

Flughafen BBI

Arbeitsplätze

Kosten nächtlicher Betriebszeiten

Flughafenchef Schwarz sieht 18.000
Arbeitsplätze durch ein Nachtflugverbot am
Standort Schönefeld als gefährdet an!

Ein Gutachten für die FBS von IfV Köln und KE
Consult von 2007 untersucht drei Szenarien:

- a) Restriktionsfreier Verkehr 0 bis 24 Uhr
30 Mio. Pax/a und 370.000 Fbw/a

- w-1 5 Uhr bis 24 Uhr
25 Mio. Pax/a und 236.000 Fbw/a

- w-2 6 Uhr bis 22 Uhr
22 Mio. Pax/a und 265.000 Fbw/a

Den Szenarien ordnen die Gutachter folgendes Verkehrsaufkommen zu!

- a) Restriktionsfreier Verkehr
0 bis 24 Uhr: 30
81 Pax/ Flz
- Anteil Nachtflugbetrieb w-1: 36,2%
37 Pax/Flz
- Anteil Nachtflugbetrieb w-2: 28,4%
76 Pax/Flz
- w-1 5 bis 24 Uhr
106 Pax/Flz
- w-2 6 bis 22 Uhr
83 Pax/Flz

Dem Verkehrsaufkommen ordnen die Gutachter folgenden Effekte zu!

a) Restriktionsfreier Verkehr 0 bis 24 Uhr

Flughafen: 31.000 und 1,55-fache extern: 48.100
1.033 pro 1 Mio. VE / 81 Pax/Flz

w-1 Verkehr von 5 bis 24 Uhr

Flughafen: 23.800 und 1,77-fache extern: 42.100
952 pro 1 Mio. VE / 106 Pax/Flz

w-2 Verkehr von 6 bis 22 Uhr

Flughafen: 21.800 und 1,79-fache extern: 39.000
991 Pro 1 Mio. VE / 83 Pax/Flz

Der Prognosegutachter Intraplan kommt in seinen Nachtflugprognosen von 2009 und 2010 zu folgenden Ergebnissen!

- a) Szenario Staus-quo:
368.760 Fbw/a / Anteil Nachtflugbetrieb: 7,1%
- b) Szenario unbeschränkter Nachtflugbedarf:
368.760 Fbw/a / Anteil Nachtflugbetrieb: 7,6%

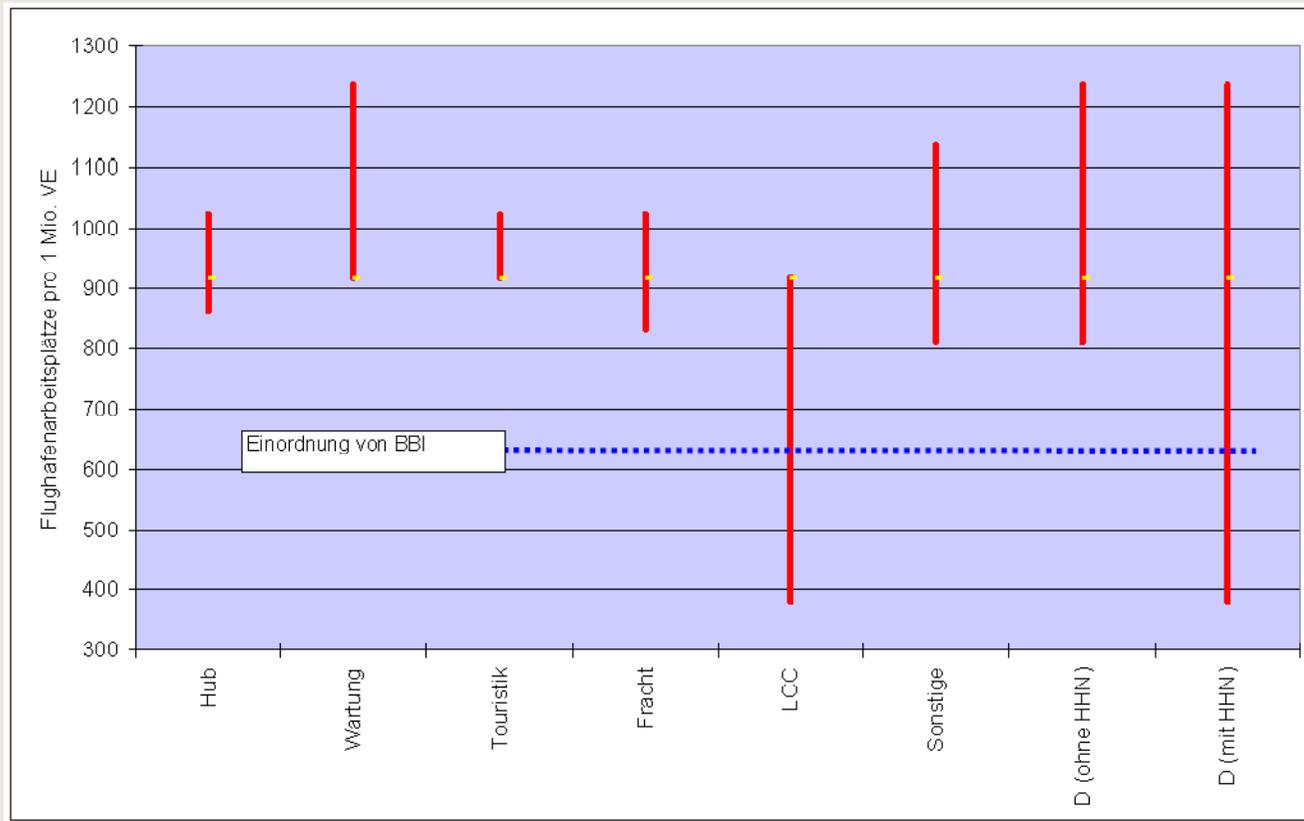
Ergebnis:

Während der IfV Köln und KE Consult bei Nachtflugbeschränkungen Verkehrseinbußen vermuten, kommt der Prognosegutachter zu einem gegenteiligen Ergebnis!

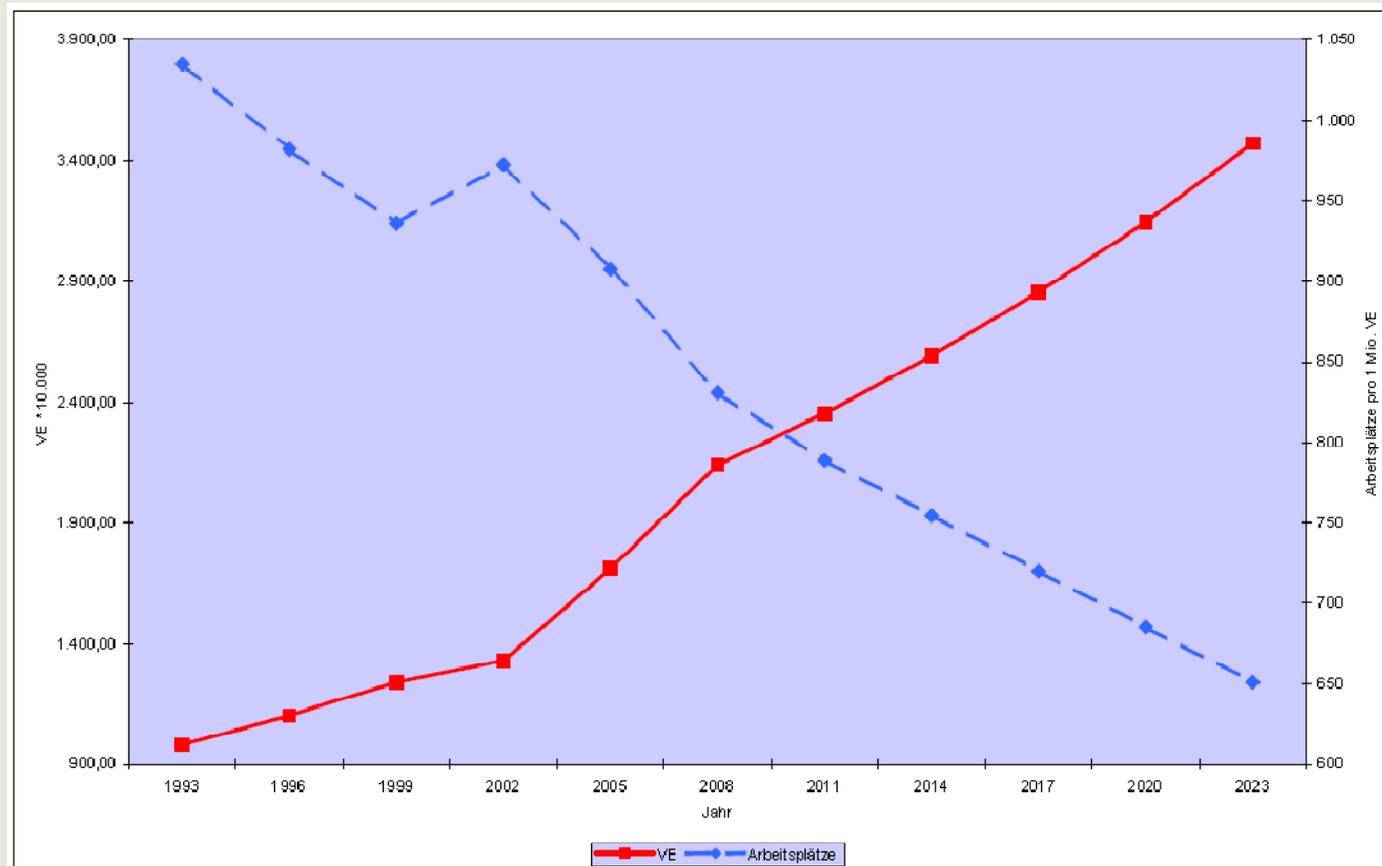
Danach haben Nachtflugbeschränkungen keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen.

