

Arbeitsplatz Flughafen Hamburg

Eine Analyse von Beschäftigung, Entlohnung und
Arbeitsbedingungen am Hamburger Flughafen

Januar 2015

Katrin Schmid, Felix Hadwiger
Wilke, Maack und Partner

Gefördert von der:

Hans **Böckler**
Stiftung 

Fakten für eine faire Arbeitswelt.

Unterstützt von:



Kontakt:
Wilke, Maack und Partner
Schaarsteinwegsbrücke 2
20459 Hamburg
Telefon: +49(0)40/43 27 87 43
Telefax: +49(0)40/43 27 87 44
Mail: info@wilke-maack.de

www.wilke-maack.de

Inhaltsverzeichnis

0	Die Ergebnisse im Überblick.....	6
1	Einleitung.....	8
1.1	Methodik	9
1.2	Hintergrund – Rückwirkung internationaler Entwicklungen im Luftverkehr auf die Flughäfen .	10
2	Der Flughafen Hamburg	12
2.1	Passagieraufkommen	12
2.2	Flugbewegungen	13
2.3	Flughafen Hamburg GmbH – Anteilseigner, Unternehmensstruktur und Ertragslage	14
3	Beschäftigungsentwicklung am gesamten Flughafen	19
4	Beschäftigungsentwicklung bei der FHG und den Tochtergesellschaften	23
5	Beschäftigungsentwicklung im Abfertigungsbereich	26
5.1	Bodenverkehrsdienste.....	27
5.2	Luftverkehrsgesellschaften.....	31
6	Beschäftigungsentwicklung bei den privaten Sicherheitsdiensten.....	32
7	Beschäftigungsentwicklung in weiteren Tätigkeitsbereichen und Unternehmen	34
7.1	Luftfrachtverkehr und Speditionen auf dem Flughafengelände	34
7.2	Behörden und öffentliche Arbeitgeber	37
7.3	Reinigungsdienste	37
7.4	Einzelhandel, Gastronomie und weitere Dienstleistungen	38
7.5	Personaldienstleister am Flughafen Hamburg	39
8	Ergebnisse der Betriebsstättenerhebung im Frühjahr 2014	41
9	Entlohnung und Arbeitsbedingungen am Flughafen Hamburg.....	47
9.1	Teilweise abgekoppelte Lohnentwicklung	47
9.2	Das Problem der flexibilisierten Arbeitszeiten – „Arbeit auf Abruf“	51
10	Arbeitsplatz Flughafen Hamburg – Wo besteht Handlungsbedarf?	54
11	Quellen	56
Anhang		58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Passagierzahlen am Flughafen Hamburg	12
Abbildung 2: Gewerbliche Flugbewegungen am Flughafen Hamburg.....	13
Abbildung 3: Entwicklung der durchschnittlichen Passagierzahlen je Flugbewegung.....	14
Abbildung 4: Gesellschafterstruktur der Flughafen Hamburg GmbH	15
Abbildung 5: Unternehmensstruktur der Flughafen Hamburg GmbH.....	15
Abbildung 6: Entwicklung des Umsatzes der Flughafen Hamburg GmbH (in Mio. Euro)	16
Abbildung 7: Umsatzerlöse der FHG nach Anteilen der einzelnen Bereiche 2013	17
Abbildung 8: Entwicklung des Betriebsergebnisses der Flughafen Hamburg GmbH (in Mio. Euro, Jahresüberschuss vor Gewinnabführung)	18
Abbildung 9: Entwicklung Beschäftigtenzahl am Flughafen Hamburg.....	19
Abbildung 10: Aufteilung der Tätigkeitsbereiche am Flughafen Hamburg, mit Angabe wichtiger Unternehmen	20
Abbildung 11: Beschäftigungsanteile und -entwicklung am Flughafen Hamburg (ohne LHT AG).....	21
Abbildung 12: Beschäftigte am Flughafen insgesamt und im Abfertigungsbereich je 1 Mio. Passagiere	22
Abbildung 13: Vergleich Umsatz-, Passagierzahlen- und Beschäftigtenentwicklung bei der FHG-Gruppe.....	23
Abbildung 14: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen nach FHG und Tochterunternehmen der FHG ..	24
Abbildung 15: Beschäftigte bei Tochterunternehmen der FHG-Gruppe (ohne GroundSTARS)	25
Abbildung 16: Beschäftigte im Abfertigungsbereich des Flughafens Hamburg.....	26
Abbildung 17: Beschäftigungsentwicklung bei GroundSTARS	28
Abbildung 18: Beschäftigungsentwicklung bei den Luftverkehrsgesellschaften	31
Abbildung 19: Beschäftigungsentwicklung im Bereich private Sicherheitsdienste	33
Abbildung 20: Umgeschlagene Luftfracht in Tonnen.....	35
Abbildung 21: Beschäftigungsentwicklung im Bereich Speditionen	36
Abbildung 22: Beschäftigungsentwicklung Behörden.....	37
Abbildung 23: Entwicklung Beschäftigtenzahl Reinigungsdienste	38
Abbildung 24: Beschäftigungsentwicklung im Bereich Einzelhandel, Gastronomie und weitere Dienstleistungen.....	39
Abbildung 25: Geplante Vergrößerung der Belegschaft	42
Abbildung 26: Schichtdienst nach Branchen.....	43
Abbildung 27: Teilzeitbeschäftigung nach Branchen	44
Abbildung 28: Tarifgebundene Beschäftigte nach Branchen.....	45
Abbildung 29: Geschlechterverteilung nach Branchen	45
Abbildung 30: Lohnentwicklung bei der AHS-Hamburg und der RMH, in Euro/ Stunde	49
Abbildung 31: Lohnentwicklung bei GroundSTARS, 2004-2014, in Euro/Stunde	50
Abbildung 32: Anzahl Beschäftigte in Teilzeit, bei FHG und FHG-Töchtern im Vergleich, 2005-2013..	52
Abbildung 33: Anzahl Beschäftigte in Vollzeit, bei FHG und FHG-Töchtern im Vergleich, 2005-2013 .	52
Abbildung 34: Verwendeter Fragebogen zur Betriebsstättenerhebung.....	58

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Tätigkeiten der Tochterunternehmen der FHG und Beteiligungen der FHG	15
Tabelle 2: Veränderung der Beschäftigtenzahlen in den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie und weitere Dienstleistungen	39
Tabelle 3: Repräsentativität der Befragungsergebnisse aufgeteilt nach Bereichen	41
Tabelle 4: Tarifverträge in der FHG-Gruppe	47

