel, so resultiert ein Lohn- und Einkommensteueraufkommen von 26,5 Mio. €.

Umsatzsteuer

Als Verbraucherabgabe soll die Umsatzsteuer wirtschaftlich vom Endverbraucher getragen werden. Die Umsätze unterliegen der Umsatzsteuer nur insoweit, wie sie steuerbar und nicht steuerbefreit sind. Die verbleibenden der Umsatzsteuer unterliegenden Umsätze werden mit verschiedenen Sätzen (Normalsatz von 19%, ermäßigter Satz von 7%) zur Besteuerung herangezogen.

Schuldner der Umsatzsteuer ist der Unternehmer, der einen Umsatz ausführt. Eine Steuerekumulierung, d.h. die Erhebung der Steuer von der Steuer, ist durch den Vorsteuerabzug grundsätzlich ausgeschlossen. Er berechtigt den Unternehmer, von der

Steuer, die er für seine Umsätze schuldet, die Umsatzsteuerbeträge (Vorsteuern) abziehen, die ihm andere Unternehmer für ihre an ihn ausgeführten steuerpflichtigen Umsätze in Rechnung gestellt haben. Als Berechnungsgrundlage zur Bestimmung des mit der Leistungserstellung am Flughafen Kassel verknüpften zusätzlichen Umsatzsteueraufkommens bietet sich entsprechend die Bruttowertschöpfung an.

Im Jahr 2023 lag die Bruttowertschöpfung in Deutschland bei 3.824,6 Mrd. €. Das Umsatzsteueraufkommen betrug 212,6 Mrd. €. Das entspricht 5,6% der Bruttowertschöpfung. Wendet man diesen Prozentsatz auf die mit dem Flughafen Kassel verknüpfte direkte, indirekte und induzierte Bruttowertschöpfung von 291,0 Mio. € an, resultiert ein zusätzliches Umsatzsteueraufkommen von 16,3 Mio. €.

Gewerbe- und Körperschaftsteuer

Der Gewerbesteuer unterliegen alle im Inland betriebenen Gewerbebetriebe. Besteuerungsgrundlage ist der Gewerbeertrag, bei dem es sich vereinfacht ausgedrückt um den Gewinn aus dem Gewerbebetrieb handelt, vermehrt und vermindert um bestimmte Hinzurechnungen und Kürzungen. Die Körperschaftsteuer ist eine besondere Art der Einkommensteuer für juristische Personen (insbesondere Kapitalgesellschaften, z.B. AG und GmbH). Ausgangsbasis für die Ermittlung des zu versteuernden Einkommens einer Kapitalgesellschaft ist der Gewinn.

Zur Abschätzung des zusätzlichen Gewerbe- und Körperschaftsteueraufkommens wird die volkswirtschaftliche Größe „Betriebsüberschuss/Selbstständigeneinkommen“ herangezogen. Betriebsüberschuss und Selbstständigeneinkommen lagen 2023 in Deutschland bei 759,9 Mrd. €. Das sind 19,9% der Bruttowertschöpfung von 3.824,6 Mrd. €. Bei Anwendung dieses Prozentsatzes auf die mit der Leistungserzeugung am Flughafen Kassel verbundene direkte, indirekte und induzierte Bruttowertschöpfung von 291,0 Mio. € resultiert ein Betriebsüberschuss und Selbstständigeneinkommen von 57,9 Mio. €.

Die Gewerbe- und Körperschaftsteuer betrug im Jahr 2023 120,0 Mrd. €. Unter der Annahme, dass sich die Steuern auf gewerbliche Tätigkeit proportional zu Betriebsüberschuss und Selbstständigeneinkommen verhalten, führt die Leistungserstellung am Flughafen Kassel zu einem zusätzlichen Aufkommen bei Gewerbe- und Körperschaftsteuer von 9,1 Mio. €.

Energiesteuer

Das Aufkommen der Energiesteuer in Deutschland lag im Jahr 2023 bei 36,7 Mrd. €. Das entspricht 1,0% der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung. Kraftstoffe stellen dabei die größte und für das Steueraufkommen bedeutendste Gruppe der steuerpflichtigen Mineralöle dar. Unter der Annahme, dass sich das Energiesteueraufkommen proportional zur Bruttowertschöpfung verhält, resultiert aus der mit dem Flughafen Kassel zusammenhängenden direkten, indirekten und induzierten Bruttowertschöpfung von 291,0 Mio. € ein Energiesteueraufkommen von 2,9 Mio. €.

Einnahmen aus sonstigen Steuern

Bei den vier betrachteten Steuerarten ist ein Aufkommen von 54,8 Mio. € von der Leistungserstellung am Flughafen Kassel abhängig. Die einzeln untersuchten Steuern tragen in der Bundesrepublik mit einem Anteil von 75,5% zum gesamten Steueraufkommen bei. Die verbleibenden 24,5% entfallen auf sonstige Steuern. Die Verwendung dieses Anteils zur Berechnung der sonstigen Steuern aus der Leistungserstellung am Flughafen führt zu einem Aufkommen von 17,8 Mio. € und damit insgesamt zu Einnahmen über alle Steuerarten in Höhe von insgesamt 72,6 Mio. € (vgl. Tabelle 7-2).

