

Die volkswirtschaftliche Bedeutung von Flughäfen

**Direkte, indirekte, induzierte und katalytische Effekte
Evaluiert am Fallbeispiel Bern-Belp**

Mathias Gantenbein

Inauguraldissertation
zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum oeconomicarum
der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der
Universität Bern

Die Fakultät hat diese Arbeit am 22.05.2008 auf Antrag der beiden
Gutachter Prof. Dr. Hansruedi Müller und Prof. Dr. Klaus Neusser, als
Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin ausgesprochenen
Auffassungen Stellung nehmen zu wollen.

Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern

Bern 2008

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	9
ZUSAMMENFASSUNG	11
1 EINLEITUNG	21
1.1 Ausgangslage	21
1.2 Klärung spezifischer Begriffe	22
1.3 Zweck und Ziele der Arbeit	24
1.4 Aufbau der Arbeit	25
1.5 Forschungshypothese, Forschungsfragen, Annahmen und Methodik	27
1.5.1 Forschungshypothese	27
1.5.2 Flughäfen als Elemente der Volkswirtschaft	27
1.5.2.1 Forschungsfragen	27
1.5.2.2 Annahmen	28
1.5.2.3 Methodik	28
1.5.3 Effekte aus der Produktion der Flughafenaktivitäten	30
1.5.3.1 Forschungsfragen	30
1.5.3.2 Annahmen	30
1.5.3.3 Methodik	31
1.5.4 Effekte aus dem Konsum von Luftverkehrsleistungen	31
1.5.4.1 Forschungsfragen	31
1.5.4.2 Annahmen	32

1.5.4.3	Methodik	33
2	VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG VON FLUGHÄFEN	35
2.1	Einleitung	35
2.2	Methode	36
2.3	Volkswirtschaftliche Effekte von Flughäfen	37
2.4	Volkswirtschaftliche Effekte eines Home Carriers	52
2.5	Volkswirtschaftliche Effekte der Business Aviation	54
2.6	Schadenspotenzial von Flughäfen und Abgrenzungen	56
2.7	Bezugsrahmen des Untersuchungsgegenstandes	59
2.8	Kapitelzusammenfassung	61
3	FLUGHAFEN BERN-BELP	63
3.1	Einleitung	63
3.2	Methode	64
3.3	Portrait	64
3.3.1	Überblick	64
3.3.1.1	Regionale Einbettung und technische Infrastruktur	65
3.3.1.2	Werdegang	66
3.3.1.3	Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG	69
3.3.2	Zweck	71

3.3.2.1	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)	72
3.3.2.2	Kantonales Leitbild Luftverkehr	73
3.3.2.3	Zweckvergleich	73
3.3.3	Klassifizierung	74
3.3.4	Stellung innerhalb der Schweiz	75
3.3.4.1	Flugbewegungen	75
3.3.4.2	Passagiere	79
3.3.4.3	Wertschöpfung und Arbeitsplätze	83
3.3.5	Eckwerte und Entwicklung des Luftverkehrs in Bern-Belp	85
3.3.5.1	Linien- und Charterverkehr	85
3.3.5.2	Allgemeine Luftfahrt	92
3.3.5.3	Flüge im Interesse des Bundes	96
3.3.5.4	Dienstleistungen und Liegenschaften im flughafennahen Bereich	98
3.3.5.5	Zweckerfüllung und Positionierung im Wettbewerb	99
3.4	Kapitelzusammenfassung	100
4	NETZWERKE	103
4.1	Einleitung	103
4.2	Methode	103
4.3	Strukturelles wirtschaftsbezogenes Netzwerk	105
4.3.1	Erläuterungen	105
4.3.2	Erarbeitung des Netzwerks	107
4.3.2.1	Engeres Netzwerk	107
4.3.2.2	Erweitertes Netzwerk	108