0 Die Ergebnisse im Überblick

- Die Zahl der Beschäftigten am Flughafen Hamburg ist in den letzten acht Jahren um knapp 20 Prozent angewachsen. Das Beschäftigungswachstum blieb allerdings hinter dem Wachstum des Passagieraufkommen (+27 Prozent) zurück.
- In den letzten Jahren gab es eine klare Entkoppelung von Passagierwachstum und der Zunahme der Anzahl der Beschäftigten im Luftverkehr. Auch am Flughafen Hamburg bestätigt sich der Trend, dass durch Automatisierung, Einschränkung der Serviceleistungen, Arbeitsverdichtung und Einsatz größerer Flugzeuge das Verhältnis von Passagierzahl zu eingesetztem Abfertigungspersonal immer weiter sinkt. War früher allgemein ein Verhältnis von 850 Arbeitsplätzen auf 1 Millionen Passagiere üblich, so liegt dieses Verhältnis heute in Hamburg bei 490 Arbeitsplätzen auf 1 Millionen Passagiere. Im Abfertigungsbereich werden nur noch 126 Beschäftigte je 1 Millionen Passagiere eingesetzt.
- Der größte Beschäftigungszuwachs am Hamburger Flughafen war in den letzten Jahren nicht bei der Flughafengesellschaft und im Abfertigungsbereich zu verzeichnen, sondern vorwiegend bei Dienstleistern wie Sicherheitsdiensten, Einzelhandel, Autovermietern, Reinigungsdiensten und Reisebüros. Der Zuwachs im Bereich Einzelhandel ist klar begründet durch die Strategie der FHG, den Non-Aviation Bereich und die Einzelhandelsflächen am Flughafen systematisch auszubauen.
- Die Zahl der Beschäftigten bei den Luftfahrtgesellschaften hat kontinuierlich abgenommen. Als Folge der Preis- und Kostenkonkurrenz unter den Fluggesellschaften werden Handlingsaufgaben auf Dienstleister mit geringeren Entlohnungsstrukturen ausgelagert.
- Die FHG-Gruppe bleibt der größte Arbeitgeber am Flughafen Hamburg. Insgesamt ist die Zahl der Beschäftigten in zehn Jahren bei einem um rund 27 Prozent höheren Passagieraufkommen jedoch nur um 6,9 Prozent gestiegen.
- Die Beschäftigung bei den einzelnen Tochterunternehmen der FHG-Gruppe hat sich dabei unterschiedlich entwickelt. Das Tochterunternehmen CATS hat beispielsweise innerhalb von acht Jahren die Belegschaft zunächst um ein Drittel reduziert, um anschließend die Beschäftigung beinahe wieder zu verdoppeln. Spielten Teilzeit und geringfügige Beschäftigung 2005 noch kaum eine Rolle, waren 2013 bereits mehr als die Hälfte der knapp 100 Beschäftigten bei CATS entweder in Teilzeit oder geringfügig beschäftigt.
- Beim größten Tochterunternehmen GroundSTARS gab es 2013 durch die Übernahme von Leiharbeiter/innen erstmals seit Jahren wieder einen deutlichen Zuwachs an Beschäftigten.
- Die größten Zuwächse an Beschäftigung am Hamburger Flughafen hat es in den letzten Jahren bei privaten Sicherheitsdienstleistern gegeben, bei denen sich die Zahl der Beschäftigten seit 2005 verdoppelt hat.

- Insgesamt zeigt sich, dass Arbeitsplatzzuwächse vorwiegend bei den an- und ungelernten Tätigkeiten in den Bereichen Sicherheit, Einzelhandel und sonstige Dienstleister stattgefunden haben. Die befragten Unternehmen rechnen mit weiteren Beschäftigungszuwächsen in diesen Bereichen. Insbesondere Reisebüros und -veranstalter und Spediteure planen in Zukunft zusätzliche Mitarbeiter/innen am Flughafen Hamburg einzustellen.
- Am Flughafen Hamburg sind ca. 70 Prozent aller Beschäftigten in Vollzeit und rund 30 Prozent in Teilzeit angestellt. Die Verbreitung von Teilzeitarbeit ist damit am Flughafen Hamburg überdurchschnittlich hoch. Die Bereiche mit Beschäftigungszuwachs am Flughafen Hamburg, vor allem Sicherheit und Bodenverkehrsdienste, stellen überwiegend in Teilzeit ein. Das Abschließen sogenannter Flex-Arbeitsverträge („Arbeit auf Abruf“) ist bei Neueinstellungen inzwischen gängige Praxis.
- Am Flughafen Hamburg existiert eine hohe Tarifbindung (rund 82 Prozent der Beschäftigungsverhältnisse, die durch die schriftliche Befragung erfasst wurden). Mehrere Faktoren tragen dazu bei: die hohe Beschäftigtenzahl bei Zoll und Bundespolizei, einzelne große tarifgebundene Unternehmen am Flughafen und die Vorgaben der öffentlichen Stellen zur Tarifbindung bei Auftragsvergabe an Sicherheitsfirmen und andere Dienstleister.
- Trotz Tarifbindung ist die Lohnentwicklung bei der FHG-Gruppe hinter der allgemeinen Lohnentwicklung zurückgeblieben. Grund dafür sind die tariflich abgesenkten Entlohnungen bei den Tochterunternehmen. Einige Beschäftigtengruppen verzeichnen hier sogar nominale Lohnverluste im 10-Jahres Vergleich.
- Ein wesentliches Problem für die Beschäftigten ist die weit verbreitete Praxis der sogenannten Flex-Arbeitsverträge, bei denen ein meist geringes Mindeststundenkontingent an Arbeitszeit vom Arbeitgeber garantiert wird und danach eine „Arbeit auf Abruf“ stattfindet. Zeiten mit weniger Arbeitsaufkommen können für die Beschäftigten sehr schnell zu prekären Situationen führen. Das Risiko von Auftragsrückgängen und weniger Arbeitsauslastung wird hier einseitig auf die Beschäftigten verlagert.
- Einzelne Tätigkeitsbereiche am Flughafen werden auch in Zukunft von starkem Konkurrenz- und Lohndruck geprägt sein. Hierzu gehören die Bodenverkehrsdienste, wenn z.B. ein neuer Anbieter am Flughafen tätig wird. Aber auch die Beschäftigten bei den Fluggesellschaften stehen durch Entscheidungen zur Auslagerung von Handlingstätigkeiten weiterhin unter Druck. Mit Blick auf Tarifentwicklung und Entlohnung bleibt die FHG der zentrale Arbeitgeber am Flughafen.
- Mit der Ausgliederung bestimmter Dienste in Tochtergesellschaften sollten am Flughafen Hamburg langfristig Kosten gesenkt und die Wettbewerbsfähigkeit verbessert werden. Die Folgen sind die Zunahme von Arbeitsplätzen in geringentlohnenden Tätigkeiten und von prekären Beschäftigungsformen wie „Arbeit auf Abruf“ und befristeten Arbeitsverträgen am Flughafen Hamburg.

1 Einleitung

Der gesamte Luftverkehrsbereich ist ein Wachstums- und Jobmotor – so liest es sich in vielen Gutachten und Untersuchungen zur Situation der Branche. Hintergrund sind Prognosen zu einem weiterhin stark anwachsenden Luftverkehrsaufkommen, die von Steigerungen der weltweiten Passagierzahlen und Flugbewegungen von mehr als 300 Prozent in den nächsten 20 Jahren ausgehen. Vor diesem Hintergrund wird häufig die positive Beschäftigungswirkung von Flughäfen dargestellt. Es gibt für mehrere deutsche Flughäfen neuere regionalwirtschaftliche Analysen¹, die versuchen Beschäftigungseffekte, Arbeitsplatzwachstum und die Ausstrahlung des Flughafens auf andere Branchen herauszustellen.

Die Konkurrenz- und Beschäftigungsperspektiven einzelner regionaler Flughäfen sind aber auch in einem wachsenden Markt sehr unterschiedlich und von vielen Faktoren abhängig. Krisenmeldungen kleinerer Regionalflughäfen wie Lübeck, Calden, aber auch Frankfurt-Hahn zeigen, dass einige Gutachten von und für die deutschen Flughafenstandorte offenbar mit nur schwer nachvollziehbaren Zahlen zur Beschäftigung argumentieren und den Flughäfen überzogene wirtschaftliche Effekte für Regionen und Standorte bescheinigen.² Vor dem Hintergrund von wachsender Konkurrenz um Fluggäste und der schwierigen Situation der Fluggesellschaften bei Regionalverkehren gilt eine generelle Wachstumsprognose offensichtlich nicht mehr in allen Fällen.

Die Luftverkehrsbranche ist in Bewegung und Veränderungen auf internationaler Ebene wirken sich auch auf eher regionale Standorte wie den Hamburger Flughafen aus. Die Branche steckt mitten in einem Strukturwandel, mit Rationalisierungen bei Strecken und Personal und steigender Arbeitsintensität für die Beschäftigten. Nach den Deregulierungen bei den Airlines sind auch Flughäfen inzwischen keine „geschützten Räume“ mehr. Der Preiswettbewerb erzeugt Kosten- und Lohndruck und hat zu einer Reihe von Veränderungen für die Beschäftigten geführt.