Steuerart	Aufkommen (Mio. €)
Steuern auf das Einkommen	26,5
Umsatzsteuer	16,3
Gewerbe- und Körperschaftsteuer	9,1
Energiesteuer	2,9
Sonstige Steuern	17,8
Summe	72,6

Tabelle 7-2: Steueraufkommen durch die Leistungserstellung am Flughafen Kassel 2023

Quelle: Eigene Berechnung

Aufteilung des Steueraufkommens nach Gebietskörperschaften

Die fiskalischen Effekte verteilen sich in unterschiedlichem Maße auf die Gebietskörperschaften. So ist die Einkommensteuer eine Gemeinschaftsteuer, bei der ein Anteil von 15% an die Gemeinden und die Hauptmasse je zur Hälfte an Bund und Länder fließen. Vom Umsatzsteueraufkommen erhalten die Gemeinden ca. 2,0%. Die Gewerbesteuer steht den Gemeinden zu. Allerdings sind Bund und Länder indirekt an der Gewerbesteuer durch die Gewerbesteuerumlage beteiligt. Die Körperschaftsteuer geht je zur Hälfte an Bund und Länder, die Energiesteuer vollständig an den Bund. Zwischen Bund, Ländern und Gemeinden bestehen zahlreiche Finanzbeziehungen. Nachdem die Gebietskörperschaften die ihnen zustehenden Steuern eingenommen haben, finden zwischen ihnen nachträgliche Umverteilungen statt. Die Instrumente dafür sind der Länder- und der kommunale Finanzausgleich sowie Umlagen.

Ohne Berücksichtigung der Abführungen des Bundes an die EU ergibt sich für das Jahr 2023 die in Abbildung 7-1 dargestellte prozentuale Aufteilung des Steueraufkommens in Deutschland auf die verschiedenen Gebietskörperschaften. Wird diese prozentuale Verteilung auf die Steuereinnahmen von 72,6 Mio. € aus den direkten, indirekten und induzierten Einkommenseffekte des Flughafens Kassel angewendet, resultieren Steuereinnahmen von 31,0 Mio. € für den Bund, 30,3 Mio. € für die Länder und 11,3 Mio. € für die Gemeinden.

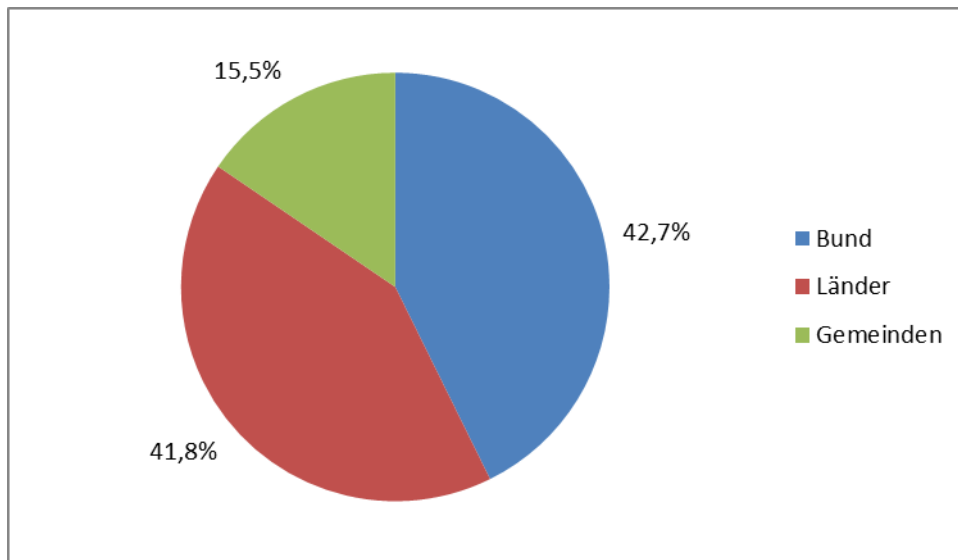


Abbildung 7-1: Anteile der Gebietskörperschaften am Steueraufkommen 2023

Quelle: BMF 2024, eigene Darstellung

Anteil des Landes Hessen und der kommunalen Gesellschafter am Steueraufkommen

Nur ein Teil des auf die Länder und Gemeinden entfallenden Steueraufkommens lässt sich dem Land Hessen bzw. den Gemeinden der Region zuordnen, da die mit dem Flughafen verknüpften Einkommenseffekte auch außerhalb der jeweiligen Gebietsgrenzen wirken.

Wie hoch der Anteil des Landes Hessen bzw. der kommunalen Gesellschafter der FGK an den Steuereinnahmen ist, lässt sich nicht genau berechnen. Dazu müssten z.B. die Wohnsitze der Beschäftigten und die Orte der Betriebe bzw. der Firmensitze bekannt sein, die an der Erzeugung der indirekten und induzierten Einkommenseffekte beteiligt sind. 100% der direkten Bruttowertschöpfung findet aber in Nordhessen und damit im Bundesland Hessen statt. Zudem haben knapp 90% der direkt Beschäftigten ihren Wohnsitz in Nordhessen (siehe Kapitel 4.2), so dass deren Lohn- und Einkommensteuer von den Finanzämtern des Landes vereinnahmt wird. Außerdem entfällt ein Großteil der Konsumausgaben der direkt Beschäftigten ebenfalls auf Unternehmen in Hessen und führt zu Steuereinnahmen etwa bei der Umsatzsteuer. Schließlich vergeben die Betriebe am Flughafen Kassel bevorzugt Aufträge an Lieferanten in Nordhessen und tragen somit zum regionalen Steueraufkommen bei. Für Hessen liegt dieser Regionalanteil höher, wahrscheinlich sogar deutlich höher. Er sinkt aber bei den indirekten Effekten für die weiteren Zulieferstufen und bei den hierdurch induzierten Effekten.

