



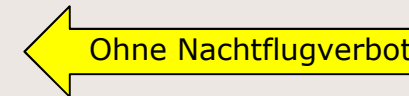
# Arbeitsplätze + Kosten des Nachtflugbetriebs

## FBS am 02.06.2009

In Tegel gab es einen Zuwachs auf 9.792 Beschäftigte (+25,78% gegenüber 2006).



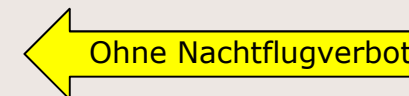
Am Flughafen Schönefeld ist die Zahl der Beschäftigten auf 6.328 gestiegen (+9,72%)



## FBS 2011

Mit Nachtflugverbot gehen 18.000 Arbeitsplätze verloren!

Für 2023 prognostiziert der FBS-Gutachter 31.000 Arbeitsplätze am Flughafen BBI!



# Arbeitsplätze + Verkehrsaufkommen 2005

1 VE  
≡  
1 Pax  
oder  
100 kg Fracht

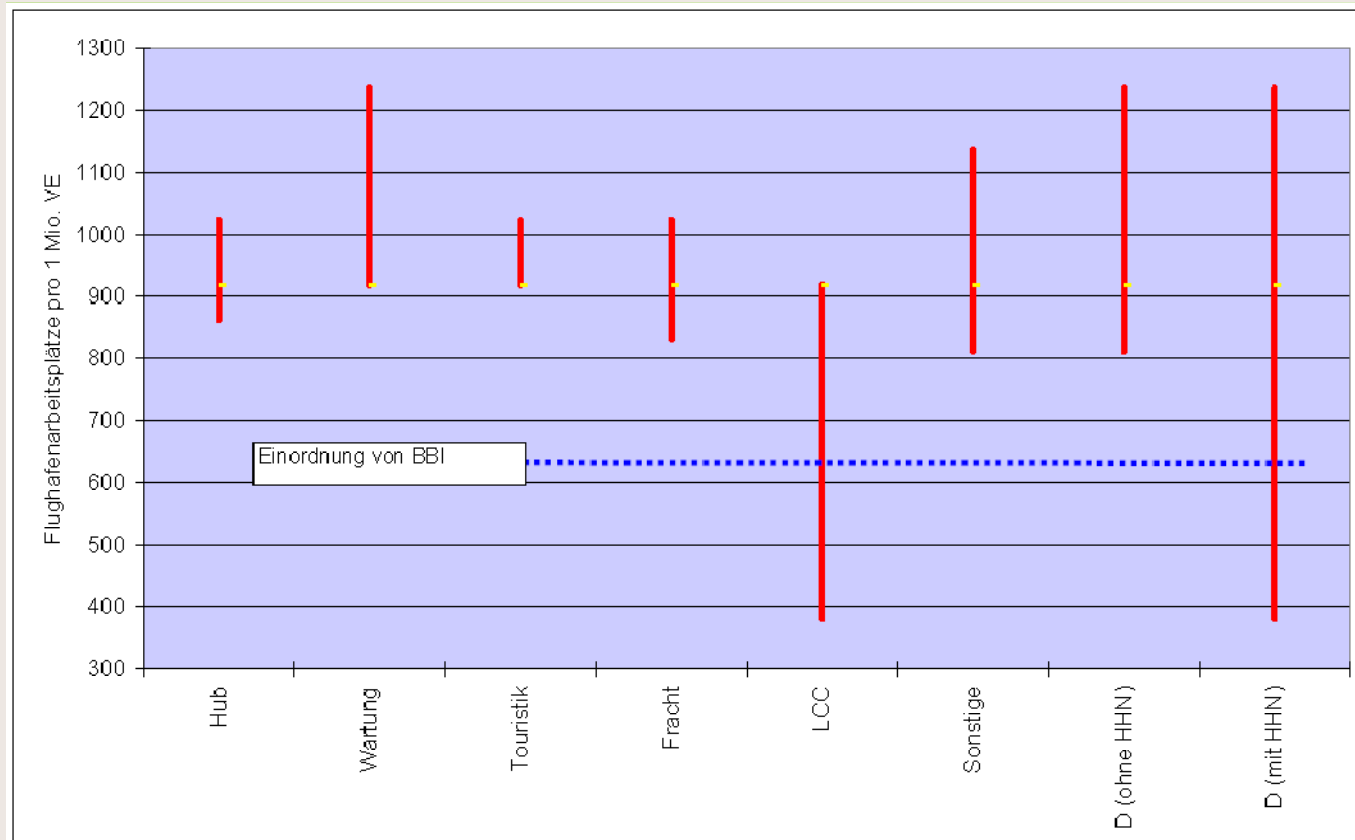
Drehkreuze  
FRA + MUC  
≡  
860 bis 920  
Arbeitsplätze/Mio. VE