Ein Flughafen ist heute nicht mehr allein ein Flugfeld mit Abfertigungsfunktionen, sondern ein Wirtschaftssystem mit einer komplexen Wertschöpfungskette. Dies zeigt sich auch bei der Hamburger Flughafengesellschaft, bei der inzwischen das Non-Aviation Geschäft einen Anteil von knapp einem Drittel der Umsätze ausmacht und bei den rund 220 Unternehmen, die am Flughafen von der allgemeinen Logistik, der Parkraumbewirtschaftung bis zum Einzelhandel tätig sind. Dabei sind die Beschäftigungs- und die Konkurrenzbedingungen in den verschiedenen Bereichen zwar sehr unterschiedlich, aber es lassen sich auch Verflechtungen und wechselseitige Abhängigkeiten am „Arbeitsplatz Flughafen“ ausmachen.

Die Auseinandersetzungen um Beschäftigungsformen und Entlohnung ist am Hamburger Flughafen in den vergangenen Jahren vor allem im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen

¹ Vgl. z.B. Köln, Stuttgart und München. Flughafengesellschaft München (Hrsg.) Arbeitsplatz Flughafen München 2012, München 2013; Rürup, Bert/ Reichert, Tim (2014): Determinanten der Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Flugverkehr, Düsseldorf; Hoppe, Mirko/ Kummer, Sebastian/ Schramm, Hans-Joachim (2011): Determinanten im Standortwettbewerb von Flughäfen. In: Internationales Verkehrswesen (63) 6, 2011, S. 12 – 16. Ifo Institut (2013): Luftfahrt und Wirtschaft. In: Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (Hrsg.): Report 2013 Luftfahrt und Wirtschaft. Berlin.

² Thießen, Friedrich (2014): Vermeintliche und tatsächliche Wachstums- und Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs. Eine kritische Würdigung angewandter Berechnungsmethoden. WISO Diskurs, Friedrich Ebert-Stiftung, Berlin.

der Fluggastkontrolleure öffentlich diskutiert worden.³ Das Beispiel der Luftsicherheitsassistentinnen und Luftsicherheitsassistenten am Hamburger Flughafen verdeutlicht, dass neben der Zahl der Arbeitsplätze in der Bewertung genauso berücksichtigt werden muss, unter welchen Bedingungen Beschäftigungswachstum am Flughafen entsteht. Die vorliegende Studie stellt daher drei Fragen in den Mittelpunkt:

- Welche Bedeutung hat der Flughafen Hamburg als „Jobmotor“ bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze?
- In welchen Geschäftsbereichen entstehen neue Arbeitsplätze bzw. gehen Arbeitsplätze verloren?
- Welche Aussagen lassen sich zur Qualität dieser Arbeitsplätze machen (d.h. Entlohnung, Arbeitsbedingungen und Dauer der Beschäftigung)?

Die Studie wurde von der Hans Böckler Stiftung finanziert und von der Gewerkschaft ver.di durch eine Kofinanzierung unterstützt. Ebenso haben der Betriebsrat und die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft Hamburg die Studie unterstützt und Daten zur Betriebsstättenerhebung der FHG zur Verfügung gestellt.

1.1 Methodik

Für diese Studie wurden Quellen wie die Geschäftsberichte der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) und weiterer Unternehmen sowie Veröffentlichungen von Verbänden, wie beispielsweise die Jahresstatistiken des Flughafenverbands ADV, ausgewertet. Zusätzlich wurde eine Auswertung der Sekundärliteratur zum Themenbereich Beschäftigungseffekte durch Flughäfen vorgenommen. Darüber hinaus wurden leitfadengestützte Interviews mit Beschäftigten am Flughafen Hamburg und Betriebsräten geführt.

Bei Angaben zu Beschäftigtenzahlen werden ausschließlich die Anzahl und die Art der direkten Arbeitsplätze von Beschäftigten untersucht, die bei Unternehmen auf dem Flughafengelände arbeiten. Unberücksichtigt bleiben Airline-Crews sowie Beschäftigte in benachbarten Arbeitsstätten, beispielsweise in Hotels und Zweigniederlassungen von Fluggesellschaften außerhalb des Flughafengeländes oder in Gewerbegebieten im unmittelbaren Umfeld des Flughafens. Hier sind insbesondere die Lufthansa Technik Werft und die Airbus Werft in Hamburg zu nennen. Am Hamburger Standort von Lufthansa Technik arbeiten etwa 8.000 Menschen. Airbus beschäftigt etwa 400 Mitarbeiter/-innen direkt am Flughafen Hamburg. Werden diese Mitarbeiter/-innen zusätzlich berücksichtigt, so sind am und rund um den Flughafen Hamburg insgesamt etwa 15.000 Personen beschäftigt.⁴ Die folgende Analyse konzentriert sich jedoch ausschließlich auf Arbeitsplätze auf dem Gelände des Flughafens Hamburg.

Die verwendeten Beschäftigungsdaten beziehen sich, wenn nicht anders ausgewiesen, auf Daten der jährlichen Betriebsstättenerhebung der FHG. Die Befragung erfasst regelmäßig die Beschäftigtenzahl der am Flughafen tätigen Unternehmen. Bei der Befragung werden alle rund

³ Nachrichtenportal Airliners.de vom 23.12.2009. <http://www.airliners.de/hamburger-fluggastkontrolleure-klagen-gegen-leiharbeit/19962>.

⁴ Die Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH hat eine Zahl von 14.993 Beschäftigten ermittelt (Stichtag 31.12.2013).

220 Unternehmen und Betriebe angeschrieben, die einen Geschäftssitz auf dem Gelände des Flughafens Hamburg haben. Die Rücklaufquote liegt hier im Durchschnitt bei etwa 90 Prozent fehlende Unternehmensangaben werden durch Schätzung der Flughafengesellschaft ergänzt.

Für die vorliegende Studie wurde die Erhebung im April 2014 mit Zustimmung der Flughafengesellschaft um Fragen zur Beschäftigtenstruktur und -entwicklung sowie Tarifbindung ergänzt, die in die vorliegende Auswertung mit eingeflossen sind. Die Rücklaufquote lag für den erweiterten Fragebogen bei 37 Prozent. Die erweiterte Auswertung bezieht sich auf 81 Betriebe mit 2.599 Beschäftigten. Ziel der schriftlichen Befragung war es, die Beschäftigungsstruktur in den Betrieben am Flughafen Hamburg abzufragen und Einschätzungen zu erhalten, ob – und in welchen Bereichen – mit einem weiteren Beschäftigungsaufbau am Flughafen Hamburg zu rechnen ist (Fragebogen siehe Anhang).

1.2 Hintergrund – Rückwirkung internationaler Entwicklungen im Luftverkehr auf die Flughäfen

Der Luftverkehr in Europa ist einhergehend mit wachsenden Verkehrs- und Warenströmen seit den neunziger Jahren immer weiter liberalisiert worden. Die Folge war u.a. eine deutliche Zunahme der Zahl der Luftverkehrsgesellschaften und einer Erhöhung des wirtschaftlichen Wettbewerbs. Gleichzeitig stieg mit der Wettbewerbs- und Marktöffnung in der Luftverkehrsbranche aber auch der Druck auf Kosten und Beschäftigung.