Die „Arbeitsplatzprognosen“ der FBS sind reine Spekulation!

Arbeitsplätze an Flughäfen werden durch
das Verkehrsaufkommen – Pax und Fracht
– über die Verkehrseinheit bestimmt!



In Berlin stimmt das Verkehrswachstum, während mit gleicher Geschwindigkeit die Rationalisierungseffekte die Arbeitsplatzzahlen pulverisieren!



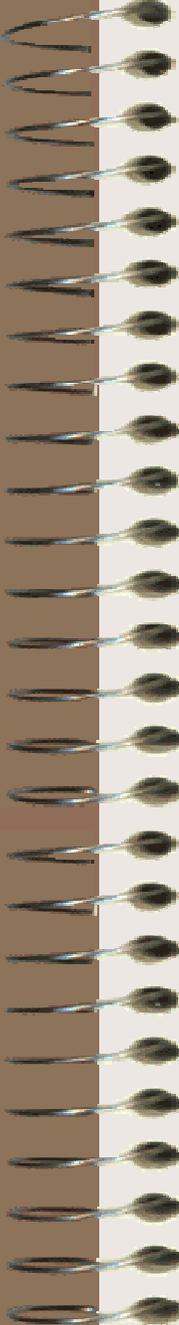
Ergebnis

Die Gesetze der Logik zeigen, dass Arbeitsplatzversprechen nur versprochen werden!

Die Arbeitsplatzgutachter erhalten ihre Ergebnisse nur dadurch, dass sie unzulässig Annahmen treffen!

Unzulässige Annahmen sind:

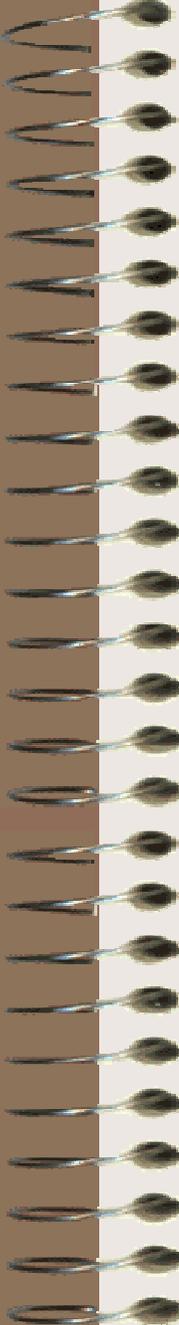
- die Arbeitsplätze je VE
- die berechneten externen Arbeitsplätze
- die Annahmen, dass Verkehrseinschränkungen zu Verkehrseinbußen führen!



Kosten des Nachtflugbetriebs

Aussagen des Flughafenchefs:

- Wenn nachts nicht geflogen, wird hat dies Arbeitsplatzverluste (18.000) zur Folge!
- Wenn nachts nicht geflogen wird, kann der Flughafen nicht zum Drehkreuz ausgebaut werden!
- Wenn nachts nicht geflogen wird, kann der Flughafen nicht wirtschaftlich betrieben werden!
- Ohne Nachtflugbetrieb ist die Region vom internationalen Luftverkehr abgeschnitten!



Wenn nachts nicht geflogen wird, hat dies Arbeitsplatzverluste (18.000) zur Folge?