Höhere Sozialversicherungsbeiträge und geringere Sozialtransfers

Für die öffentlichen Haushalte sind erhöhte Beitragszahlungen zur gesetzlichen Sozialversicherung (Arbeitslosenversicherung, gesetzliche Krankenversicherung, Rentenversicherung etc.) und auch geringere Sozialtransfers ein weiterer positiver fiskalischer Effekt aus der Leistungserstellung am Flughafen Kassel.

Mit der Leistungserstellung am Flughafen Kassel sind Beitragszahlungen an die Träger der gesetzlichen Sozialversicherung verknüpft. Die Einnahmen der gesetzlichen Sozialversicherung aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträgen lagen im Jahr 2023 bei 681,1 Mrd. € bzw. je Erwerbstätigen durchschnittlich bei 14,8 Tsd. € (Statistisches Bundesamt 2024b). Setzt man diesen Durchschnittswert für die 3.432 Arbeitsplätze an, die direkt, indirekt und induziert mit der Leistungserstellung am Flughafen Kassel verbunden sind, so führt das zu Einnahmen für die Träger der gesetzlichen Sozialversicherung in Höhe von 50,8 Mio. €.

Durch die Arbeitsplätze am Flughafen Kassel ergibt sich zudem ein Einspareffekt für die öffentlichen Haushalte bei den Kosten der Arbeitslosigkeit. Laut dem Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) waren im Jahr 2022 insgesamt 808 Tsd. Personen Bezieher von Arbeitslosengeld I und 1,61 Mio. Personen Bezieher von Arbeitslosengeld II (IAB 2023). Die durchschnittlichen Ausgaben der öffentlichen Haushalte pro Arbeitslosen lagen im Jahr 2022 bei 25,1 Tsd. €, davon entfielen 13,8 Tsd. € auf Transferleistungen (Arbeitslosengeld I und II).

7.3 Fiskalische Einnahmenüberschussrechnung

Mit einer fiskalischen Einnahmenüberschussrechnung für das Jahr 2023 wird nun für die Anteilseigner der FGK ermittelt, ob die zufließenden Steuereinnahmen aus der Leistungserstellung am Flughafen Kassel den jeweiligen Anteil an öffentlichen Ausgaben zum Ausgleich des Jahresfehlbetrags der FGK sowie die Gemeinwohlkosten übersteigen. Im Jahr 2023 hat die FGK einen Jahresfehlbetrag von 4,98 Mio. € ausgewiesen. Die Gemeinwohlkosten lagen bei 3,23 Mio. €. Durch die vier als Gesellschafter an der FGK beteiligten Gebietskörperschaften waren damit im Jahr 2023 ein Verlustausgleich und Gemeinwohlkosten in Höhe von insgesamt 8,21 Mio. € zu finanzieren.

Land Hessen

Damit im öffentlichen Haushalt des Landes Hessen kein Einnahmedefizit entsteht, müssen knapp 20% des gesamten Steueraufkommens der Länder, das aus der Leistungserstellung am Flughafen Kassel resultiert und 30,3 Mio. € beträgt, auf Hessen entfallen. Dieser Mindestanteil wird jedoch deutlich überschritten. In Kapitel 4.5 wurde anhand konservativer Annahmen begründet, warum 59,0% der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung aus der Produktion am Flughafen Kassel auf die Region Nordhessen entfallen. Für Hessen insgesamt liegt der Anteil höher. Wenn zwei Drittel des im vorherigen Kapitel berechneten Steueraufkommens von 30,3 Mio. € für alle Bundesländer auf Hessen entfallen, entspricht das rund 20 Mio. €. Dies übersteigt die Ausgaben des Landeshaushalts für die Flughafenbetreibergesellschaft um das Drei- bis Vierfache. Insofern hat das Land Hessen im Jahr 2023 mit dem Flughafen Kassel eine Umwegrentabilität erzielt.

Stadt und Landkreis Kassel

Die den kommunalen Gebietskörperschaften zugeordneten Steuereinnahmen durch die Leistungserstellung am Flughafen Kassel belaufen sich auf 11,3 Mio. €. Es kommt daher bereits zu einem fiskalischen Einnahmenüberschuss für die kommunalen Haushalte von Stadt und Landkreis Kassel, wenn diese jeweils einen vergleichsweise geringen Prozentsatz von etwa 10% des insgesamt auf die Gemeinden entfallenden Aufkommens erhalten. Da die meisten Flughafenbeschäftigten im Landkreis Kassel oder in der Stadt Kassel wohnen und sich dadurch auch deren Konsum auf Nordhessen konzentriert, steht das Erreichen des Mindestaufkommensanteils außer Frage, so dass es im Jahr 2023 zu fiskalischen Einnahmenüberschüssen für Stadt und Landkreis Kassel durch die Leistungserstellung am Flughafen Kassel gekommen ist. Der positive Aspekt der katalytischen Bedeutung des Flughafens als Standortfaktor für Steuern zahlende Unternehmen in der Region ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Gemeinde Calden

Den im Flughafenumland gelegenen Gemeinden fließen Steuereinnahmen aus der Leistungserstellung am Flughafen Kassel zu. Für den Haushalt der Gemeinde Calden entstehen aber – anders als bei den anderen Gemeinden im Landkreis Kassel – Ausgaben, die sich aus der Beteiligung an der FGK ergeben und die es durch zusätzliche Einnahmen auszugleichen gilt. Der Gemeindeanteil am Verlustausgleich lag im Jahr 2023 bei 150 Tsd. €. Hinzu kommt der Anteil an den Gemeinwohlkosten sowie Zinszahlungen für den finanziellen Beitrag zum Flughafenausbau. Maximal sind die Ausgaben der Gemeinde Kassel auf 450 Tsd. € pro Jahr gedeckelt (Gemeinde Calden 2024).