Ein weiterer Schritt in diesem Kontext war die Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste Ende der 1990er Jahre, mit dem Ziel mehr Wettbewerb und dadurch Preisvergünstigungen für die Airlines zu erreichen (EU-Richtlinie 96/67/EG EU aus dem Jahr 1996). Derzeit wird über eine weitergehende Liberalisierung durch eine neue Richtlinie der EU diskutiert und gestritten.⁵ Die zurzeit diskutierte Fassung der Richtlinie sieht vor, dass auf Flughäfen mit mehr als 15 Millionen Passagieren und/oder 200.000 Tonnen Fracht pro Jahr mindestens drei Unternehmen zur Bodenabfertigung ihre Dienste anbieten dürfen.⁶ Gleichzeitig sollen mit der Richtlinie die Schutzrechte der Arbeitnehmer/innen gestärkt werden. So soll zukünftig ein „repräsentativer Tarifvertrag“ Anwendung finden, bei Auftragswechsel soll der neue Arbeitgeber die bisher in dem Bereich Beschäftigten übernehmen und „subcontracting“ soll unterbunden werden. Dennoch gibt es Befürchtungen, dass eine solche Öffnung zu Jobverlusten und schlechteren Arbeitsbedingungen bei den heute zum Teil von den Flughäfen selbst betriebenen Abfertigungsgesellschaften führen könnte.⁷

Die Diskussion um eine Neufassung der Richtlinie für die Bodenverkehrsdienste steht im Kontext struktureller Marktveränderungen in der Luftverkehrsbranche, die Auswirkungen auf die europäischen Fluggesellschaften und Flughäfen haben. So geht etwa "European Aviation Radar

⁵ ver.di (2012): Stellungnahme zum Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG.

⁶ Nachrichtenportal Airliners.de vom 13.02.2013. <http://www.airliners.de/bodenverkehrsdienste-eu-parlament-beschliesst-mehr-wettbewerb/29436>.

⁷ Vgl. Harsche, Martin/Braun, Thomas (2013): Marktöffnung der Bodenverkehrsdienste in Europa- Auswirkungen auf Arbeit und Beschäftigung, Hans-Böckler-Stiftung. Nach den derzeitigen Passagier- und Frachtzahlen wäre der Flughafen Hamburg nicht unmittelbar von der Neuregelung betroffen. Bei einem weiteren Wachstum des Flughafens, könnte die EU-Regelung jedoch in den kommenden Jahren auch auf den Flughafen Hamburg anwendbar werden.

2013" von Roland Berger Consultants davon aus, dass sowohl die international tätigen Low-Cost-Carrier als auch Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten wie Etihad u.a. den Druck auf die Flugpreise hoch halten werden.⁸ Dadurch sinken die Erträge bei den europäischen Fluggesellschaften wie zum Beispiel Lufthansa oder Air France. Eine Reaktion sind Kostensenkungs- und Restrukturierungsprogramme wie das Programm SCORE bei Lufthansa. Eine weitere Folge sind Forderungen, auch die Kosten bei Dienstleistern und Infrastrukturanbietern wie den Flughafengesellschaften zu senken.

Trotz eines weiteren Marktwachstums werden die Flughafengesellschaften ihre Dienstleistungen auch weiterhin zu tendenziell sinkenden Preisen anbieten. Sie setzen einerseits darauf, neue Kunden zu gewinnen und die Umsätze im Non-Aviation-Bereich zu steigern (mit Einzelhandel, Immobilien und Parkhäusern). Andererseits versuchen sie neue Kooperationsmodelle mit Airlines und Lieferanten einzugehen und immer wieder die Möglichkeiten der allgemeinen Kostensenkung zu nutzen, um ihre Ertragssituation zu halten bzw. zu verbessern.

Ein verstärkter Wettbewerb zwischen den Airlines, den Bodenverkehrsdienstleistern und den Flughäfen schlägt sich letztlich auf die Arbeitsbedingungen und die Entlohnung der Beschäftigten am Flughafen nieder. Dabei sind die Flughäfen keineswegs das „letzte Glied“ in der Kette, sondern auch selbst Treiber des Wettbewerbs. Welche Rolle der Flughafen Hamburg hier als öffentliches Unternehmen, Arbeitgeber und Wettbewerber einnimmt soll in der vorliegenden Untersuchung näher beleuchtet werden.

⁸ Vgl. Roland Berger Strategy Consultants (2013): European Aviation Radar. Mai 2013.

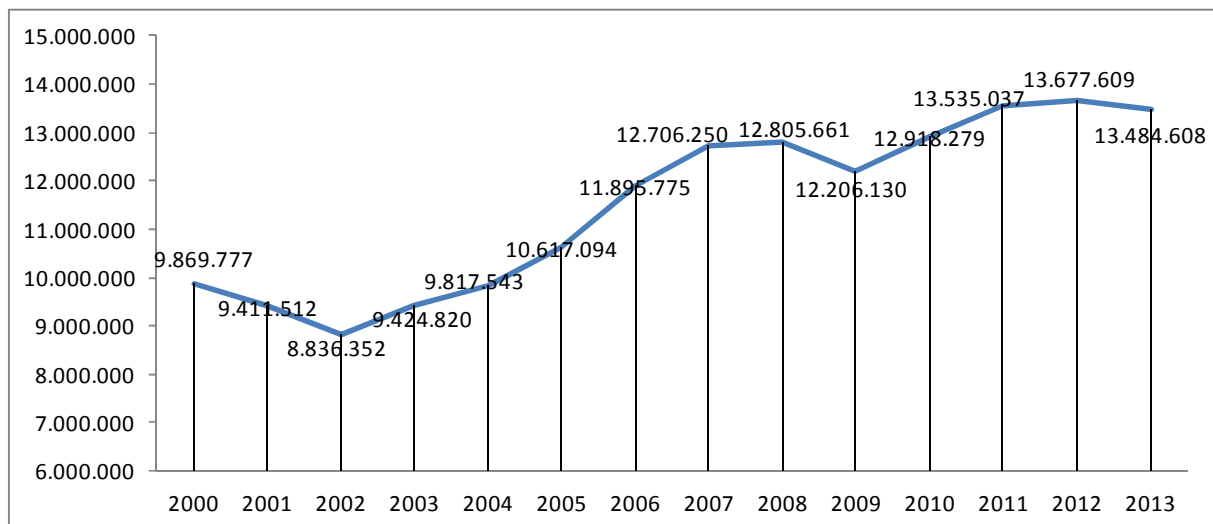
2 Der Flughafen Hamburg

2.1 Passagieraufkommen

Seit dem Jahr 2000 ist das Passagieraufkommen am Flughafen Hamburg von 9,8 Millionen Fluggästen pro Jahr auf 13,5 Millionen Fluggäste gestiegen. Unterbrochen wurde dieses Wachstum z.B. durch die Auswirkungen der Ereignisse vom 11. September 2001, die SARS Epidemie 2002 oder die Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009. Die sinkenden Passagierzahlen im Jahr 2013 sind bedingt durch den Rückzug einzelner Fluggesellschaften aus Hamburg.

Im Jahr 2013 wurden am Flughafen Hamburg insgesamt 13,5 Millionen Passagiere abgefertigt. Das sind 2,9 Millionen Passagiere mehr als noch im Jahr 2005 (+27,3 Prozent). Die Zuwachsraten haben sich in den Jahren 2011 und 2012 jedoch abgeschwächt. Ein Grund war, dass die Fluggesellschaft Air Berlin – nach Lufthansa die zweitgrößte Airline am Hamburger Flughafen – im Jahr 2013 rund 30 Prozent ihrer Flüge am Hamburger Flughafen gestrichen hat und die Passagierzahlen kurzfristig nicht durch andere Fluggesellschaften kompensiert werden konnten (Abbildung 1).⁹ In diesem Zeitraum wuchs das Passagieraufkommen nur noch um durchschnittlich ein Prozent und ging im Jahr 2013 sogar um 1,4 Prozent zurück. Insbesondere die Zahl der Passagiere auf innerdeutschen Flügen ist mit -4,1 Prozent im Jahr 2013 überproportional gesunken.¹⁰ Für das Jahr 2014 wird allerdings mit einem erneut gestiegenen Passagieraufkommen von über 14 Millionen Passagieren gerechnet.

Abbildung 1: Entwicklung der Passagierzahlen am Flughafen Hamburg



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der ADV-Jahresstatistiken 2000-2013

Der Flughafen Hamburg hat insgesamt einen Anteil von knapp sieben Prozent am gesamten Passagieraufkommen in Deutschland. Hamburg ist ein Flughafen mit überregionaler Bedeutung, aber stark regionaler Prägung durch das Passagieraufkommen aus den norddeutschen Bundesländern. Die Mehrheit der Passagiere stammt aus der Metropolregion Hamburg und aus

⁹ Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013.