Low Cost Airport  
HHN  
≡  
390  
Arbeitsplätze/Mio. VE

1 Mio. VE  
≡  
390 bis 1.240  
Arbeitsplätze

Wartungsflughafen  
≡  
1.240  
Arbeitsplätze/Mio. VE

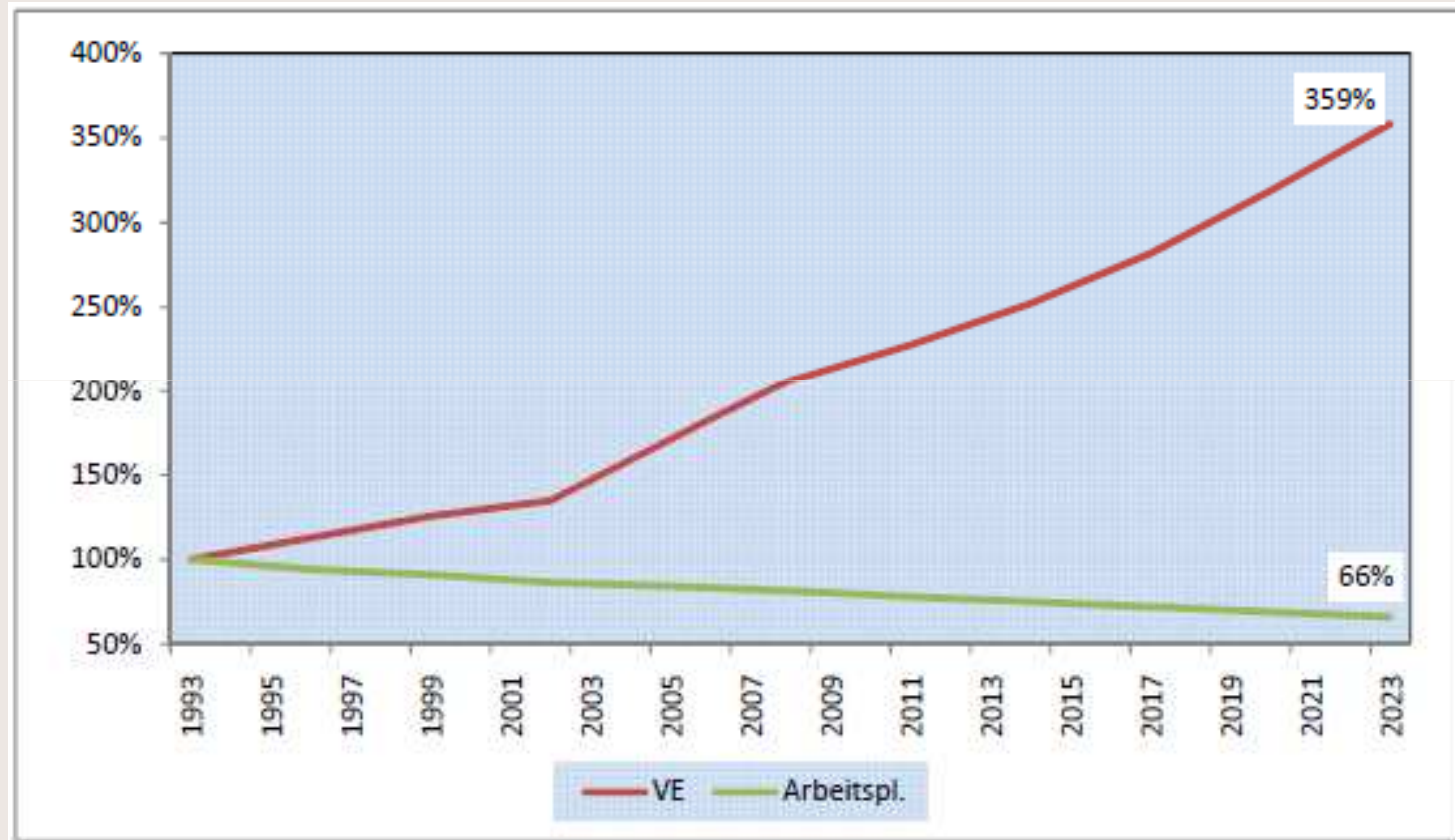
Flughafensystem  
≡  
952  
Arbeitsplätze/Mio. VE