4.3.2.3	Erarbeitetes Netzwerk	109
4.3.3	Einzelgespräch	109
4.3.3.1	Forschungsziel	109
4.3.3.2	Forschungsergebnisse	110
4.3.4	Schriftliche Befragung	110
4.3.4.1	Forschungskonzept	110
4.3.4.2	Forschungsergebnisse	112
4.3.4.3	Methodenkritik	120
4.4	Kausales wirtschaftsbezogenes Netzwerk	122
4.4.1	Erläuterungen	122
4.4.2	Erarbeitung des Netzwerks	122
4.4.3	Einzelgespräch	125
4.4.3.1	Forschungsziel	125
4.4.3.2	Forschungsergebnisse	125
4.5	Kapitelzusammenfassung	128
5	DIREKTE, INDIREKTE UND INDUZIERT EFFEKTE EINES FLUGHAFENS	129
5.1	Einleitung	129
5.2	Methode	131
5.3	Grundlagen	132
5.3.1	Bestehende Forschung	132
5.3.1.1	Direkte Effekte nach Flughafengelände	132
5.3.1.2	Direkte Effekte nach Flughafengelände und Flughafenaffinität	134
5.3.1.3	Direkte Effekte nach Flughafenaffinität	135

5.3.1.4	Indirekte und Induzierte Effekte	136
5.3.2	Faktor Home Carrier	137
5.3.2.1	Einleitung	137
5.3.2.2	Einfluss auf die Wertschöpfung und Beschäftigung	137
5.3.3	Faktor Business Aviation	138
5.3.3.1	Einleitung	138
5.3.3.2	Einfluss auf die Wertschöpfung und Beschäftigung	138
5.3.3.3	Diskussion	139
5.3.4	Forschungsansatz für den Flughafen Bern-Belp	139
5.4	Effekte des Flughafens Bern-Belp	140
5.4.1	Forschungskonzept	140
5.4.1.1	Forschungsziele	140
5.4.1.2	Studiendesign	141
5.4.1.3	Fragebogen	142
5.4.1.4	Missing Values	143
5.4.1.5	Pilot	145
5.4.2	Forschungsergebnisse	145
5.4.2.1	Allgemeine und statistische Erkenntnisse	145
5.4.2.2	Direkte Effekte	152
5.4.2.3	Indirekte und induzierte Effekte	160
5.4.2.4	Prüfung der Annahmen	164
5.4.3	Methodenkritik	169
5.5	Kapitelzusammenfassung	171
6	KATALYTISCHE EFFEKTE EINES FLUGHAFENS	175
6.1	Einleitung	175

6.2	Methode	176
6.3	Erreichbarkeit als stimulierender Standortfaktor	177
6.3.1	Grundlagen	179
6.3.1.1	Bestehende Forschung	179
6.3.1.2	Faktor Home Carrier	186
6.3.1.3	Faktor Business Aviation	187
6.3.1.4	Forschungsansatz für den Flughafen Bern-Belp	189
6.3.2	Effekt des Flughafens Bern-Belp	189
6.3.2.1	Beurteilung durch ansässige Unternehmen	189
6.3.2.2	Die Erreichbarkeit der Schweiz im Vergleich	190
6.3.2.3	Simulationen: Null- und Wachstumsvariante	193
6.3.2.4	Unsicherheit der Simulationen	203
6.3.2.5	Diskussion	204
6.4	Anziehung von Geschäfts- und Freizeitreisenden (eingehender Tourismus)	207
6.4.1	Grundlagen	207
6.4.1.1	Bestehende Forschung	207
6.4.1.2	Faktor Home Carrier	210
6.4.1.3	Faktor Business Aviation	210
6.4.1.4	Forschungsansatz für den Flughafen Bern-Belp	211
6.4.2	Effekte des Flughafens Bern-Belp	211
6.4.2.1	Forschungskonzept	211
6.4.2.2	Forschungsergebnisse	216
6.4.2.3	Methodenkritik	241
6.5	Beeinflussung von Standortentscheiden von Unternehmen	243
6.5.1	Grundlagen	243

6.5.1.1	Bestehende Forschung	243
6.5.1.2	Faktor Home Carrier	246
6.5.1.3	Faktor Business Aviation	247
6.5.1.4	Forschungsansatz für den Flughafen Bern-Belp	248
6.5.2	Effekte des Flughafens Bern-Belp	248
6.6	Beeinflussung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	251
6.6.1	Grundlagen	251
6.6.1.1	Bestehende Forschung	251
6.6.1.2	Faktor Home Carrier	254
6.6.1.3	Faktor Business Aviation	255
6.6.1.4	Forschungsansatz für den Flughafen Bern-Belp	256
6.6.2	Effekte des Flughafens Bern-Belp	257
6.7	Kapitelzusammenfassung	258
7	ÜBERPRÜFUNG DER FORSCHUNGSHYPOTHESE	263
7.1	Einleitung	263
7.2	Forschungshypothese	264
8	FAZIT	267
8.1	Interpretation der Ergebnisse	267
8.2	Handlungsfelder in Bezug auf den Flughafen Bern-Belp	268
8.2.1	Fokus auf den Linienflugverkehr	268
8.2.2	Fokus auf den Charterflugverkehr	269