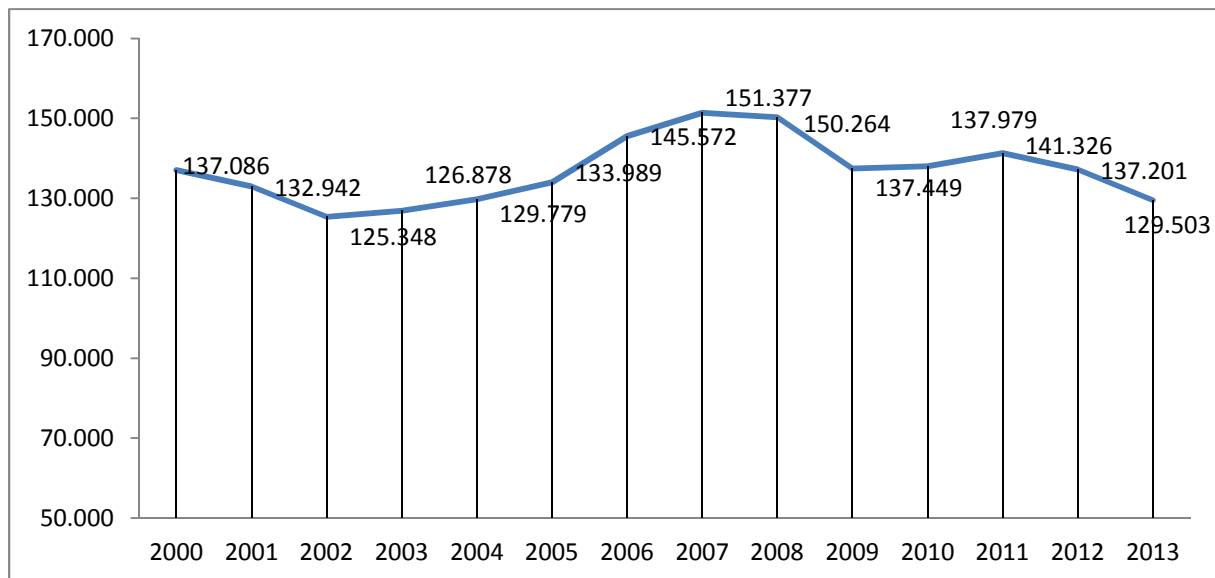
¹⁰ Vgl. ADV-Jahresstatistik 2014, S. 9.

Schleswig-Holstein.¹¹ Hamburg ist gemessen am Passagieraufkommen der fünftgrößte deutsche Flughafen und liegt deutlich hinter den Flughäfen Frankfurt am Main mit rund 58 Millionen und München mit 38,7 Millionen Passagieren.

2.2 Flugbewegungen

Im Jahr 2013 wurden 129.503 Flugbewegungen im Bereich des gewerblichen Luftverkehrs am Hamburger Flughafen verzeichnet (Abbildung 2).¹² Dies ist ein Rückgang um 5,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.¹³ Das Jahr 2007 markiert in Bezug auf die Entwicklung der Flugbewegungen am Hamburger Flughafen einen Wendepunkt. Bis zu diesem Zeitpunkt nahm die Zahl der Flugbewegungen deutlich zu und ist seitdem jedoch rückläufig. Die Zahl der Flugbewegungen liegt inzwischen wieder auf dem Niveau des Jahres 2005.

Abbildung 2: Gewerbliche Flugbewegungen am Flughafen Hamburg



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der ADV-Jahresstatistiken 2000-2013

Bei gleichzeitig steigenden Passagierzahlen bedeutet diese Entwicklung, dass die Fluggesellschaften am Flughafen Hamburg größere Flugzeuge einsetzen und die Auslastungen der Flugzeuge verbessert haben. Abbildung 3 zeigt diese deutlich erkennbare Entwicklung. Im vergangenen Jahr wurden im Durchschnitt 104 Passagiere pro Flugbewegung verzeichnet. Die durchschnittliche Passagierauslastung pro Flug lag im Jahr 2011 bei etwa 72 Prozent.¹⁴

Für die Beschäftigten in der Abfertigung stehen hinter diesen Durchschnittswerten ganz unterschiedliche Anforderungen in der Gepäck- und Passagierabfertigung. Die Spannweite der Flugzeuggrößen liegt zwischen 50 und 300 Passagieren, die abgefertigt werden müssen. Bei großen Maschinen gibt es Container-, bei kleineren Flugzeugen nur Handbeladung. Hinzu kommt

¹¹ Beine, Christine/Menze, Axel/Liebert, David (2006): Die Bedeutung des Flughafens Hamburg für das Bundesland Schleswig-Holstein, im Auftrage des Aufsichtsrats der Flughafen Hamburg GmbH, S. 10.

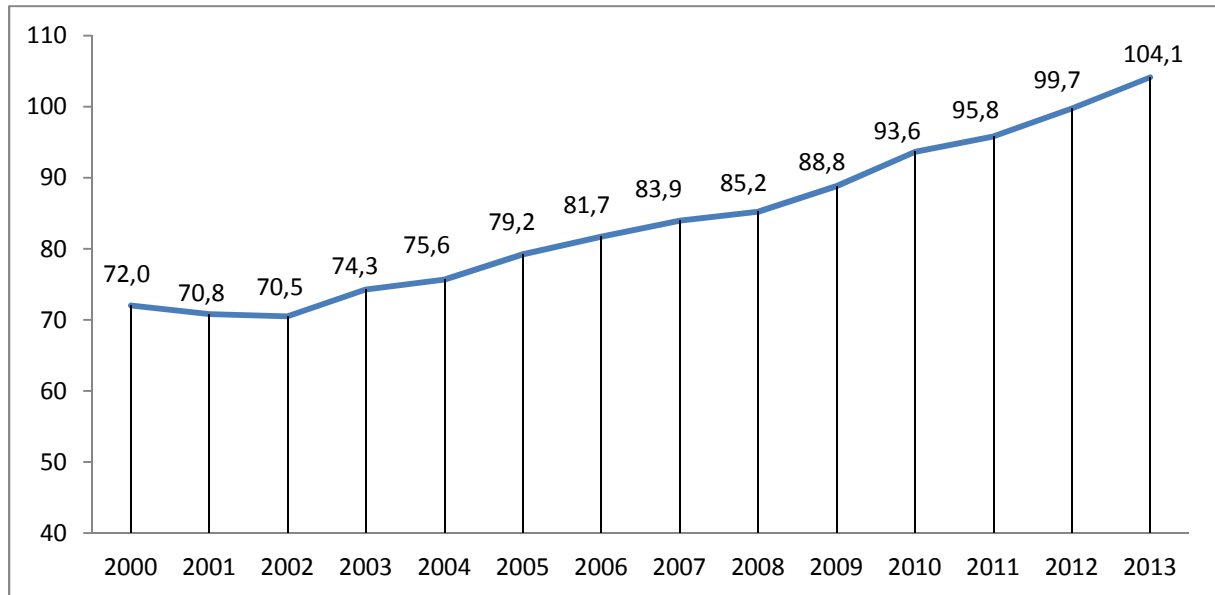
¹² vgl. ADV-Jahresstatistik 2014, S. 10.

¹³ vgl. ADV-Jahresstatistik 2014, S. 10.

¹⁴ Flughafen Hamburg GmbH (2012): Auftragsbekanntmachung „Zulassung für die Erbringung von Bodenabfertigungsdienstleistungen durch einen Dienstleister am Flughafen Hamburg“ vom 17.07.2012.

ein sehr unterschiedliches Gepäckaufkommen je nach Art des Fluges, beispielsweise bei Charterflügen mit überwiegend Passagieren auf dem Weg in den Urlaub oder Linienflügen mit einer großen Zahl an Geschäftsreisenden.