- Eine genaue Analyse des FBS-Gutachtens „belegt“, dass die regionalwirtschaftlichen Arbeitsplatzeffekte bei geringerem Verkehrsaufkommen höher sind.
- In FBS Gutachten wurden für die einzelnen Szenarien willkürliche Verkehrszahlen angenommen!
- Das FBS Gutachten hält einer kritischen Überprüfung nicht stand!
- Die Ergebnisse des FBS-Gutachtens kommen nicht überraschend!

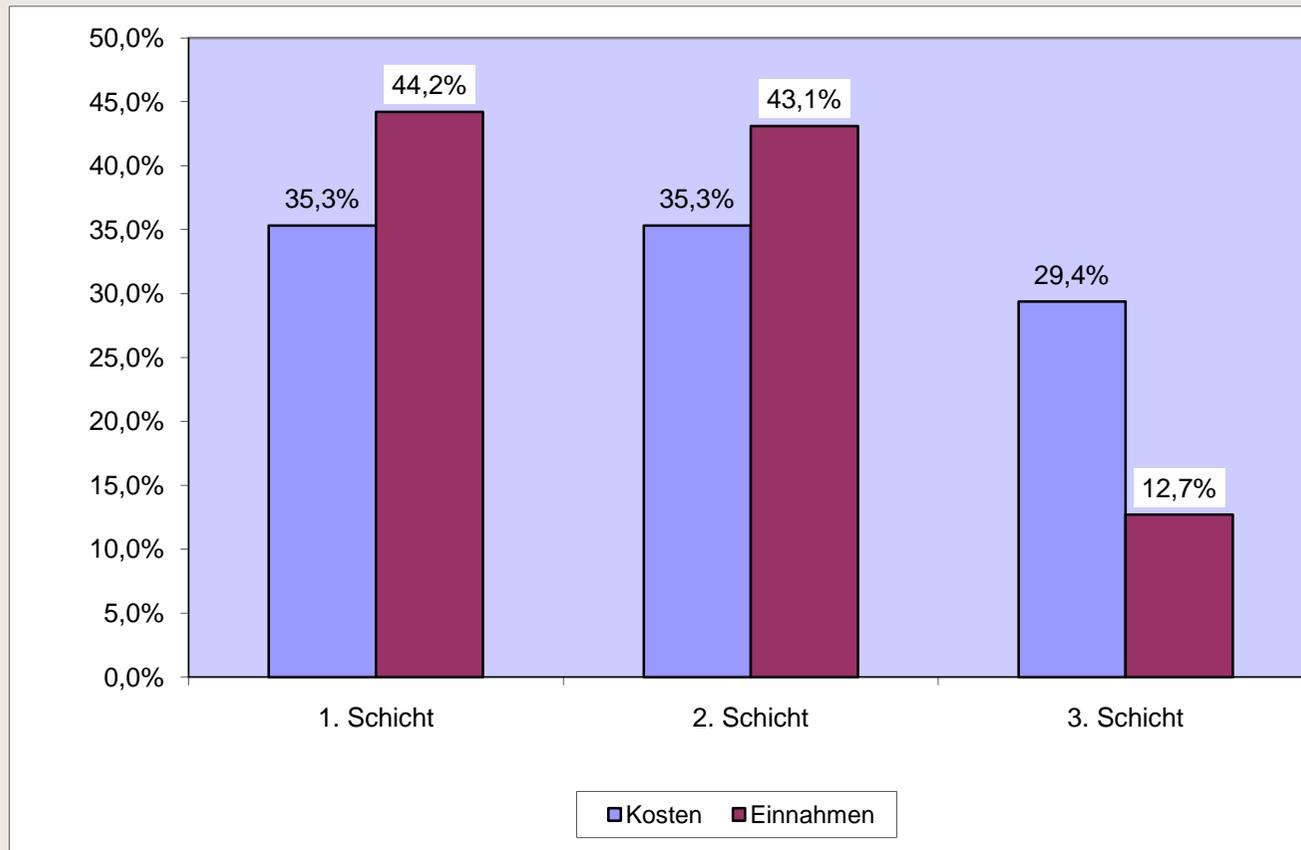
Wenn nachts nicht geflogen wird, kann der Flughafen nicht zum Drehkreuz ausgebaut werden!