8.2.3	Fokus auf die Business Aviation	270
8.3	Methodendiskurs	271
8.4	Handlungsempfehlung für anknüpfende Forschungsprojekte	273
LITERATURVERZEICHNIS		277
INTERNETQUELLENVERZEICHNIS		290
GESPRÄCHSVERZEICHNIS		295
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS		296
ABBILDUNGSVERZEICHNIS		298
TABELLENVERZEICHNIS		301
ANHANG		305
BERNER STUDIEN ZU FREIZEIT UND TOURISMUS		351

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Segmentierung der Luftfahrt.	23
Abbildung 2: Übersicht der volkswirtschaftlichen Effekte eines Flughafens und deren Wirkungen.	49
Abbildung 3: Bezugsrahmen zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Bern-Belp (Untersuchungsgegenstand).	60
Abbildung 4: SIL-Objektblatt Regionalflugplatz Bern-Belp.	65
Abbildung 5: Bewegungen im Linienverkehr auf Regionalflugplätzen (2000-2006).	76
Abbildung 6: Bewegungen im Charterverkehr auf Regionalflugplätzen (2000-2006).	76
Abbildung 7: Bewegungen im Linien- und Charterverkehr auf Regionalflugplätzen (2000-2006).	77
Abbildung 8: Bewegungen im Linien- und Charterverkehr auf Landesflughäfen (2000-2006).	78
Abbildung 9: Lokal- und Transferpassagiere im Linienverkehr auf Regionalflugplätzen (2000-2006).	80
Abbildung 10: Lokal- und Transferpassagiere im Charterverkehr auf Regionalflugplätzen (2000-2006).	80
Abbildung 11: Lokal- und Transferpassagiere im Linien- und Charterverkehr auf Regionalflugplätzen (2000-2006).	81
Abbildung 12: Lokal- und Transferpassagiere im Linien- und Charterverkehr auf Landesflughäfen (2000-2006).	82
Abbildung 13: Wertschöpfung auf Schweizer Flughäfen 2002 nach SIAA.	83
Abbildung 14: Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr auf dem Flughafen Bern-Belp seit 1950.	86
Abbildung 15: Lokal- und Transferpassagiere im Linien- und Charterverkehr auf dem Flughafen Bern-Belp seit 1950.	87
Abbildung 16: Einzugsgebiet des Flughafens Bern-Belp.	89
Abbildung 17: Streckenpotentiale ab Bern-Belp (2001).	91

Abbildung 18: Strukturelles wirtschaftsbezogenes Netzwerk des Flughafens Bern-Belp.	119
Abbildung 19: Kausales wirtschaftsbezogenes Netzwerk des Flughafens Bern-Belp.	126
Abbildung 20: Wertschöpfungsrechnung.	130
Abbildung 21: Direkte Wertschöpfung gemäss Arbeitsdefinition.	154
Abbildung 22: Direkte Beschäftigung gemäss Arbeitsdefinition.	154
Abbildung 23: Direkte Wertschöpfung nach Flughafengelände.	155
Abbildung 24: Direkte Beschäftigung nach Flughafengelände.	156
Abbildung 25: Direkte Wertschöpfung nach Flughafenaffinität.	157
Abbildung 26: Direkte Beschäftigung nach Flughafenaffinität.	157
Abbildung 27: Direkte Wertschöpfung nach Ansichtsweisen.	158
Abbildung 28: Direkte Beschäftigung nach Ansichtsweisen.	159
Abbildung 29: Indirekte Wertschöpfung nach Ansichtsweisen.	162
Abbildung 30: Indirekte Beschäftigung nach Ansichtsweisen.	163
Abbildung 31: Induzierte Wertschöpfung nach Ansichtsweisen.	163
Abbildung 32: Induzierte Beschäftigung nach Ansichtsweisen.	164
Abbildung 33: Globale Erreichbarkeitswerte europäischer Metropolen im Jahr 2006.	190
Abbildung 34: Globale Erreichbarkeitswerte Schweizer Kantonshauptorte im Jahr 2006.	191
Abbildung 35: Kontinentale Erreichbarkeitswerte Schweizer Kantonshauptorte im Jahr 2006.	192
Abbildung 36: Kontinentale Erreichbarkeitswerte europäischer Metropolen im Jahr 2006.	193
Abbildung 37: Prozentuale Veränderung der globalen Erreichbarkeit verschiedener Regionen der Schweiz bei der Simulation einer Null-Variante.	194
Abbildung 38: Prozentuale Veränderung der kontinentalen Erreichbarkeit verschiedener Regionen der Schweiz bei der Simulation einer Null-Variante.	195