Das Gewerbe- und Grundsteueraufkommen, das im Jahr 2023 mit dem Flughafen Kassel verbunden war, betrug etwa 900 Tsd. € (Gemeinde Calden 2024). Zum Vergleich: Das gesamte Gewerbesteeraufkommen der Gemeinde Calden lag 2023 bei rund 3,2 Mio. €. Allein durch das Gewerbe- und Grundsteueraufkommen entsteht bereits ein deutlicher fiskalischer Überschuss für die Gemeinde, ohne die Einnahmen aus dem Anteil an der Lohn- und Einkommensteuer als Gemeinschaftsteuer von Bund, Ländern und Gemeinden zu berücksichtigen. Wenn man das Gewerbe- und Grundsteueraufkommen von rund 900 Tsd. € mit dem gedeckelten Maximalbetrag der Gemeindeausgaben für den Flughafen Kassel von 450 Tsd. € pro Jahr vergleicht, ergibt sich ein Faktor von 2. Der Maximalbetrag wurde im Jahr 2023 jedoch nicht ausgeschöpft, und ein steigendes Gewerbesteeraufkommen wird im Ausblick für 2024 zu einer weiteren Zunahme der Umwegrentabilität für die Gemeinde Calden führen.

Fazit

Anders als ein privater Investor, der einen Verlust der Flughafenbetreibergesellschaft auszugleichen hätte, können alle an der FGK beteiligten Gebietskörperschaften positive externe Wertschöpfungseffekte durch den Flughafenbetrieb internalisieren und damit öffentliche Ausgaben für Verlustausgleich und Gemeinwohlkosten für die Übernahme hoheitlicher Aufgaben über Steuereinnahmen in ihren Haushalten mehr als kompensieren.

8 Künftige Weiterentwicklung des Flughafens Kassel

Abschließend werden die Zukunftsperspektiven einer nachhaltigen Transformation des Flughafens Kassel skizziert. Damit ist der langfristige Prozess gemeint, den Flughafen in eine umweltfreundlichere, ressourcenschonendere und sozialverträgliche Infrastruktur umzuwandeln, also den Flughafen in seiner Betriebsweise und Struktur so anzupassen, dass ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeitsziele miteinander in Einklang gebracht werden, die sowohl den Bedürfnissen der heutigen Gesellschaft als auch denen zukünftiger Generationen gerecht wird.

8.1 Ökologische Nachhaltigkeit

Energieeffizientes Gewerbegebiet

Das Streben der Flughafenbetreibergesellschaft und ihrer kommunalen Anteilseigner nach ökologischer Nachhaltigkeit wird im Bebauungsplan Nr. 22 „Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Kassel-Calden“ für das Gelände des ehemaligen Start- und Landebahnsystem des alten Verkehrslandesplatzes deutlich. Das Flächenangebot soll zwar flexibel nutzbar und bebaubar sein, um einer Vielzahl an Nachfragen auch langfristig gerecht werden zu können, gleichzeitig werden aber Leitziele auf dem Weg zur CO₂-Neutralität im Bebauungsplan formuliert (Gemeinde Calden 2021). Dabei soll der Helikopter-Flugbetrieb auf der Flugbetriebsfläche Süd am alten Verkehrslandeplatz fortbestehen.

Die ökologischen Nachhaltigkeitsziele des Flughafens Kassel lassen sich in vier Bereiche unterteilen, die darauf abzielen, den ökologischen Fußabdruck zu verringern und den Flughafen umweltfreundlicher weiterzuentwickeln:

- Reduktion der CO₂-Emissionen: Der Flughafen ergreift Maßnahmen, um seine CO₂-Emissionen zu verringern, etwa durch den Einsatz von erneuerbaren Energien, die Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden und Anlagen oder durch den Umstieg auf emissionsfreie oder -arme Fahrzeuge.
- Nachhaltige Energieversorgung: Nutzung von Solar-, Wind- oder anderen erneuerbaren Energiequellen zur Stromversorgung des Flughafens und seiner Infrastruktur.
- Umweltfreundliche Infrastruktur: Der Bau von grünen Gebäuden, die Integration von Regenwassermanagementsystemen, Elektromobilität für den Bodenverkehr und die Förderung von nachhaltigen Transportmöglichkeiten für Passagiere.
- Biodiversität: Der Schutz und die Förderung von Biodiversität rund um den Flughafen, zum Beispiel durch Renaturierung von Flächen, die für den Flugbetrieb nicht benötigt werden.

Die Flughafen GmbH Kassel realisiert daher gemeinsam mit den Städtischen Werken Kassel ein Versorgungskonzept für das interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet, das auf erneuerbaren Energien basiert (FGK 2024). Dabei sollen Raumwärme, Klimakäl-

te sowie der Bedarf an Prozessenergie und Strom im gesamten Gewerbegebiet erzeugt, gespeichert und verteilt werden. Die Energieversorgung im Gewerbegebiet könnte dann auf eine Vielzahl erneuerbarer Quellen zurückgreifen, darunter Photovoltaik, Solarthermie, Biomethan, Geothermie und Abwärme. Das zielt nicht nur darauf ab, ein Gewerbegebiet mit Low-Emission-Technologien am Flughafen Kassel zu schaffen, das die Emission von schädlichen Stoffen minimiert, sondern auch darauf, der Flughafenbetreibergesellschaft regelmäßige zusätzliche Einnahmen zu sichern, um ihren Jahresfehlbetrag in den kommenden Jahren schrittweise zu reduzieren (FGK 2021). Das Bestreben, einen Beitrag zur Transformation des Energiesystems zu leisten, passt zudem zur aktuellen Strategie des Regionalmanagements Nordhessen, die Region im Standortwettbewerb durch den Dreiklang aus Innovationskraft, einem Pool an verfügbaren Fachkräften sowie einer Vorreiterrolle im Bereich Umwelt und Energie zu positionieren (Bachmann 2024).