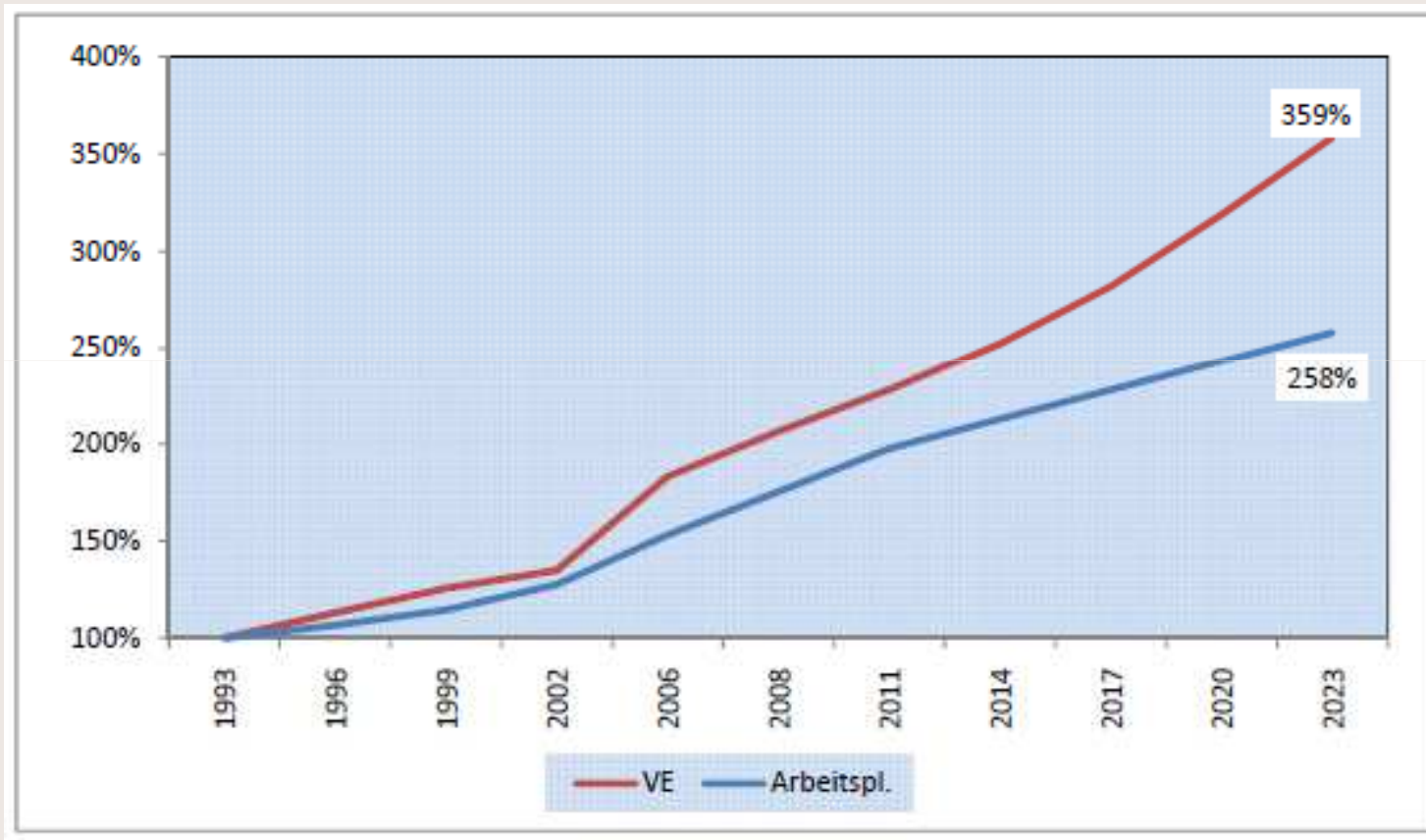
## Arbeitsplätze der FBS-Gutachter 952 bis 1033 Arbeitsplätze/1 Mio. VE