Abbildung 39: Prozentuale Veränderung der globalen Erreichbarkeit verschiedener Regionen der Schweiz bei der Simulation einer Wachstums-Variante.	197
Abbildung 40: Prozentuale Veränderung der kontinentalen Erreichbarkeit verschiedener Regionen der Schweiz bei der Simulation einer Wachstums-Variante.	198
Abbildung 41: Erreichung des globalen Modell-BIPs aus der Region Bern (2006) nach Check-in Airports und Varianten in Prozent.	199
Abbildung 42: Beiträge der Check-in Airports zum globalen Erreichbarkeitswert der Region Bern im Jahr 2006 nach Varianten.	200
Abbildung 43: Erreichung des angeflogenen kontinentalen Modell-BIPs der Region Bern (2006) nach Check-in Airports und Varianten in Prozent.	201
Abbildung 44: Beiträge der Check-in Airports zum kontinentalen Erreichbarkeitswert der Region Bern (Jahr 2006) nach Varianten.	202
Abbildung 45: Investitionsverhalten von Unternehmen bei mangelnder Anbindung ans Luftverkehrsnetz.	245
Abbildung 46: Anteil des Verkaufserlöses in Abhängigkeit von guten Luftverkehrsverbindungen.	253
Abbildung 47: Auswirkungen der Marktausdehnung durch Luftverkehrsverbindungen.	253

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Effekte aus der Produktion der Flughafenaktivitäten im Jahr 2006 gemäss Arbeitsdefinition.	14
Tabelle 2: Quantifizierbare volkswirtschaftliche Effekte des Flughafens Bern-Belp im Jahr 2006 im Überblick.	19
Tabelle 3: Kennzahlen zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt in der Schweiz.	42
Tabelle 4: Klassifizierung der Infrastruktur der zivilen Luftfahrt nach SIL.	74
Tabelle 5: Flugbewegungen der General Aviation im Jahr 2006.	93
Tabelle 6: Flugpassagiere der General Aviation im Jahr 2006.	94
Tabelle 7: Flugbewegungen der Military Aviation im Jahr 2006.	97
Tabelle 8: Flugbewegungen in Bern-Belp im Jahr 2006 nach Kategorien.	97
Tabelle 9: Ausprägung der erfragten Flughafenaffinität.	113
Tabelle 10: Elemente des engeren Netzwerks und Grundgesamtheit zur Herleitung der direkten Effekte.	115
Tabelle 11: Rücklauf der zweistufigen Unternehmensbefragung nach Segmenten.	146
Tabelle 12: Repräsentativität der Stichproben nach Segmentzugehörigkeit.	147
Tabelle 13: Hauptergebnisse der Leistungs- und Strukturstatistik im Jahr 2004 nach Beschäftigtengrössenklassen.	148
Tabelle 14: Repräsentativität der Stichproben nach Betriebsgrösse.	149
Tabelle 15: Segmentsspezifische Eckwerte zur Beschäftigung und Wertschöpfung des Flughafens Bern-Belp nach erfolgter Bereinigung der Missing Values.	150
Tabelle 16: Unsicherheit bei Eckwerten zur Beschäftigung und Wertschöpfung des Flughafens Bern-Belp.	151
Tabelle 17: Herleitung der Wertschöpfungs-Multiplikatoren zur Berechnung der indirekten und induzierten Effekte.	161