Elektrifizierter Luftverkehr

Elektrifizierter Luftverkehr bezeichnet den Einsatz elektrischer Antriebssysteme in Flugzeugen und stellt ein zentrales Element der ökologischen Transformation des Flugbetriebs dar. Bereits heute sind Elektroflugzeuge zugelassen, die im Flugbetrieb keine direkten CO₂-Emissionen erzeugen und Flüge mit geringen Lärmemissionen sowie niedrigen Ladekosten pro Flugstunde ermöglichen. Die Transformation kann mit dem Leasing von Elektroflugzeugen an Flugvereine und Flugschulen beginnen, setzt jedoch die Bereitstellung einer Ladeinfrastruktur am Flughafen Kassel voraus.

Ein weiterer Entwicklungsschritt für den Flughafen Kassel könnte in den 2030er Jahren die Einführung von Flügen im Regionalluftverkehr mit elektrisch betriebenen Flugzeugen (elektrischer Small Air Transport, eSAT) sein. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat hierzu im Jahr 2023 eine Marktpotenzialstudie für 19-Sitzer-Flugzeuge erstellt (DLR 2023).¹⁰ Laut dieser Studie ist zu erwarten, dass elektrische Flugzeuge als 19-Sitzer bei ihrer Markteinführung in 5 bis 10 Jahren nur eine relativ begrenzte Reichweite aufweisen.¹¹ In einem Basisszenario wird eine Geschwindigkeit von 350 km/h bei einer Reichweite von 400 Kilometern angenommen. Angesichts dieser eingeschränkten Reichweiten verfügt der Flughafen Kassel mit seiner zentralen Lage in Deutschland über einen besonderen Standortvorteil. Der Flughafen könnte als Drehkreuz dienen, das Umsteigeverbindungen mit elektrisch betriebenen Flugzeugen zwischen zwei Orten ermöglicht, die aufgrund der voraussichtlich begrenzten Reichweite von eSAT-Flugzeugen nicht als Nonstop-Verbindungen realisierbar sind (DLR 2023). Vor allem eine Kombination aus Umsteige- und Nonstop-Verbindungen könnte dazu beitragen, dass der klimaneutrale Flugbetrieb in Kassel deutlich gestärkt wird.

¹⁰ Hierbei wurden ausschließlich konventionell startende und elektrische Luftfahrzeuge berücksichtigt, die eine Landebahn benötigen, die also nicht vertikal starten und landen können, wie es bei eVTOL (electric vertical take-off and landing aircraft) der Fall ist.

¹¹ Bei hybridelektrisch betriebenen Flugzeugen sind gegenüber vollelektrischen Flugzeugen Reichweitevorteile zu erwarten.

Diese Entwicklung erfordert Investitionen in die notwendige Ladeinfrastruktur an Flughäfen und auch die Verfügbarkeit von Piloten. Die Umsetzung setzt eine koordinierte Anstrengung auf verschiedenen Ebenen voraus – von politischer Unterstützung und finanzieller Förderung bis hin zur Integration neuer Technologien in den operativen Betrieb. In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, inwieweit die Flughafen GmbH Kassel möglicherweise gemeinsam mit dem am Standort bereits bestehenden Competence Center Aerospace (CCA) als Inkubator für "Green Aviation" fungieren kann. Dies würde bedeuten, gezielt eine Plattform zur Förderung innovativer Technologien und Geschäftsmodelle im Bereich der umweltfreundlichen Luftfahrt zu etablieren. Als Knotenpunkt für umweltfreundliche Luftmobilität hätte der Flughafen Kassel das Potenzial, weitere Unternehmen mit innovativen Technologien und Geschäftsmodellen anzuziehen. Deren Ansiedlung würde die regionale Wirtschaft stärken und zusätzliche Arbeitsplätze und Wertschöpfung schaffen.

8.2 Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

Die Flughafen GmbH Kassel (FGK) als Betreibergesellschaft des Flughafens Kassel strebt an, langfristig wirtschaftlich tragfähig für ihre öffentlichen Anteilseigner zu bleiben. Ein zentraler Bestandteil dieses Ziels ist die Entwicklung eines zukunftsorientierten Geschäftsmodells, das insbesondere die verkehrliche Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens sichert und neue Wachstumspotenziale zur Steigerung des Passagieraufkommens erschließt. In diesem Zusammenhang ist es grundsätzlich denkbar, dass die FGK einen eigenen Reiseveranstalter gründet, um die Anzahl der Passagiere zu steigern, zusätzliche Einnahmen für die FGK durch die Vermarktung von Reisepaketen zu erzielen und den Flughafen Kassel als bevorzugten Startpunkt für Reisende aus der Region zu positionieren.

