

## Hamburger Flughafen: Nachtflugverbot und Arbeitsplätze

„Mehr Passagiere generieren mehr Umsatz, sind Garant für die Schaffung von Arbeitsplätzen“, diese Aussage hören und lesen wir immer wieder, wenn es um die Überhöhung der wirtschaftlichen Bedeutung der Flughäfen in Deutschland geht. Verfasser ist das Wirtschaftsunternehmen Flughafen und deren Lobbyverbände. Nur allzu gerne wird dieses dann von der Politik und ihren Vertretern meist ungeprüft und ohne Abwägung der konkreten Interessen vor Ort übernommen. Es stellt sich jedoch die Frage, in welchem konkreten Verhältnis der Umsatz der Flughafenbetreibergesellschaft zum Passagierwachstum gestiegen ist und wie groß die positiven Arbeitplatzeffekte im selben Betrachtungszeitraum ausgefallen sind.

Während die Passagierzahl von 2013 bis 2016 um 20,2 % gestiegen ist, ist der Umsatz „nur“ um 16,3 % angewachsen. Im Jahr 2013 waren es 254,5 Mio. Euro und drei Jahre später 296,0 Mio. Euro.

Die Entwicklung der Arbeitsplatzanzahl bleibt in diesem Vergleich noch weiter zurück: Lediglich um 7,6 % (2013: 1.774, 2016: 1.908) ist der FHG-Personalbestand (inkl. der angegliederten Tochtergesellschaften) angestiegen.

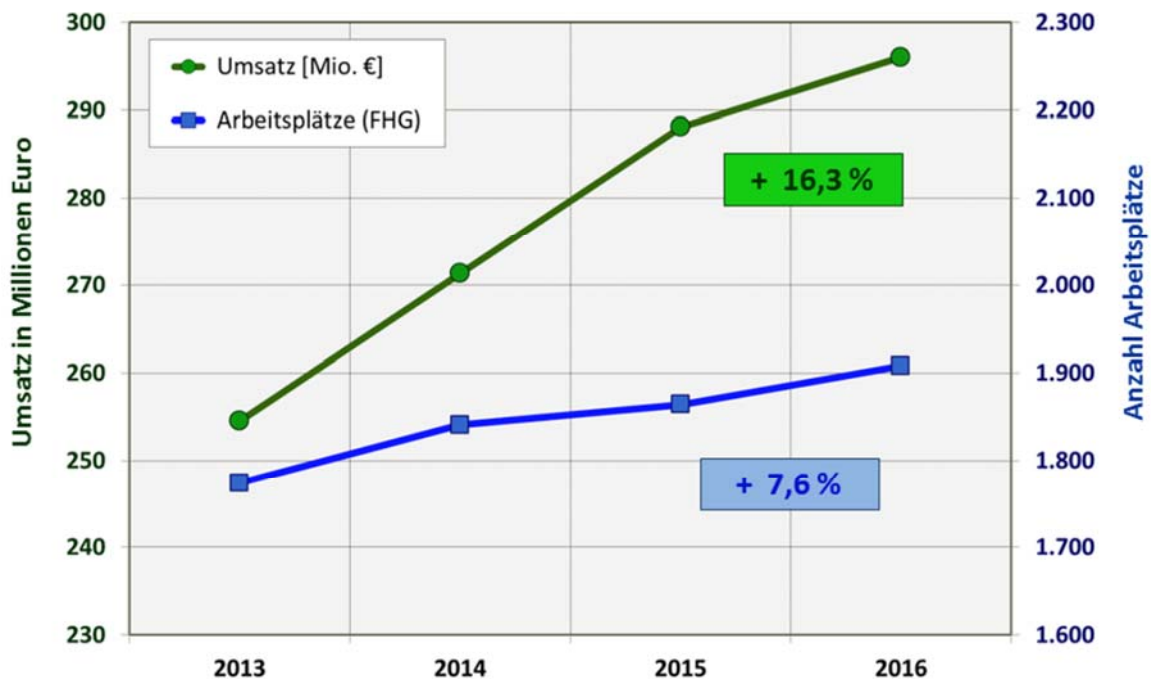


Abb.: Entwicklung des Umsatzes und der Arbeitsplatzanzahl der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) in den Jahren 2013 bis 2016

Nach Schätzung der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) arbeiten am Standort Fuhlsbüttel ca. 15.000 Menschen. Bei der FHG selbst sind dies 705 Arbeitsplätze und in den Tochtergesellschaften der Bodenverkehrsdienste sind weitere 1.159 Mitarbeiter beschäftigt (vgl. SKA 21/5270).

