

Thema:

Der Airport als Einkaufsziel -

Macht der Flughafen Köln Bonn dem Porzer Einzelhandel Konkurrenz?

In den letzten Jahrzehnten hat der globale Transport von Personen und Gütern kontinuierlich zugenommen. Es gibt immer mehr Menschen auf der Erde, und immer mehr von ihnen können sich das Reisen leisten. Auch das Flugzeug stellt schon längst kein Reisemittel mehr nur für Reiche dar. Flughäfen bilden Knotenpunkte im globalen Verkehrsnetzwerk und sind Ausdruck einer modernen Volkswirtschaft. An diesen Verkehrsknotenpunkten bündeln sich die Passagierströme und die Reisenden sind in der Regel gezwungen, zumindest eine gewissen Zeit hier zu verweilen. Gerade Flugreisen sind oftmals mit längeren Wartezeiten an Flughäfen verbunden. Fast alle Wartehallen und Verbindungsgänge zwischen Terminals großer Flughäfen gleichen heutzutage modernen Shopping Malls. Die hohe Frequentierung durch potenzielle Kunden und ein lukratives Verkaufspotenzial machen Flughäfen attraktiv für Unternehmen, die im globalen Wettbewerb immer auf der Suche nach innovativen Einzelhandelsformen und neuen Standorten sind.

Viele Flughäfen auf der ganzen Welt erzielen über die Hälfte ihrer Einnahmen aus Mieten, Umsatz- und Konzessionsabgaben, die sie von Unternehmen erhalten, die in den Flughäfen ihre Güter anbieten. Diese Einnahmen gelten als wichtigster Wachstumsmotor im Flughafengeschäft, was zunächst annehmen lässt, dass dieser Anteil voraussichtlich auch weiterhin steigen wird. Der Einzelhandel in Flughäfen stellt sowohl für die Flughafenbetreiber als auch für zahlreiche Unternehmen eine wichtige Einnahmequelle dar. Diese Prozesse und Trends können zu Konkurrenzsituationen zwischen den Einrichtungen des Einzelhandel in Flughäfen und denen in Kernstädten und Umland führen. Nicht nur der Einzelhandel ist davon betroffen, sondern auch Gastronomie und Freizeiteinrichtungen sowie Büroflächen, Konferenzräumlichkeiten und die Hotelbranche. Besonders im suburbanen Raum kann der Flughafen als Konzentrationspunkt für Einkaufs-, Tagungs- und Übernachtungsmöglichkeiten fungieren.

Diese theoretische Überlegung wird in der Bachelorarbeit auf ein regionales Beispiel angewandt.

Mittels der Bachelorarbeit wird versucht herauszufinden, ob der Flughafen Köln Bonn eine Konkurrenz für den Einzelhandel in der Porzer Innenstadt darstellt. Dazu wird zunächst die Entwicklung und der Funktionswandel von Flughäfen allgemein in einer theoretischen Abhandlung über den Wandel der Wirtschaftsepochen vom Fordismus zum Postfordismus beschrieben. Anschließend wird diese konkret auf den Flughafen Köln Bonn übertragen. Damit wird gleichzeitig ein Teil des Untersuchungsgebiets vorgestellt. Dieses umfasst sowohl den Einzelhandel im landseitigen Bereich des Flughafens, also den öffentlichen Bereich vor der Sicherheitskontrolle (*landside*), als auch die Geschäfte in der so genannten „Porzity“, einer Fußgängerzone mit zahlreichen Geschäften im Kölner Stadtteil Porz. Am Flughafen ist nur der *landside*-Bereich

interessant, da für die Konkurrenzsituation entscheidend ist, ob nicht-reisende Kunden am Flughafen einkaufen. Die Fußgängerzone wird für die Untersuchung in der Arbeit klar abgegrenzt. Das Einzelhandelsangebot in den beiden Räumen wird vorgestellt und anhand einer Gegenüberstellung diskutiert, in welchen Branchen, bzw. Stufen des Bedarfs Konkurrenz bestehen könnte. Der Begriff „Konkurrenz“ muss expliziert werden. Dabei wird die qualitative und räumliche Wahrnehmung des Flughafens bei den Bewohnern berücksichtigt und bei welchen Konsumentengruppen und Produkten Konkurrenz zwischen den beiden Standorten besteht. Um die Konkurrenzsituation zu überprüfen, werden Hypothesen aufgestellt, die es zu überprüfen gilt:

1. Der Flughafen Köln Bonn wird der Porzer Innenstadt bei Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfs als Einkaufsziel vorgezogen.
2. Die Bewohner von Porz empfinden den Flughafen als attraktives Einkaufsziel.
3. Es wird eher am Flughafen eingekauft, wenn dieser als ein Teil von Porz angesehen wird.
4. Vor allem jüngere Menschen mit eigenem PKW kaufen am Flughafen Köln Bonn ein.
5. Güter des kurzfristigen Bedarfs werden überwiegend sonn- und feiertags am Flughafen eingekauft.
6. Am Flughafen werden vor allem Produkte der Branchen gekauft, die dort häufiger vertreten sind als in „Porzity“. (*Zunächst muss ein Vergleich des Angebots erfolgen!*)

An dieser Stelle wird deutlich, dass die Begriffe „Porz“, „Bewohner von Porz“ und „attraktives Einkaufsziel“ im theoretischen Teil der Arbeit ebenfalls expliziert werden müssen.

Es wird ein standardisierter Fragebogen erstellt und eine Umfrage in „Porzity“ durchgeführt. Die Stichprobe sollte aus Gründen der Repräsentativität mindestens 100 Passanten umfassen.

Die ausgefüllten Fragebögen werden mit der Software SPSS Statistics ausgewertet und Zusammenhänge zwischen den Variablen überprüft. Die Ergebnisse werden sowohl grafisch als auch schriftlich dargestellt, diskutiert und interpretiert, um anschließend die Hypothesen zu verifizieren, bzw. falsifizieren oder modifizieren. Die Analyse wird - so weit möglich – mit der Beantwortung der Frage im Titel der Arbeit abgeschlossen.

Das Fazit soll aus Schlussfolgerungen bestehen, die aus den Ergebnissen der Analyse gezogen werden und im Idealfall Vorschläge sowohl für den Flughafen als auch für die Porzer Innenstadt beinhalten, wie beide Standorte möglicherweise für Konsumenten attraktiver werden können und mehr Kundschaft an sich binden können.

Literatur (erste Auswahl):

ACHEN, M. u. K. KLEIN (2002): Retail Trade in Transit Areas: Introduction to a New Field of Research. In: Die Erde Nr. 133. Beitrag zur Humangeographie. S. 19-36.

OECHSLE, M. (2005): Erweiterung von Geschäftsfeldern im Non-Aviation-Bereich an europäischen Flughäfen unter besonderer Berücksichtigung des Standorts München. (Utz) München.

REUBER, P. u. C. PFAFFENBACH (2005): Methoden der empirischen Humangeographie. (Westermann) Braunschweig.