Tabelle 18: Herleitung der Beschäftigungs-Multiplikatoren zur Berechnung der indirekten und induzierten Effekte.	161
Tabelle 19: Multiplikatoren zur Berechnung der indirekten und induzierten Effekte.	162
Tabelle 20: Effekte aus der Produktion der Flughafenaktivitäten im Jahr 2006: Wertschöpfung.	165
Tabelle 21: Effekte aus der Produktion der Flughafenaktivitäten im Jahr 2006: Beschäftigung (VZÄ).	165
Tabelle 22: Effekte aus der Produktion der Flughafenaktivitäten der Jahre 2006 und 2004 im Vergleich: Wertschöpfung.	166
Tabelle 23: Effekte aus der Produktion der Flughafenaktivitäten der Jahre 2004 und 2006 im Vergleich: Beschäftigung (VZÄ).	166
Tabelle 24: Effekte aus der Produktion der Flughafenaktivitäten im Jahr 2006 gemäss Arbeitsdefinition.	174
Tabelle 25: Globale Erreichbarkeitswerte der Region Bern.	200
Tabelle 26: Kontinentale Erreichbarkeitswerte der Region Bern.	203
Tabelle 27: Berechnung der erforderlichen Stichprobengrösse.	213
Tabelle 28: Rücklauf der Passagierbefragung nach Destination.	217
Tabelle 29: Repräsentativität der Stichprobe im Allgemeinen.	218
Tabelle 30: Mittelwertvergleich der Aufenthaltsdauer (Übernachtungen) des eingehenden Tourismus nach Reisezweck und Destination.	219
Tabelle 31: Mittelwertvergleich der Tagesausgaben des eingehenden Tourismus nach Reisezweck und Destination.	220
Tabelle 32: Durchschnittliche Ausgaben eines ausländischen Gastes pro Logiernacht.	220
Tabelle 33: Unsicherheit bei der Aufenthaltsdauer (Übernachtungen) des eingehenden Tourismus nach Reisezweck und Destination.	221
Tabelle 34: Unsicherheit bei den Tagesausgaben des eingehenden Tourismus nach Reisezweck und Destination.	222
Tabelle 35: Prozentuale Verteilung der Lokalpassagiere nach Reisezweck pro Destination.	223

Tabelle 36: Nominale Verteilung der Lokalpassagiere nach Reisezweck pro Destination im Jahre 2006.	224
Tabelle 37: Anzahl Gäste des eingehenden Tourismus pro Region mit prozentualer Herkunft nach Destination im Jahr 2006.	226
Tabelle 38: Generierte Logiernächte des eingehenden Tourismus pro Region mit prozentualer Herkunft nach Destination im Jahr 2006.	227
Tabelle 39: Generierte Ausgaben des eingehenden Tourismus pro Region im Jahr 2006 mit prozentualer Herkunft nach Destination.	229
Tabelle 40: Herleitung der Bruttowertschöpfungsquoten für ausgewählte Branchen im Jahr 2006.	230
Tabelle 41: Generierte direkte Bruttowertschöpfung des eingehenden Tourismus pro Region im Jahr 2006 mit prozentualer Herkunft nach Destination.	232
Tabelle 42: Gefährdete Lokalpassagiere nach Reisezweck pro Destination in Prozent.	235
Tabelle 43: Gefährdete Lokalpassagiere nach Reisezweck pro Destination im Jahr 2006.	236
Tabelle 44: Multiplikatoren des eingehenden Tourismus nach Reisezweck und Destination für das Jahr 2006.	237
Tabelle 45: Empirische Daten zur Überprüfung der Annahme 3.3.	238
Tabelle 46: Empirische Daten zur Überprüfung der Annahme 3.4.	239
Tabelle 47: Empirische Daten zur Überprüfung der Annahme 3.5.	240
Tabelle 48: Übersicht der geprüften Annahmen.	263
Tabelle 49: Quantifizierbare volkswirtschaftliche Effekte des Flughafens Bern-Belp im Jahr 2006 im Überblick.	268
Tabelle 50: Hilfstabelle zur Ermittlung der Missing Values des Anteils der Beschäftigten in Verbindung mit dem Flughafen Bern-Belp.	327
Tabelle 51: Hilfstabelle zur Ermittlung der Missing Values in Bezug auf die Herleitung der Bruttowertschöpfung einzelner Unternehmen.	327

Tabelle 52: Hilfstabelle zur Ermittlung der Missing Values des Anteils des Umsatzes in Verbindung mit dem Flughafen Bern-Belp.	328
Tabelle 53: Effekte gemäss Arbeitsdefinition.	329
Tabelle 54: Direkte Effekte gemäss Arbeitsdefinition nach Segment.	329
Tabelle 55: Effekte nach Flughafengelände.	330
Tabelle 56: Effekte nach Flughafenaffinität.	331
Tabelle 57: Besuchte Regionen des eingehenden Tourismus aus London City.	338
Tabelle 58: Besuchte Regionen des eingehenden Tourismus aus Lugano (inkl. Rom).	338
Tabelle 59: Besuchte Regionen des eingehenden Tourismus aus München.	339
Tabelle 60: Besuchte Regionen des eingehenden Tourismus aus den Winterverbindungen von/nach Grossbritannien.	339