Abbildung 3: Entwicklung der durchschnittlichen Passagierzahlen je Flugbewegung



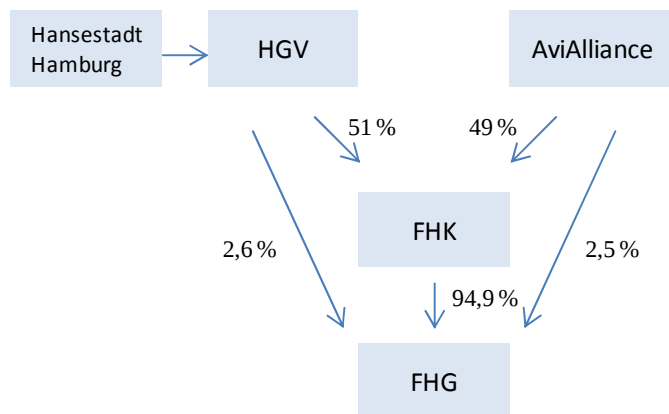
Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der ADV-Jahresstatistiken 2000-2013

2.3 Flughafen Hamburg GmbH – Anteilseigner, Unternehmensstruktur und Ertragslage

Der Flughafen Hamburg ist zum größten Teil im öffentlichen Besitz. Gesellschafter an der Flughafen Hamburg GmbH ist zu 94,9 Prozent die Flughafen Hamburg Konsortial- und Service GmbH & Co oHG (FHK). An der FHK sind zu 51 Prozent die Freie und Hansestadt Hamburg über die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH (HGV) und zu 49 Prozent die AviAlliance GmbH (vormals HOCHTIEF Airport) beteiligt. Hierbei werden 34,8 Prozent von AviAlliance und 14,2 Prozent von AviAlliance Capital gehalten. Bei der AviAlliance GmbH handelt es sich um einen privaten Investor mit Sitz in Essen. Das Unternehmen betreibt und finanziert verschiedene Flughäfen in Deutschland. AviAlliance gehört seit Anfang Mai 2013 zu dem kanadischen Pensionsfonds und Infrastrukturinvestor PSP Investments.¹⁵ Mit Anteilen sind die HGV (zu 2,6 Prozent) und die AviAlliance GmbH (zu 2,5 Prozent) auch direkt an der FHG beteiligt. Zwischen der FHG und der FHK bestehen ein Beherrschungs- und ein Gewinnabführungsvertrag.

¹⁵ Pressemitteilung der Hochtief AG vom 7. Mai 2013: „Hochtief verkauft Flughafengeschäft an kanadischen Pensionsfonds“. Der kanadische Pensionsfonds geriet jüngst mit den sogenannten „Luxemburg-Leaks“-Recherchen zu Steuervermeidungen großer Unternehmen in die Schlagzeilen. Siehe dazu: Obermeier, Frederik/Obermayer, Bastian (2014): Wie ein Pensionsfonds Berliner Mieter aufschreckt. Artikel Süddeutsche Zeitung vom 09. November 2014.

Abbildung 4: Gesellschafterstruktur der Flughafen Hamburg GmbH



Quelle: Beteiligungsbericht Hamburg 2012: Hamburgs Öffentliche Unternehmen.

Ab 1998 bis Mitte der 2000er Jahre wurden vormals interne Geschäftsbereiche des Flughafens Hamburg in rechtlich selbstständige Tochtergesellschaften umgewandelt, die zur FHG-Gruppe gehören. Seit dem Jahr 2005 ist die FHG-Gruppe in vier Geschäftsbereiche unterteilt.

Abbildung 5: Unternehmensstruktur der Flughafen Hamburg GmbH

(1) Aviation	(2) Ground Handling	(3) Center-management	(4) Real Estate Management
• Flugbetrieb (Vergabe von Flugzeugpositionen) • Passagierlogistik (Betreiben der Check-In Schalter) • Gepäcklogistik • Werksfeuerwehr • Security-Abteilung	• Bodenverkehrsdienste: Flugzeugbe- und entladung (GST), Bustransfers (STARS), Flugzeuginnenreinigung (CATS) • Flugzeugenteisung (STARS) • Passagier-Handling (AHS)	• Gestaltung der Einzelhandels- und Gastronomieflächen • Vermarktung des Werbegeschäfts • Parkraumbewirtschaftung	• Neu- und Ausbau von Immobilien • Instandhaltungsmanagement aller Liegenschaften • Vermietung aller Immobilien am Flughafen

Quelle: Eigene Darstellung nach dem Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013.

Die folgende Tabelle zeigt die Beteiligungen der FHG und ordnet den neun wichtigsten Tochterunternehmen der FHG die jeweiligen Aufgabenbereiche zu. Die größten dieser Gesellschaften sind GroundSTARS, STARS und RMH. Außerdem ist die FHG an der AHS (Aviation Handling Services Hamburg GmbH) beteiligt, zum einen direkt mit 49 Prozent an der Gesellschaft und zum anderen mit Anteilen an der in Hamburg ansässigen AHS Holding.

Tabelle 1: Tätigkeiten der Tochterunternehmen der FHG und Beteiligungen der FHG

Tochterunternehmen	Anteil der FHG	Tätigkeiten
GroundSTARS (HG)	100,00%	Beladen und Entladen von Flugzeugen, Flugzeug- und Gepäckabfertigung
RMH (KM)	100,00%	Wartung von Flughafengebäuden
CATS (HC)	100,00%	Flugzeuginnenreinigung, Kabinenmechanik, Bordmaterial

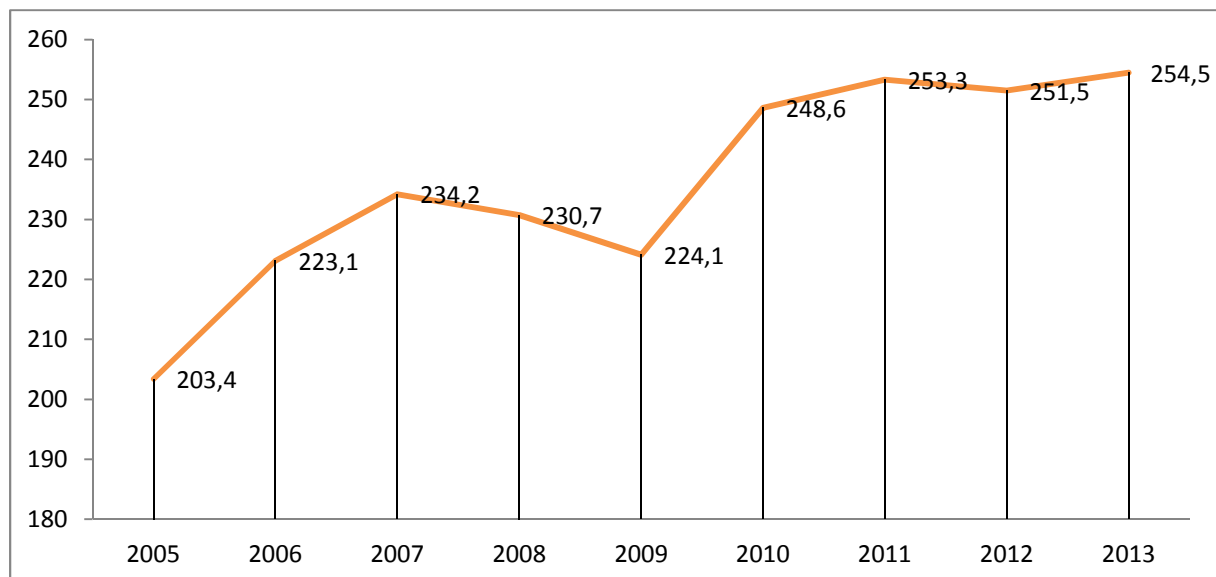
SecuServe (KV)	100,00%	Bordkartenkontrolle, Parkplatzbewirtschaftung, Gepäckwagen
STARS (HS)	51,00%	Bustransport zum Flugzeug, Spezialschlepper für Flugzeuge, Enteisierung
AIRSYS (KA)	100,00%	IT-Beratung
SAEMS (KS)	60,00%	Wartung von mobilen Geräten und Fahrzeugen (z.B. Spezialfahrzeuge oder normale PKWs)
CSP (KF)	100,00%	Buchhaltung, Personal- und Leistungsabrechnung
GAC (KC)	100,00%	Beratungsunternehmen
Weitere ausgewählte Beteiligungen der FHG		
AHS (Holding)	32,25%	
AHS Hamburg	49,00% (AHS Holding hält restliche 51% Anteile)	Check-In, Passagierabfertigung

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben der Flughafen Hamburg GmbH und dem Beteiligungsbericht der Stadt Hamburg, 2012.