Ohne NFV	w-1	w-2
0 bis 24 Uhr 30 Mio. Pax 370.000 Fbw	5 bis 24 Uhr 25 Mio. Pax 236.000 Fbw	6 bis 22 Uhr 22 Mio. Pax 265.000 Fbw
Am Flughafen ≡ 31.000 (x1.000)	Am Flughafen ≡ 23.800 (x915)	Am Flughafen ≡ 21.800 (x948)
Extern ≡ 48.100 (x1,55)	Extern ≡ 42.100 (x1,77)	Extern ≡ 39.000 (x1,79)
Gesamt ≡ 79.100	Gesamt ≡ 65.900	Gesamt ≡ 60.900
± 0	- 13.200	- 18.200

## Verkehrsentwicklung + Arbeitsplatzentwicklung pro 1 Mio. VE am BER/BBI



## Verkehrsentwicklung + Arbeitsplatzentwicklung am Flughafen BER/BBI



## Wahrscheinliche Arbeitsplätze/1 Mio. VE

### Planfall

30 Mio. Pax  
370.000 Fbw

650 pro Mio. VE  
≡  
20.800

Extern  
≡  
???????

Gesamt  
≡  
???????

±

### Externe Arbeitsplätze

In der Flughafenplanung werden damit indirekt, induzierte und katalytische Effekte bezeichnet.

Der FBS-Gutachtern rechnet mit einem Faktor von 1,6 im Verhältnis zu den Arbeitsplätzen am Flughafen.

Wird diese Berechnung der externen Effekte auf alle Wirtschaftsbereiche übertragen, müsste es in Deutschland mehr als 100 Mio. versicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse geben.

In Deutschland gibt es derzeit ca. 39 Mio. versicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse

**Durch den Low-Cost-Verkehr wird der Anteil der prekären Beschäftigungsverhältnisse wachsen!**



## Was sagt der Prognosegutachter des Landes zu Einschränkungen in der Nachtzeit?

- Das Prognoseergebnis zeigt, dass Restriktionen in der Nacht keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen hat.
- Der Gutachter des Landes belegt mit seiner Masterplan-Prognose, als auch mit seinen Herleitungen für den Nachtflugbedarf am Flughafen BBI, dass die Verkehrs- und Versorgungsfunktion des Flughafens BBI durch Nachtflugbeschränkungen nicht gefährdet wird.

### Ergebnis

Die „Arbeitsplatzverluste“ ereignen sich nur in den alternativen Modellen des FBS-Gutachters, nicht aber mit den Prognosegutachten des Landes.



# Kosten des Nachtflugbetriebs

Wenn nachts nicht geflogen wird, kann der Flughafen nicht zum Drehkreuz ausgebaut werden!