ANHANG

Anhang 1: Kantonale Standortqualität und Standortfaktoren im Überblick (SQI).	307
Anhang 2: Strukturelles wirtschaftsbezogenes Netzwerk des Flughafens Bern-Belp zur qualitativen empirischen Überprüfung.	308
Anhang 3: Strukturelles wirtschaftsbezogenes Netzwerk des Flughafens Bern-Belp zur quantitativen empirischen Überprüfung.	309
Anhang 4: Fragebogen zur quantitativen Umfrage (schriftliche Befragung) zum strukturellen wirtschaftsbezogenen Netzwerk des Flughafens Bern-Belp.	310
Anhang 5: Bewertung der Ausgaben-Zahlungsströme.	318
Anhang 6: Zahlungsströme der Ausgaben des strukturellen wirtschaftsbezogenen Netzwerks des Flughafens Bern-Belp.	319
Anhang 7: Bewertung der Einnahmen-Zahlungsströme.	320
Anhang 8: Zahlungsströme der Einnahmen des strukturellen wirtschaftsbezogenen Netzwerks des Flughafens Bern-Belp.	321
Anhang 9: Fragebogen zur quantitativen Umfrage (schriftliche Befragung) zur Ermittlung der Beschäftigung des Flughafens Bern-Belp.	322
Anhang 10: Fragebogen zur quantitativen Umfrage (schriftliche Befragung) zur Ermittlung der Wertschöpfung des Flughafens Bern-Belp.	324
Anhang 11: Hilfstabellen Missing Values der direkten Effekte.	327
Anhang 12: Detaillierter Überblick der Effekte aus der Produktion der Flughafenaktivitäten des Flughafens Bern-Belp im Jahr 2006.	329
Anhang 13: Flugplan zur Wachstums-Variante der Erreichbarkeitsanalyse des Flughafens Bern-Belp.	332
Anhang 14: Fragebogen zur quantitativen Umfrage (Passagierbefragung) zur Ermittlung der Ausgaben des eingehenden Tourismus des Flughafens Bern-Belp.	334
Anhang 15: Anregungen und Bemerkungen auf Fragebögen.	336

Anhang 16: Quell-Zielverkehr ab Bern-Belp, abfliegende Passagiere auf Direktflügen (inkl. Transfer) nach Zielflughafen im Jahr 2006.	337
Anhang 17: Besuchte Regionen des eingehenden Tourismus nach Destination.	338
Anhang 18: Anzahl Gäste des eingehenden Tourismus pro Region nach Destination im Jahr 2006.	340
Anhang 19: Generierte Logiernächte des eingehenden Tourismus pro Region nach Destination im Jahr 2006.	341
Anhang 20: Generierte Ausgaben des eingehenden Tourismus pro Region nach Destination im Jahr 2006.	342
Anhang 21: Durchschnittliches tägliches Ausgabenprofil eingehender Touristen pro Destination nach Reisezweck.	343
Anhang 22: Durchschnittliche, tägliche direkte Bruttowertschöpfung eingehender Touristen nach Destination und Reisezweck.	344
Anhang 23: Generierte direkte Bruttowertschöpfung des eingehenden Tourismus pro Region nach Destination im Jahr 2006.	345
Anhang 24: Ausgelöste direkte Beschäftigung (VZÄ) des eingehenden Tourismus pro Region nach Destination im Jahr 2006.	346
Anhang 25: Generierte direkte Bruttowertschöpfung des eingehenden Tourismus pro Region im Jahr 2006 unter Einbezug der Konfidenzintervalle.	347
Anhang 26: Ausgelöste direkte Beschäftigung des eingehenden Tourismus pro Region im Jahr 2006 unter Einbezug der Konfidenzintervalle.	348
Anhang 27: Gefährdete, generierte direkte Bruttowertschöpfung des eingehenden Tourismus pro Region nach Destination im Jahr 2006.	349
Anhang 28: Gefährdete, ausgelöste direkte Beschäftigung (VZÄ) des eingehenden Tourismus pro Region nach Destination im Jahr 2006.	350