Entwicklung von Umsatz und Betriebsergebnis

Der (konsolidierte) Umsatz der FHG-Gruppe betrug im Geschäftsjahr 2013 rund 254,5 Millionen Euro.¹⁶ Seit dem Jahr 2005 hat sich der Umsatz der Unternehmensgruppe um 25,1 Prozent erhöht. Damit bleibt die Umsatzentwicklung leicht hinter der Entwicklung der Passagierzahlen (+27,3 Prozent) im selben Zeitraum zurück.

Abbildung 6: Entwicklung des Umsatzes der Flughafen Hamburg GmbH (in Mio. Euro)



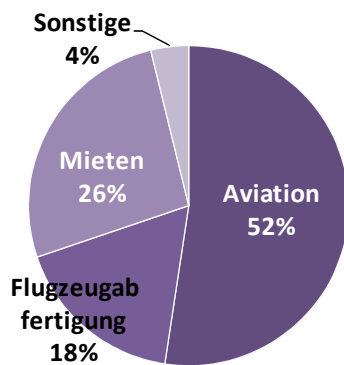
Quelle: Eigene Darstellung nach Geschäftsberichten der Flughafen Hamburg GmbH aus den Jahren 2005-2013.

¹⁶ Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013, S. 31.

Vom Gesamtumsatz entfallen etwa 75,5 Millionen Euro (rund 30 Prozent) auf den Non-Aviation Bereich.¹⁷ Zu dem Non-Aviation Bereich gehören verschiedene Geschäftsfelder wie Mieteinnahmen durch Einzelhandel und Gastronomie, Parken und Werbung. Der Großteil der Umsätze resultiert aus dem Bereich Aviation, mit den Einnahmen durch Entgelte und Gebühren für Starten, Landen, Lärmschutz etc. (133,3 Millionen Euro, rund 52 Prozent).

Die Flugzeugabfertigung macht noch 18 Prozent der Umsatzerlöse aus (44,3 Millionen Euro).¹⁸ Zu den Einnahmen aus diesem Bereich gehören vor allem die Gebühren für die Abfertigung von Flugzeugen und Passagieren. Laut dem Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften rangiert der Flughafen Hamburg im Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen bei den Entgelt- und Gebührenhöhen auf dem vorletzten Platz, vor dem Low-Cost-Carrier Flughafen Berlin Schönefeld.¹⁹ Diese niedrigen Entgelte entsprechen der Strategie des Flughafens Hamburg in den letzten Jahren verstärkt auf den Low-Cost Bereich zu setzen.

Abbildung 7: Umsatzerlöse der FHG nach Anteilen der einzelnen Bereiche 2013



Quelle: Eigene Darstellung nach Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013.

Die FHG-Gruppe hat über den gesamten Betrachtungszeitraum (2005-2013) Gewinne ausgewiesen (Abbildung 8). Im Jahr 2013 lag das Ergebnis bei 37,3 Millionen Euro (Ergebnis vor Abführung).²⁰ Damit gehört die FHG zu den deutschen Flughafengesellschaften, die im Jahr 2013 eine gute Ertragssituation verzeichnen konnten.²¹

Im Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH wird die Umsatzrendite für das Jahr 2013 mit 14,7 Prozent (Vorjahr 15,5 Prozent) angegeben.²² Die Umsatzrenditen²³ der FHG-Gruppe lagen in den letzten acht Jahren zwischen 14-20 Prozent.²⁴

¹⁷ Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013, S. 30.

¹⁸ Vgl. ebenda.

¹⁹ Vgl. Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften 2014. Webseite Facts & Figures.

²⁰ Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013, S. 2.

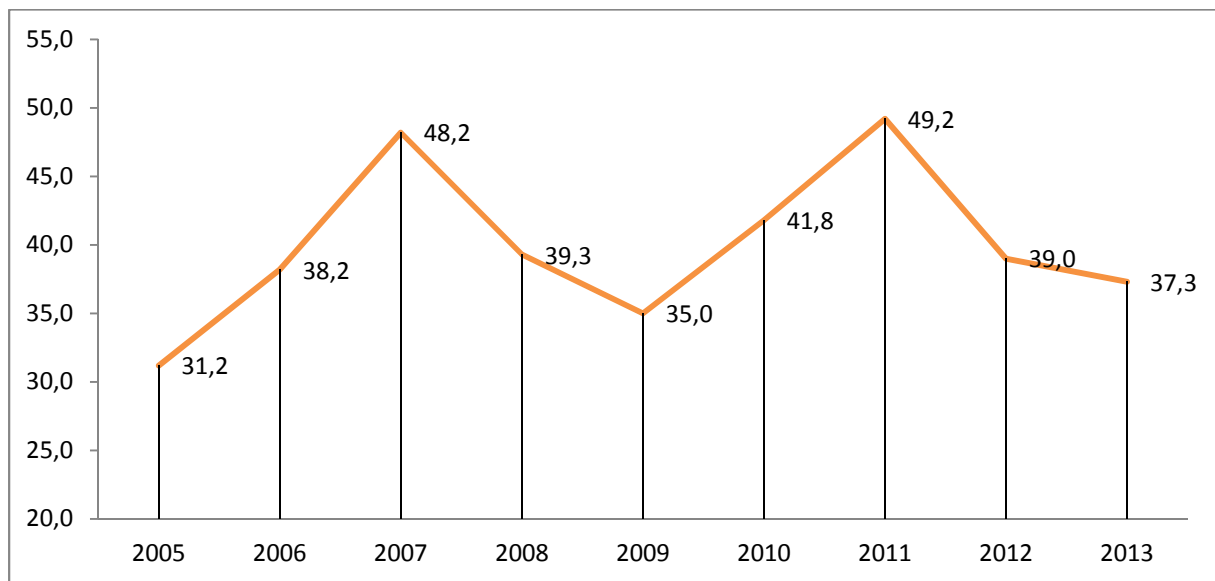
²¹ Nach einem Bericht der Wirtschaftswoche erzielten in 2013 nur fünf andere deutsche Flughäfen ein positive Ergebnis (Frankfurt, München, Düsseldorf, Köln und Stuttgart) Wirtschaftswoche vom 01.03.2014, S. 56.

²² Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013, S. 31.

²³ Verhältnis des Ergebnisses vor Abführungen zu Umsatz.

²⁴ Zum Vergleich: Die Umsatzrendite des Flughafens Frankfurt (Fraport AG) lag im Jahr 2013 bei 13,3 Prozent und 2012 bei 14,9 Prozent. In den letzten acht Jahren lag die Umsatzrendite der Fraport AG zwischen 10-16 Prozent (Geschäftsberichte der Fraport AG 2013 (S. 196) und 2009 (S. 193)).

Abbildung 8: Entwicklung des Betriebsergebnisses der Flughafen Hamburg GmbH (in Mio. Euro, Jahresüberschuss vor Gewinnabführung)



Quelle: Eigene Darstellung nach Geschäftsberichten der Flughafen Hamburg GmbH aus den Jahren 2005-2013.

