

## **Arbeitsmarktsituation und Beschäftigungseffekte im Zusammenhang mit dem Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt/M.**

– Kurzüberblick über bisherige Ergebnisse –  
Sitzung des Projektteams NFV am 4.2.2003

Darmstadt , 30. Januar 2003



Institut für Angewandte Ökologie • Institute for Applied Ecology • Institut d'écologie appliquée

### **Geschäftsstelle Freiburg**

Postfach 62 26  
D-79038 Freiburg  
Tel.: 07 61 / 45 29 5-0  
Fax: 07 61 / 45 54-37

### **Büro Darmstadt**

Elisabethenstr. 55-57  
D-64283 Darmstadt  
Tel.: 0 61 51 / 81 91-0  
Fax: 0 61 51 / 81 91-33

### **Büro Berlin**

Novalisstr. 10  
D-10115 Berlin  
Tel.: 0 30 / 28 04 86-80  
Fax: 0 30 / 28 04 86-88

## 1 Einleitung

Der Einfluss des Nachtflugverbotes, wie es im Rahmen des Mediationsergebnisses vorgesehen ist, mit einem Nachtflugverbot in der Zeit zwischen 23:00 und 5:00 Uhr, auf die regionale und überregionale Wirtschaft insbesondere der Einkommens- und Beschäftigungseffekte wird kontrovers diskutiert. Im Rahmen der Diskussion um das Pro & Contra zur Einführung des Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt/M. werden wiederholt Argumente zur zukünftigen Entwicklung der Beschäftigungssituation bzw. direkter Effekte auf den Arbeitsmarkt in der Rhein-Main-Region angeführt. Im Folgenden werden die aktuell vorliegenden Erkenntnisse und Ergebnisse zu diesem Fragenkomplex überblicksartig zusammengefasst.

## 2 Untersuchungen und Unterlagen

### 2.1 Mediation

Im Arbeitskreis Ökonomie hat sich die Mediationsgruppe unter der fachlichen Begleitung durch die HLT (Gesellschaft für Forschung Planung Entwicklung mbH, neu: Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft Hessen mbH FEH) mit Themen wie Beschäftigungseffekte bzw. Arbeitsplatzeffekte der einzelnen in den Szenarien gezeichneten Zukunftsbilder für den Flughafen Frankfurt/M. oder Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft beschäftigt. Es erfolgte die getrennte Berücksichtigung der direkten und indirekten Einkommens- und Beschäftigungseffekte sowie der Standorteffekte.

Gutachten:	Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens FFM - Status-Quo Analysen und Prognosen" (G W1/2)	
Teil A	Beschreibung und Analyse der methodischen, luftverkehrlichen und regionalen Grundlagen (Bulwien & Partner)	
Teil B	Erhebung und Bestimmung der direkten Effekte mittels Arbeitsstättenbefragung (Bulwien & Partner und Rürup)	
Teil C	Analyse der Einkommens- und Beschäftigungswirkungen des Flughafens Frankfurt/M. für die Bundesrepublik Deutschland und Hessen mit Hilfe von Input-Output-Modellen (Hujer)	
Bearbeiter:	Arbeitsgemeinschaft Bulwien & Partner, Hujer und Rürup	
Berücksichtigung Nachtflugverbot:		
	Szenario C	23-5 Uhr
	Szenario D	22-6 Uhr.

Gutachten: Bedeutung von Flughäfen für Struktur und Entwicklung der regionalen Wirtschaft – ein europäischer Vergleich (G W3)  
 Bearbeiter: RWI  
 Berücksichtigung Nachtflugverbot: Nein

Gutachten: Der Flughafen Frankfurt/M. als Standortfaktor für die regionale Wirtschaft – Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte der Flughafenanbindung (G W4)  
 Bearbeiter: IfV, Prof. Baum  
 Berücksichtigung Nachtflugverbot: Nein

Tab. 1 Übersicht Szenarien Mediation (Quelle: Gutachten G W1/2)