Ein zentraler Kritikpunkt in der öffentlichen Diskussion über den Flughafen Kassel ist, dass die angebotenen Flugziele überwiegend touristischer Natur („Urlaubsflüge“) sind und daher nicht der öffentlichen Daseinsvorsorge dienen. Hinzu kommt der saisonale Charakter von Flügen zu Zielen wie Mallorca oder Antalya, was zu einer unausgelasteten Kapazität des Flughafens im Winter beiträgt. Zur Verbesserung der Standortbedingungen für in der Region ansässige Unternehmen und zur gleichzeitigen Reduzierung der Saisonalität des Flugbetriebs sollte daher die bedarfsgerechte Entwicklung von zwei Verkehrsarten im Vordergrund stehen: Regionalflugverkehr sowie Linienflüge über ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz.

Stärkung des Regionalflugverkehrs

Regionalflugverkehr kann eine wichtige katalytische Rolle für die regionale Wirtschaft spielen (siehe Kapitel 5). Eine ganzheitliche Betrachtung des Regionalflugverkehrs als Standortfaktor für Nordhessen wird künftig verstärkt ökologische Zielsetzungen einbeziehen:

- den Einsatz von Flugzeugen mit vollelektrischen oder hybriden Antriebssystemen,
- die Nutzung alternativer Treibstoffe wie nachhaltigem Flugkraftstoff (Sustainable Aviation Fuel, SAF) sowie
- den vermehrten Einsatz von CO₂-Kompensationsprogrammen zum Ausgleich der Emissionen konventioneller Antriebe.

In den nächsten 5 bis 10 Jahren werden elektrische Linienflüge im Regionalflugverkehr voraussichtlich kommerziell realisierbar sein. Der Einsatz herkömmlicher Turbinenantriebe im Regionalflugverkehr kann in der Übergangsphase als Zwischenschritt zu nachhaltigeren Luftverkehrslösungen dienen, insbesondere bei einer verstärkten Nutzung alternativer Treibstoffe und dem Einsatz von CO₂-Kompensationsprogrammen. Angesichts der laufenden technologischen Entwicklungen und der geplanten Umstellung bis etwa 2030 bleibt der Betrieb konventioneller Antriebe relevant, während parallel umweltfreundlichere Alternativen entwickelt werden.

Im Regionalflugverkehr mit herkömmlichen Turbinenantrieben könnten Potenziale für den Flughafen Kassel bei Linienverbindungen zu Städten wie Mailand und Wien bestehen. Wien und Mailand sind etwa 800 km von Kassel entfernt. Die Reisezeit mit dem Auto und der Bahn beträgt in etwa 8 Stunden in einer Richtung, kann aber je nach Verkehrsmittel und Verbindung variieren. Im Vergleich zu bodengebundenen Verkehrsmitteln ermöglicht der Luftverkehr auf solchen Distanzen eine erhebliche Zeitersparnis für die Reisenden. Sollten Städte wie Mailand und Wien im Regionalluftverkehr als Ziel angeflogen werden, könnten neben den lokalen Passagieren auch Umsteiger gewonnen werden – selbst ohne die Strecken zwischen Kassel und diesen beiden Städten als Codeshare-Umsteigerverbindung anzubieten. Passagiere, die etwa von Wien aus Ziele erreichen möchten, die von Austrian Airlines in Südosteuropa angeflogen werden, müssten dann aber zwei separate Tickets kaufen: eines für die Strecke zwischen Kassel und Wien und ein weiteres für die Verbindung von Wien zu ihrem Endziel. Eine Codeshare-Umsteigerverbindung würde es Passagieren dagegen ermöglichen, mit nur einem Ticket zwischen Flügen verschiedener, kooperierender Fluggesellschaften umzusteigen.

Das Einzugsgebiet des Flughafens Kassel ermöglicht keinen hochfrequenten Einsatz größerer Flugzeuge auf Strecken wie Mailand und Wien. In den vergangenen Jahren hat sich aus verschiedenen Gründen die Zahl der Fluggesellschaften verringert, die auf den Regionalluftverkehr spezialisiert sind. Dies betrifft insbesondere das Segment des Regionalluftverkehrs, das mit Maschinen operiert, die maximal 50 Sitze bieten. Ein 50-Sitzer mit einer werktäglichen Frequenz und einer durchschnittlichen Auslastung von 75% würde im Jahr etwa 9.400 Reisende (Hin- und Rückflug) bzw. 18.800 Passagiere erfordern. Aufgrund der höheren Kosten pro Sitzplatz müssten die durchschnittlichen Ticketpreise bei einem 50-Sitzer vergleichsweise hoch sein. Zudem ist Kassel kein erprobter Markt, was das wirtschaftliche Risiko aus der Sicht der Airlines schwerer kalkulierbar macht. Im Vergleich dazu ist es einfacher, eine Strecke wiederaufzunehmen, die zuvor jahrelang betrieben wurde.

Daher ist es vorteilhaft, wenn eine Strecke – selbst wenn sie primär auf Geschäftsreisende ausgerichtet ist – auch für Städtetouristen aus der Region Nordhessen attraktive Ziele bietet und dadurch zusätzliche Nachfragepotenziale erschließt. Dies gilt nicht nur für den Outgoing-Tourismus, sondern auch für den Incoming-Tourismus. Obwohl Kassel für internationale Touristen aus Städten wie Mailand und Wien nicht die erste Wahl sein mag, verfügt Kassel über Sehenswürdigkeiten wie den Bergpark Wilhelmshöhe, die Grimmwelt, die Orangerie und die Karlsaue. Dadurch könnte ein Flugplanangebot auch vom Incoming-Tourismus profitieren. Dies steigert die Auslastung der Flugzeuge und ermöglicht der betreffenden Airline, die Betriebskosten auf mehr Passagiere zu verteilen. Eine Senkung der Kosten pro Passagier erlaubt es der Airline, wettbewerbsfähigere Ticketpreise anzubieten.