- Auf den mitteleuropäischen Drehkreuzen liegen die Umsteigeknoten – bis zu sechs - zwischen 6 Uhr und 22 Uhr.
- Auf europäischen Drehkreuzen ist der Nachtflugbetrieb für den Umsteigeverkehr irrelevant!
- Der Nachtflugbedarf in Deutschland dürfte unter 2% betragen.
- Drehkreuze entstehen durch die Strategie einer Airline und nicht durch Nachtflugbetrieb!

## Aufkommen / Einnahmen / Ausgaben

1. Schicht 6 bis 14 Uhr	2. Schicht 14 bis 22 Uhr	3. Schicht 22 bis 6 Uhr
Fbw 48%	Fbw 47%	Fbw 5%
Einnahmen aus: Fbw: 46% NAR: 50%	Einnahmen aus: Fbw: 45% NAR: 49%	Einnahmen aus: Fbw: 9% NAR: 1%
Ausgaben für: Betrieb: 32% Personal: 43%	Ausgaben für: Betrieb: 32% Personal: 43%	Ausgaben für: Betrieb: 36% Personal: 14%

**Ergebnis: Nachtflugbetrieb ist betriebswirtschaftlich defizitär!**

Fbw: Flugbewegungen, NAR: Non Aviation Revenue

## Konklusion

### Arbeitsplatzverluste durch Nachtflugbeschränkungen?

- Nur wenn ein Nachtflugverbot zur Abwanderung von Verkehr führt!
- Der Prognosegutachter der Landes sieht durch Nachtflugbeschränkungen keine Verkehrsverluste (solitäre Lage)!
- Die Arbeitsplatzversprechen für den Flughafenstandort sind mit 31.000 Beschäftigten am Flugplatz um rund 30% überhöht.
- Erwartet werden können für 30 Mio. Pax/a etwa 21.000 Beschäftigte am Flughafenstandort!

## Nächtliche Betriebsbereitschaft am Flughafenstandort

- Sperrstunden an einem Flughafen in der Nacht verhindern keine Flüge in der Nacht!
- Für den Standort Schönefeld gibt es keinen unabweisbaren Bedarf für Starts und Landungen in der Nachtzeit!
- Möglicherweise stattfindender nächtlicher Start und Lande-betrieb am Standort ist allein politischen Entscheidungen geschuldet!
- Nächtliche Betriebszeiten des Flughafens erhöhen das betriebswirtschaftliche Defizit und damit die Ertragskraft.
- Eine betriebswirtschaftliche Ergebnisverbesserung kann durch nächtliche Betriebsbeschränkungen erreicht werden.
- Jede Stunde zusätzliche Stunde nächtlicher Betriebszeiten trägt zur Defiziterhöhung bei!
- Negative regionalwirtschaftliche Effekte sind durch Nachtflugbeschränkungen nicht zu erwarten!

### Nächtliche Betriebsbereitschaft am Flughafenstandort

- Die Luftverkehrswirtschaft weist auf die Konkurrenz auf der arabischen Halbinsel hin, die durch Nachtflugbetrieb bessere Transferbedingungen biete als Flughäfen in Deutschland mit Nachtflugbeschränkungen!
- Bei einer Flugdauer von sechs Stunden von Deutschland auf die arabische Halbinsel und einer Zeitverschiebung von zwei Stunden würden diese „besseren“ Transferverbindungen in Deutschland immer am Tagesrand und nicht in der Nacht liegen.
- Bei der „Konkurrenz“ auf der arabischen Halbinsel geht es immer nur um Transfer (Passagiere und Fracht) zwischen Amerika und Asien und umgekehrt.
- Der weltweite Transfermarkt macht etwa 20% des Luftverkehrsmarktes aus. Bei der Konkurrenz geht es nicht um den Bestandmarkt, sondern nur um den Zuwachs des zukünftigen Aufkommens!



Herzlichen Dank