Szenario	Annahmen	Beschäftigungseffekte (für Hessen; mittlere Schätzung)
<b>Basisjahr (1998)</b>	Passagiere: 42,7 Mio./a Frachtmengen: 1,4 Mio. t/a Flugbewegungen: 420.000/a Nachtflugverbot: nein	Direkt: 62.100 Indirekt + induziert: 80.000 Gesamt: 142.100
<b>Szenario A:</b> Ausbau mit voller Kapazität	Passagiere: 72,6 Mio./a Frachtmengen: 3,6 Mio. t/a Flugbewegungen: 660.000/a Nachtflugverbot: nein	Direkt: 98.000 Indirekt + induziert: 101.000 Gesamt: 199.000 Relativ zu 1998: +40%
<b>Szenario B:</b> Ausbau mit begrenzter Kapazität	Passagiere: 64,0 Mio./a Frachtmengen: 3,0 Mio. t/a Flugbewegungen: 560.000/a Nachtflugverbot: nein	Direkt: 86.000 Indirekt + induziert: 88.000 Gesamt: 174.000 Relativ zu 1998: +22%
<b>Szenario C:</b> Kapazitätsoptimierung ohne Ausbau	Passagiere: 58,0 Mio./a Frachtmengen: 1,4 Mio. t/a Flugbewegungen: 500.000/a Nachtflugverbot: 23-05 Uhr	Direkt: 73.000 Indirekt + induziert: 70.000 Gesamt: 143.000 Relativ zu 1998: +1%
<b>Szenario D:</b> Reduktion der Kapazität	Passagiere: 42,7 Mio./a Frachtmengen: 0,8 Mio. t/a Flugbewegungen: 420.000/a Nachtflugverbot: 22-06 Uhr	Direkt: 53.000 Indirekt + induziert: 50.000 Gesamt: 103.000 Relativ zu 1998: -28%

Folgende Ergebnisprotokolle sind von der Mediationsgruppe erstellt worden:

- E W 1 "Direkte Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens FFM" (HLT)
- E W 2 "Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt am Main bei alternativen Szenarien zur Flughafenentwicklung" (HLT)
- E W 3 „Bedeutung von Flughäfen für Struktur und Entwicklung der regionalen Wirtschaft – ein europäischer Vergleich“
- E W 4 "Bedeutung Flughafen FFM als Standortfaktor regionale Wirtschaft - Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte der Flughafenanbindung" (HLT)
- E W 2/4 „Ermittlung der Beschäftigungseffekte des Flughafens insgesamt: Zusammenführung der Ergebnisse von W2 und W4“ (HLT)

Hinweis: Szenarien in den Gutachten W1/2 und W4 unterscheiden sich von den Szenarien der Mediationsgruppe, so dass u.a. die Berücksichtigung des Nachtflugverbotes nicht durchgängig erfolgt ist.

## 2.2 ROV

In der Raumverträglichkeitsstudie, die im Rahmen des ROV erstellt worden ist, ist die Beurteilung des Vorhabens auf Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung sowie die vergleichende Bewertung der drei zu untersuchenden Vorhabensalternativen (NW, S und NO) erfolgt. Als raumbedeutsame Auswirkung ist im Sachgebiet Wirtschaft der Aspekt Sicherung der Beschäftigung im Rhein-Main-Gebiet untersucht worden. Weil die wirtschaftlichen Auswirkungen als variantenunabhängig bewertet werden, gelten die Ausführungen für alle betrachteten Ausbauvarianten (in 2015).

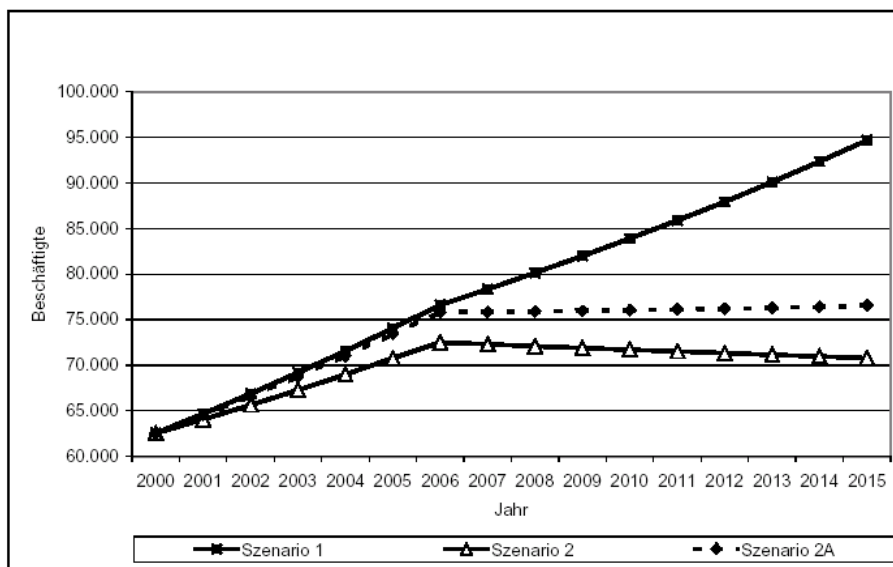
Gutachten: <i>Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafen Frankfurt/M. - Status-Quo Analysen für 1999 und Szenarien (G 4.3)</i>	
Teil A	Arbeitsstättenbefragung (Rürup, TU DA)
Teil B	Input-Output-Modelle (Hujer, Uni FFM)
Teil C	Empirische Analysen modifiziertes Nichtausbauszenario 2a (Rürup & Hujer)
Bearbeiter:	Rürup & Hujer
Berücksichtigung Nachtflugverbot: Szenario <i>Planungsfall</i> beinhaltet geplantes Nachtflugverbot von 23-5 Uhr	