- Auf den mitteleuropäischen Drehkreuzen liegen die Umsteigeknoten zwischen 6 Uhr und 22 Uhr.
- Auf europäischen Drehkreuzen ist der Nachtflugbetrieb für den Umsteigeverkehr irrelevant!
- Auch ein Flughafensystem verhindert keinen Drehkreuzverkehr (London, Mailand, etc.)!
- Drehkreuze entstehen durch die Strategie einer Airline!

Erst ohne nächtliche Betriebsbereitschaft kann der Flughafen wirtschaftlich betrieben werden!

- Laut Prognose soll das nächtliche Verkehrsaufkommen 7% des Gesamtaufkommens betragen (IfV+KE >30%)!
- Für die Aufrechterhaltung des Nachtflugbetriebs wird mindestens 10% des Personals benötigt!
- Die Nachtzuschläge bei den Personalkosten sind mit 30% zu berücksichtigen!
- Die Kosten der nächtlichen Betriebsbereitschaft des Flughafens betragen 36% der täglichen Betriebskosten!
- Der Anteil der Entgelte (Einnahmen) in der Nacht beträgt ca. 10%
- Bei den Non Aviation Revenues werden in der Nacht 10% der Tageserlöse pro Passagier erzielt!

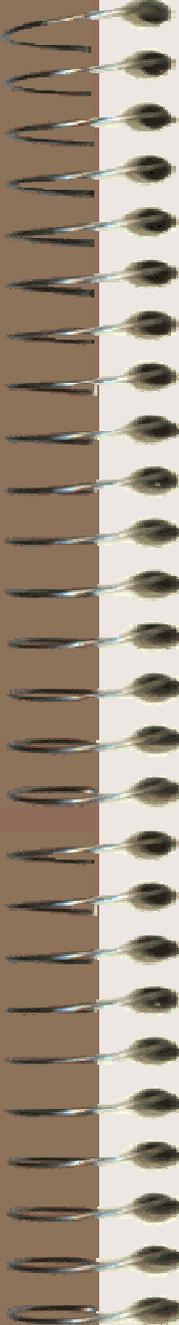
Einnahmen-/Ausgabenvergleich der 3 Schichten!



Ergebnis

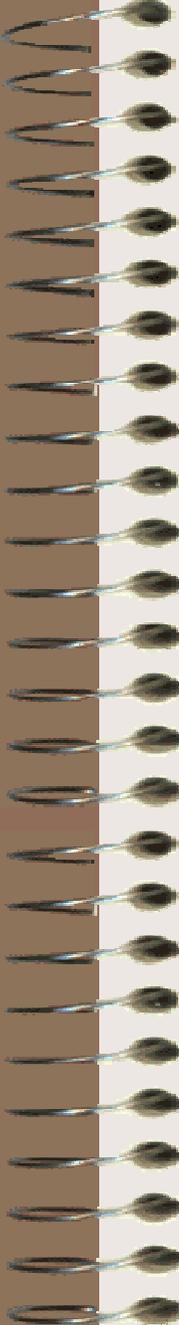
Arbeitsplätze durch nächtliche Betriebsbereitschaft des Flughafens Schönefeld?

- Nur wenn ein Nachtflugverbot zur Abwanderung von Verkehr führt, kann mit weniger Arbeitsplätzen am Flughafenstandort gerechnet werden!
- Der Prognosegutachter der Landes sieht durch Nachtflugbeschränkungen keine Verkehrsverluste (solitäre Lage)!
- Die Gutachten der FBS sind offensichtlich Gefälligkeitsgutachten.
- Die Ergebnisse sind weder konsistent noch begründbar!
- Die im FBS-Gutachten beschriebenen externen Effekte sind im Bereich von 1001 Nacht anzusiedeln.
- Die Arbeitsplatzversprechen für den Flughafenstandort sind mit 31.000 Beschäftigten am Flugplatz um rund 70% überhöht.
- Erwartet werden können für 30 Mio. Pax/a etwa 19.000 Beschäftigte!



Nächtliche Betriebsbereitschaft am Flughafenstandort

- Sperrstunden 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 Landebetrieb am Standort ist allein politischen Entscheidungen geschuldet!
- Nächtliche Betriebszeiten des Flughafens Schönefeld erhöhe das betriebswirtschaftliche Defizit des Flughafens.
- Eine Ergebnisverbesserung kann nur durch nächtliche Betriebsbeschränkungen mindestens von 22 Uhr bis 6 Uhr erreicht werden.
- Jede Stunde längerer Betriebszeiten trägt zur Defiziterhöhung bei!



Herzlichen Dank