Der Aufbau neuer Verbindungen im Regionalluftverkehr wird durch ein finanzielles Engagement der regionalen Wirtschaft erleichtert oder überhaupt erst möglich. In diesem Zusammenhang könnte ein „Travel Bank“-Modell als Finanzierungskonzept sinnvoll sein (Klophaus 2016). Dabei zahlen Unternehmen aus der Flughafenregion Geld auf ein Treuhandkonto bei einer Bank ein, das erst dann an die Fluggesellschaft übergeht, wenn diese die vereinbarten Beförderungsleistungen erbracht hat.

Anbindung an ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz

Die seit der Eröffnung des Flughafens Kassel angebotenen Nonstop-Verbindungen zu touristischen Zielen hatten für Geschäftsreisende im allgemeinen keine größere Bedeutung. Eine Anbindung des Flughafens Kassel an ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz (Hub) würde Unternehmen aus der Region hingegen zeit- und kostengünstige Reiseoptionen eröffnen. Die vielfältigen Luftverkehrsverbindungen über eine Hub-Anbindung mit günstiger Zeitenlage könnten die Standortqualität von Nordhessen für international agierende Unternehmen erheblich verbessern.

Als möglicher Kandidat für eine Anbindung an ein internationales Drehkreuz kommt insbesondere Istanbul mit Turkish Airlines in Betracht (Desel Consulting 2017). Turkish Airlines kann Kassel über Linienflüge mit ihrem Drehkreuz, dem im Oktober 2018 neu eröffneten Istanbul Flughafen, verbinden. Dabei können Flugzeuge mittlerer Größe (Narrowbody-Flugzeuge) zum Einsatz kommen. Dies unterscheidet sich von einer Anbindung an die Drehkreuze der Golfstaaten-Carrier, die grundsätzlich den Einsatz von Großraumflugzeugen (Widebody-Flugzeugen) erfordern würde. Bei den Fluggesellschaften aus den Golfstaaten würde zudem das Problem fehlender Verkehrsrechte bestehen. Eine Verbindung nach Istanbul kann neben Umsteigeverkehren auch lokale Verkehre generieren, etwa durch ethnische und touristische Verkehre, um ein ausreichend hohes Passagiervolumen zu erreichen, das für die Umsetzung einer Hub-Anbindung erforderlich wäre. Dies könnte bereits durch drei bis vier wöchentliche Frequenzen erfolgen. Dadurch würden wettbewerbsfähige Flugverbindungen ab Kassel in die Türkei, nach Osteuropa, in den Nahen Osten, nach Südafrika, China, Indien und Fernost entstehen. Die Etablierung einer Anbindung über Istanbul im Osten könnte in einem späteren Entwicklungsschritt als Modell für die Schaffung einer Hub-Anbindung

im Westen dienen, der Verkehre von Kassel nach Nord- und Südwesteuropa, Nord- und Südamerika sowie Westafrika ermöglicht.

Wie bereits in den Ausführungen zum Regionalluftverkehr als Standortfaktor für Nordhessen dargelegt, würde ein finanzielles Engagement der nutzenden Wirtschaft die Umsetzung einer Anbindung an ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz fördern. Die Zahlungsbereitschaft der Nutzer würde die katalytische Bedeutung einer Hubanbindung messbar machen und es den Netzplanern der Fluggesellschaft erleichtern, das Marktpotenzial sowie die wirtschaftlichen Risiken eines Flugangebots ab Kassel besser zu bewerten.

Steigerung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit durch gezielte Verkehrsentwicklung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass für den Verkehrsflughafen Kassel aus heutiger Sicht auf absehbare Zeit kein profitabler Flugbetrieb zu erwarten ist. Dazu wären Passagierzahlen jenseits der Millionengrenze erforderlich. Die Anbindung des Flughafens Kassel an ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz sowie die Entwicklung regionaler Flugverkehre, die auf Geschäftsreisen ausgerichtet sind, würde aber nicht nur zu einer steigenden Zahl direkter Arbeitsplätze führen, die unmittelbar vom wachsenden Verkehrsaufkommen abhängen, sondern kann auch neue Arbeitsplätze durch die Ansiedlung und/oder Expansion flughafenaffiner Unternehmen auf den Gewerbeflächen des Flughafens schaffen. Insgesamt würde eine bedarfsgerechte Verkehrsentwicklung nicht nur positive Effekte auf die lokale Beschäftigungssituation haben, sondern auch langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der Region Nordhessen als Wirtschaftsstandort stärken.

Die Förderung umweltfreundlicher Technologien und die Reduzierung der Treibhausgase im Luftverkehr kann nicht nur die gesellschaftliche Akzeptanz des Flughafens Kassel erhöhen, sondern der Flughafen Kassel GmbH auch betriebswirtschaftliche Vorteile bringen, wie die Senkung der Betriebskosten durch effizientere Technologien, die Erschließung von Einnahmequellen durch neuartige Dienstleistungen sowie die Steigerung der Attraktivität für neue Luftfahrtanbieter und Geschäftspartner auf den Gewerbeflächen des Flughafens.

Quellen

Airbus Helicopters Deutschland GmbH (2024): Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 und Lagebericht. KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft [Airbus Helicopters Deutschland 2024].

Airbus Helicopters Technik GmbH (vormals ZF Luftfahrttechnik GmbH) (2023): Jahresabschluss zum Rumpfgeschäftsjahr vom 01.08.2022 bis zum 31.12.2022 [Airbus Helicopters Technik].