Die drei im Gutachten G 4.3 berücksichtigten Szenarien beruhen auf der Verkehrsprognose der INTRAPLAN Consult GmbH, die ebenfalls im Rahmen des ROV erstellt worden ist. Der Planungsfall geht von einem Ausbau des Flughafens aus (Szenario 1), das Szenario 2 berücksichtigt den Nichtausbau als Prognose-Null-Fall. Das Szenario 2A variiert den Planungs-Null-Fall, indem die Prämissen geändert (u.a. Änderungen in der relevanten Frachtmenge).

Tab. 2 Übersicht Szenarien ROV Gutachten (Quelle: Gutachten G 4.3)

Szenario	Annahmen	Beschäftigungseffekte
<b>Basisjahr (2000)</b>	Passagiere: 49,0 Mio./a Frachtmengen: 1,7 Mio. t/a Flugbewegungen: 458.000/a Nachtflugverbot: nein	Direkt: 62.600 Indirekt + induziert: 105.000 Gesamt: 167.600
<b>Planungsfall: Ausbau</b>	Passagiere: 81 Mio./a Frachtmengen: 2,8 Mio. t/a Flugbewegungen: 656.000/a Nachtflugverbot: 23-05 Uhr	Direkt: 95.000 Indirekt + induziert: Gesamt: 220.000 Relativ zu 2000: +31%
<b>Prognose-Null-Fall: kein Ausbau; geringe Verkehrssteigerung Szenario 2</b>	Passagiere: 58 Mio./a Frachtmengen: 1,5 Mio. t/a Flugbewegungen: 500.000/a Nachtflugverbot: nein	Direkt: 71.000 Indirekt + induziert: Gesamt: 164.000 Relativ zu 2000: -2%
<b>Prognose-Null-Fall: kein Ausbau; geringe Verkehrssteigerung Szenario 2A</b>	Passagiere: 58 Mio./a Frachtmengen: 2,8 Mio. t/a Flugbewegungen: 500.000/a Nachtflugverbot: nein	Direkt: 77.000 Indirekt + induziert: Gesamt: 177.000 Relativ zu 2000: +6%

Abb. 1 Beschäftigungsentwicklung bis 2015 (Quelle: Gutachten G 4.3)



## 2.3 Fraport Gutachten

Gutachten: Verkehrliche Auswirkungen und mögliche Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt/Main (*Jünemann-Gutachten 2001*)

Bearbeiter: Prof. Jünemann et al.

Auftraggeber: Fraport AG

Berücksichtigung Nachtflugverbot: Szenarien beinhalten ein geplantes Nachtflugverbot in der Zeit von 23-5 Uhr

Das Gutachten stellt die Auswirkungen der Umsetzung des geplanten Nachtflugverbotes aus logistischer und wirtschaftlicher Sicht auf die betroffenen Kunden und Partner dar. Weiterhin wird untersucht, wie wirtschaftliche und strategische Nachteile der betroffenen Unternehmen aussehen und diese vermieden oder gemindert werden können. Das Bezugsjahr für das Gutachten ist das Jahr 2000.

Demnach sind unter der Annahmen eines Nachtflugverbotes im Verkehrssegment der **Frachterverkehre** spürbare Angebotsverschlechterungen und somit erhebliche monetäre Auswirkungen für die betroffenen Unternehmen (v.a. Lufthansa Cargo LCAG) zu erwarten. Man prognostiziert durch das verringerte Frachtaufkommen den Verlust auf bis zu 2.240 Arbeitsplätzen auf dem Flughafen Frankfurt/M..