Lufthansa Technik AG ist mit großem Abstand Hauptarbeitgeber mit ca. 7.500 zumeist hochqualifizierten Arbeitsplätzen. Dazu kommen dann laut FHG noch knapp 800 Arbeitsplätze bei den Luftfahrtunternehmen (vor allem bei den Fluggesellschaften) sowie 600 behördliche Arbeitsplätze (Polizei, Zoll, u.a.). Unspezifisch unter „andere“ fasst die FHG fast 30 % der Arbeitsplätze (4.194) zusammen. Hier stellt sich direkt die Frage: Was sind dies für Arbeitsplätze und wie stehen diese im Zusammenhang mit dem Luftverkehr im Allgemeinen sowie den Betriebszeiten des Flughafens im Besonderen?

Aus der SKA 20/11143 ist zu entnehmen, dass angeblich 1.000 Arbeitsplätze am Luftverkehrsstandort in Hamburg-Fuhlsbüttel gefährdet wären, wenn die tägliche Betriebszeit des Flughafens von derzeit 17 Stunden auf dann 16 Stunden reduziert wird. Zumindest die Lufthansa Technik AG, die immerhin jeden zweiten Arbeitsplatz dort stellt, agiert jedoch weitgehend unabhängig von den Flughafen-Betriebszeiten. Die behördlichen Arbeitsplätze stehen ebenso wenig in Frage, wie die der FHG. Direkte Auswirkungen sind nach dieser Ableitung möglicherweise auf die Arbeitsplätze der Bodenverkehrsdienste, der Fluggesellschaften und auf die der „Anderen“ zu rechnen. Zu den letzteren gehören die Verkäuferinnen und Verkäufer der Einkaufszeile. Beim Blick auf die jeweiligen Öffnungszeiten fällt jedoch sofort auf, dass diese überwiegend bereits um 21 Uhr, spätestens jedoch um 22 Uhr enden. Auch diese Arbeitsplätze sind daher durch eine Anpassung der Flughafenbetriebszeiten an die offiziell in Deutschland geltende Nachtruhe nicht in Gefahr.

Werden alle optionalen Verluste addiert, bleiben von den 15.000 Arbeitsplätzen nur ca. 250 übrig, die ggf. von einem echten Nachtflugverbot gefährdet sein könnten. Dies entspricht ca. 1,5 % aller Arbeitsplätze am Standort Fuhlsbüttel und betrifft überwiegend den Niedriglohnsektor. Durch eine entsprechende Verlagerung der Arbeitszeiten in die Zeiten vor 22 Uhr ist es jedoch möglich diese Arbeitsplätze aufzufangen. Das würde einerseits die Qualität der Abfertigung deutlich erhöhen und andererseits die notorisch knappen Standzeiten effizienter ausgestalten. Betriebsbedingte Kündigungen würde es aller Voraussicht nicht geben.

Fazit:

Von einem echten Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr unmittelbar profitieren würden die offiziell anerkannten 55.000 in den ausgewiesenen Fluglärmschutzzonen lebenden Menschen. Dazu kommen diejenigen, die zwar außerhalb der bestehenden Schutzzonen, jedoch in den An- und Abflugkorridoren leben. Dies sind zusätzlich ca. 45.000 Bürgerinnen und Bürger. In einer Kosten-/Nutzen-Bilanzierung sind daher der mögliche Verlust von ca. 250 Arbeitsplätzen dem Gewinn an gesunden Lebensjahren (ISEW-Index) von ca. 100.000 Bürgern gegenüber zu stellen. Es ist schlichtweg eine Frage der sozialen Gerechtigkeit und der Umweltgerechtigkeit, inwieweit die Gewinnmaximierung einzelner Gewerbetreibender weiterhin über dem Wohl der Allgemeinheit stehen soll?