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (2024): ADV-Monatsstatistik Dezember 2023, Berlin [ADV 2024].

ANP Architektur- und Planungsgesellschaft (2014): Masterplan „Interkommunaler Gewerbepark am Flughafen Kassel-Calden“, Kassel [ANP Architektur- und Planungsgesellschaft 2014].

Bachmann, K. G. (2024): Expertengespräch. Geschäftsführer der Regionalmanagement Nordhessen GmbH, 28. Nov. 2024, Calden [Bachmann 2024].

Bundesministerium der Finanzen (2024): Ergebnis der 166. Sitzung des Arbeitskreises Steuerschätzungen, 14. bis 16. Mai 2024, Berlin [BMF 2024].

Bundesministerium der Finanzen (2023): Steuern von A bis Z. Ausgabe von 2023, Berlin [BMF 2023].

Competence Center Aerospace (2024): Netzwerk – Unsere Mitglieder, www.cca-kassel.de [CCA 2024].

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (2023): Marktpotentialstudie zum Thema elektrischer Small Air Transport (eSAT) für den Flughafen Kassel, Abschlussbericht [DLR 2023].

Desel Consulting (2017): Aktualisierung der angebots- und luftverkehrsmarktorientierten Verkehrsprognose des Kassel Airport, November 2017 [Desel Consulting 2017].

Flughafen GmbH Kassel (2021): Grünes Gewerbegebiet, Exposé [FGK 2021].

Flughafen GmbH Kassel (2024): Verkehrsstatistiken und Sonderauswertungen mit unterschiedlichem Detaillierungsgrad, Kassel-Calden, erstellt im Herbst 2024 [FGK 2024].

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) (2020): Regionalflughäfen - Ökonomisch und klimapolitisch unverantwortliche Subventionen, Berlin [FÖS 2020].

Gemeinde Calden (2024): Sonderauswertung des Fachbereichs Finanzmanagement zum Steueraufkommen, erstellt im November 2024 [Gemeinde Calden 2024].

- Gemeinde Calden (2021):** Begründung gem. § 9 (8) BauGB zum Bebauungsplan Nr. 22 „Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Kassel-Calden“ Gemarkung Calden [Gemeinde Calden 2021].
- Gesetzentwurf der Bundesregierung (2024):** Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen, Drucksache 20/4915, verabschiedeter Regierungsentwurf vom 6.11.2024 [Gesetzentwurf der Bundesregierung 2024].
- Hausner, K. H., Weber, E., Yilmaz, Y. (2023):** Die Kosten der Arbeitslosigkeit sind 2022 erstmals nach vier Jahren wieder gesunken, IAB-Forum Dezember 2023 [IAB 2023].
- HPC Hamburg Port Consulting GmbH (2019):** Wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Paderborn/Lippstadt für die Regionen Ostwestfalen Lippe und Südwestfalen [HPC Hamburg Port Consulting 2019].
- Hessisches Ministerium der Finanzen (2024):** Beteiligungsbericht des Landes Hessen 2023, Wiesbaden [Hessisches Ministerium der Finanzen 2024].
- Kamann, H.-G., Gey, P. (2017):** Evaluierung Betrieb und Entwicklung des Kassel Airport im Auftrag des Hessischen Ministeriums der Finanzen und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Dezember 2017 [WilmerHale 2017].
- Klophaus, R. (2013):** Regionalökonomische Bedeutung des Flughafens Kassel-Calden [Klophaus 2013].
- Klophaus, R. (2016):** Air Travel Banks: A public-private partnership approach to air services development at smaller airports, in: Journal of Airport Management, 10. Jg., S. 200-208 [Klophaus 2016].
- Klophaus, R. (2017):** Regionalökonomische Bedeutung des Flughafens Kassel, Aktualisierung zum Stand 30.06.2017 und Perspektive für Alternativszenarien zum künftigen Flughafenbetrieb, Mannheim [Klophaus 2017].
- Kretschmer, T., Essling, C., Klophaus, R. (2013):** Volkswirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs, Studie des ifo-Instituts im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), München [ifo Institut 2013].
- Oxford Economics (2011):** Economic Benefits from Air Transport in Germany [Oxford Economics 2011].
- Piper Deutschland AG (2024):** Geschäftsbericht 2022/23 [Piper Deutschland 2024].
- Prognos AG (2022):** Zukunftsatlas 2022 - Das Ranking für Deutschlands Regionen, Berlin [Prognos 2022].
- Statistisches Bundesamt (2024):** Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen. Input-Output-Rechnung, Wiesbaden [Statistisches Bundesamt 2024a].

Statistisches Bundesamt (2024): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen. Inlandsproduktberechnung. Detaillierte Jahresergebnisse, Wiesbaden [Statistisches Bundesamt 2024b].

Weilbach, P. (2024): Expertengespräch. Geschäftsführer Global Aviation + Piper Parts GmbH, 28. Nov. 2024, Calden [Weilbach 2024].

Wirtschaftsförderung Region Kassel (2022a): Die bedeutendsten Unternehmen und Arbeitgeber der Wirtschaftsregion Kassel [Wirtschaftsförderung Region Kassel 2022a].

Wirtschaftsförderung Region Kassel (2022b): "Gewerbegebiet Kassel Airport", Informationen zu den vorhandenen und künftigen Gewerbeflächen am "Kassel Airport", Neuauflage 2022 [Wirtschaftsförderung Region Kassel 2022b].

Wittrock, K. L. (2024): Expertengespräch. Managing Director der Wirtschaftsförderung Region Kassel GmbH, 28. Nov. 2024, Kassel [Wittrock 2024].