Im Verkehrssegment der **Integrator** (DHL und FedEx) entfallen insbesondere die Zukunftsperspektiven, so dass bei einer Reduzierung der Abfertigungskapazität mit einem Verlust von bis zu 1.000 Arbeitsplätzen gerechnet wird.

Durch den Wegfall des **Nachtpoststerns** mit den verbundenen Organisationseinheiten bei der Deutschen Post AG sowie der Fraport AG würden geschäftliche Nachteile entstehen, so dass mit einem Wegfall von ca. 560 Arbeitsplätzen gerechnet wird.

Die **Touristischen Linienverkehre** sind aufgrund ihres bisherigen hohen Anteils an den planmäßigen Flugbewegungen in der Mediationsnacht betroffen. Dies trifft insbesondere die beiden Home-Base-Carrier (Condor und Aero-Lloyd) für die der Großteil der Zusatzkosten durch die notwendige Verlegung von Flugzeugen und Wartungsstandorten ein Wettbewerbsnachteil bedeutet, so dass es zu einer wirtschaftlichen Gefährdung für eines der beiden Unternehmen kommen kann. Durch die Abwanderung dieser beiden Unternehmen würden ca. 810 Werftmitarbeiter, ca. 1.600 Mitarbeiter des fliegenden Personals sowie ca. 580 Mitarbeiter in der Verwaltung am Flughafen und in der Region ihren Arbeitsplatz verlieren.

Tab. 3 Vergleich Zahl der Arbeitsplätze 2000 und 2015 (Quelle: Tab. 5 Gutachten G 4.3)

Verkehrssegment	Verlust an Arbeitsplätzen in Höhe von ...
Passagierverkehr	-
Touristikverkehr	ca. 2.990
Frachtverkehr	bis zu ca. 2.240
Integratorverkehr	bis zu ca. 1.000
Nachtpostverkehr	ca. 560
<b>Summe</b>	<b>ca. 6.790</b>

### 3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der vorgestellten Gutachten aus der Mediation, dem ROV sowie das *Jünemann-Gutachten* sind nicht direkt miteinander vergleichbar, weil sich z.B. die Annahmen für die Szenarien bzw. Planungsfälle oder die Basis- und Bezugsjahre unterscheiden. Nähere Einzelheiten zu den bestehenden Unterschieden zwischen den Gutachten der Mediation und aus dem ROV sind dem Schreiben des Vorsitzenden des RDF Prof. Wörner und der zugehörigen Stellungnahme der wissenschaftlichen Begleitung (vom 25.01.02) zu entnehmen.

Bei den vorgestellten prognostischen Gutachten wird jeweils das Jahr 2015 als Zeithorizont gewählt. Im Gegensatz dazu werden vom hessischen Arbeitsamt lediglich kurzfristige Prognosen erstellt. Der Betriebspanel Report Hessen<sup>1</sup> (Landesarbeitsamt Hessen, Jan 2003) gibt auf Basis der jährlich durchgeführten Betriebsbefragung (Stand 2001) einen aktuellen Überblick zu betrieblichen Informationen. Im Rahmen einer Interviewbefragung werden Aspekte wie Beschäftigungsentwicklung und -erwartungen oder Einflussgrößen auf die Produktivität abgefragt. Im Rahmen der Erhebung der Betriebsstruktur und der Beschäftigungsentwicklung werden längerfristige Prognosen über fünf Jahre bis zum Jahr 2005 erstellt (siehe Bsp. Tab 4).

<sup>1</sup> ABF aktuell vom 24.01.03 – Betriebspanel Report Hessen, Abschlussbericht Betriebsbefragung

Tab. 4 Entwicklung der Beschäftigten in den kommenden 5 Jahren nach Regionen in Prozent (Quelle: Betriebspanel Hessen 2003)

Die Beschäftigtenzahl in 5 Jahren wird vermutlich...	Darmstadt	Gießen	Kassel
deutlich höher sein	6	7	3
etwas höher sein	9	11	10
etwa gleich hoch sein	51	35	41
etwas niedriger sein	3	6	8
deutlich niedriger sein	3	1	6
weiß nicht/unmöglich zu sagen/KA	27	37	32
Trifft nicht zu, der Betrieb wird wahrscheinlich nicht mehr existieren	1	3	0
Summe	100	100	100