Die Tochtergesellschaften der FHG erbringen die arbeitsintensiven Dienstleistungen der Flugzeugabfertigung, mit einem Beschäftigungsanteil von 60 Prozent innerhalb der FHG-Gruppe. Der Umsatzanteil der Abfertigung beträgt 18 Prozent. Insgesamt tragen die Töchter (mit den Erträgen aus der Beteiligung der AHS) rund 1,3 Millionen Euro (2013) zum Betriebsergebnis der FHG bei (2012: rd. 1,7 Millionen Euro).

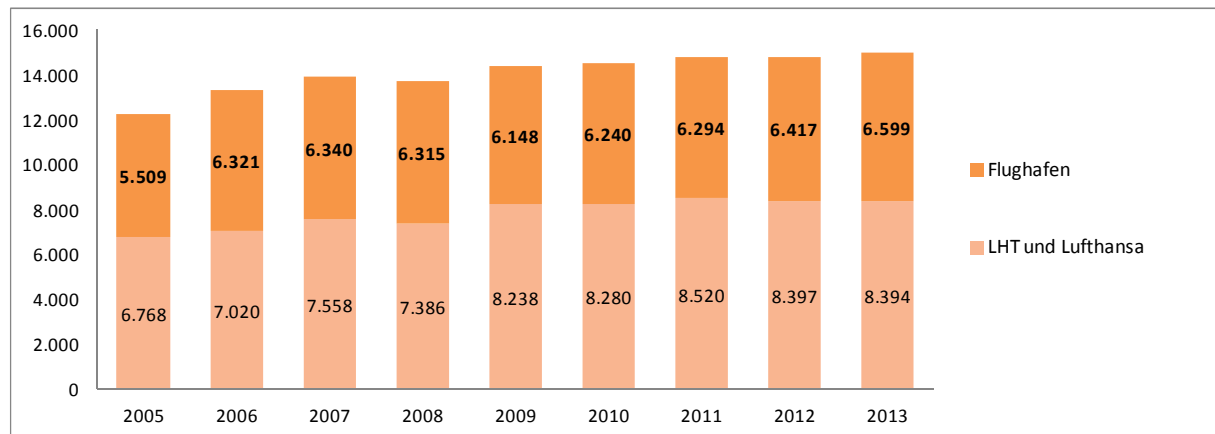
Die Stadt Hamburg ist über den Beherrschungs- und Gewinn- /Verlustübernahmevertrag entsprechend der Beteiligungsstruktur der HGV am Gewinn des Flughafens (51 Prozent Beteiligung) beteiligt. Da die HGV gleichzeitig Darlehensgeber gegenüber der FHK ist, erhält die HGV außerdem Einnahmen aus der Verzinsung von gewährten Darlehen. Kumuliert lag diese Summe aus Abführung (vor Steuern) und Zinsen im Jahr 2013 bei rund 20 Millionen Euro.²⁵

²⁵ Vgl. Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) (2013): Geschäftsbericht 2013.

3 Beschäftigungsentwicklung am gesamten Flughafen

Nach den Angaben der Betriebsstätten-Befragung durch die Flughafen Hamburg GmbH gab es im Jahr 2013 insgesamt 14.943 Beschäftigte am und rund um den Flughafen Hamburg. Diese im Verhältnis zu den Passagierzahlen sehr hohe Zahl von Arbeitsplätzen hängt mit der Lufthansa AG bzw. der Unternehmenszentrale der Lufthansa Technik und anderen Konzernbereichen zusammen, die direkt an das Flugfeld angegliedert sind und rund 8.000 Beschäftigte vor allem in der Flugzeugwartung beschäftigen. Weitere rund 400 Arbeitnehmer/innen sind für Airbus direkt am Flughafen tätig (Abbildung 9).

Abbildung 9: Entwicklung Beschäftigtenzahl am Flughafen Hamburg



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH von 2005-2013, Stichtag jeweils 31.12.

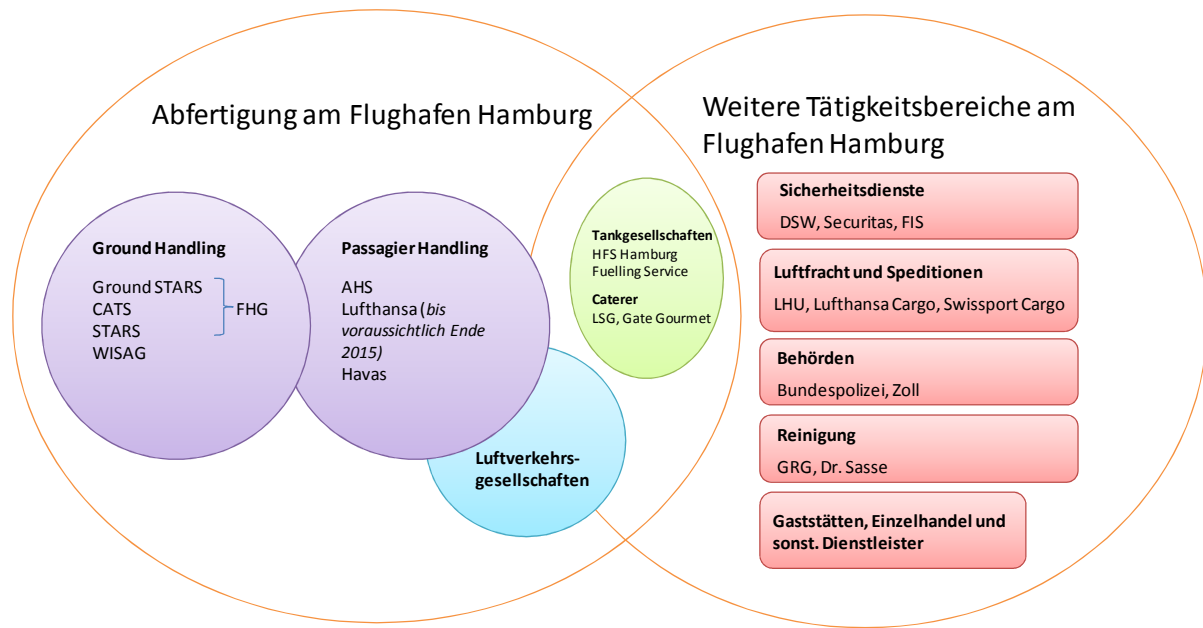
In der weiteren Analyse der Beschäftigung werden diese ca. 8.400 Arbeitsplätze nicht mit einbezogen. Der Fokus der Studie liegt auf den Beschäftigten, die unmittelbar am Flughafen Hamburg bzw. auf dem Gelände des Flughafens beschäftigt sind.²⁶ Im Jahr 2013 waren insgesamt 6.599 Arbeitnehmer/innen direkt am Flughafen Hamburg tätig.²⁷ Nach einem zwischenzeitlichen leichten Rückgang aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise ist die Zahl der Beschäftigten am Flughafen Hamburg in den letzten acht Jahren um insgesamt 19,8 Prozent gewachsen.

Die Tätigkeiten am Flughafen Hamburg umfassen ein breites Spektrum an Aufgaben. Neben den klassischen Tätigkeiten im Bereich der Abfertigung von Passagieren und Flugzeugen, sind viele Arbeitnehmer/innen in den Bereichen von Sicherheitsdienstleistungen, Behörden, Reinigung und Einzelhandel/ Gaststätten sowie sonstigen Dienstleistungen beschäftigt.

²⁶ Unberücksichtigt bleiben hier Airline-Crews, sowie Beschäftigte in benachbarten Arbeitsstätten, beispielsweise in Hotels und Zweigniederlassungen von Fluggesellschaften außerhalb des Flughafengeländes oder in Gewerbegebieten im unmittelbaren Umfeld des Flughafens, wie die Lufthansa Technik Werft und die Airbus Werft.

²⁷ Betriebsstättenenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (Stichtag 31.12.2013). Die folgenden Vergleichswerte beruhen ebenfalls auf Zahlen der Betriebsstättenenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH 2005-2013.

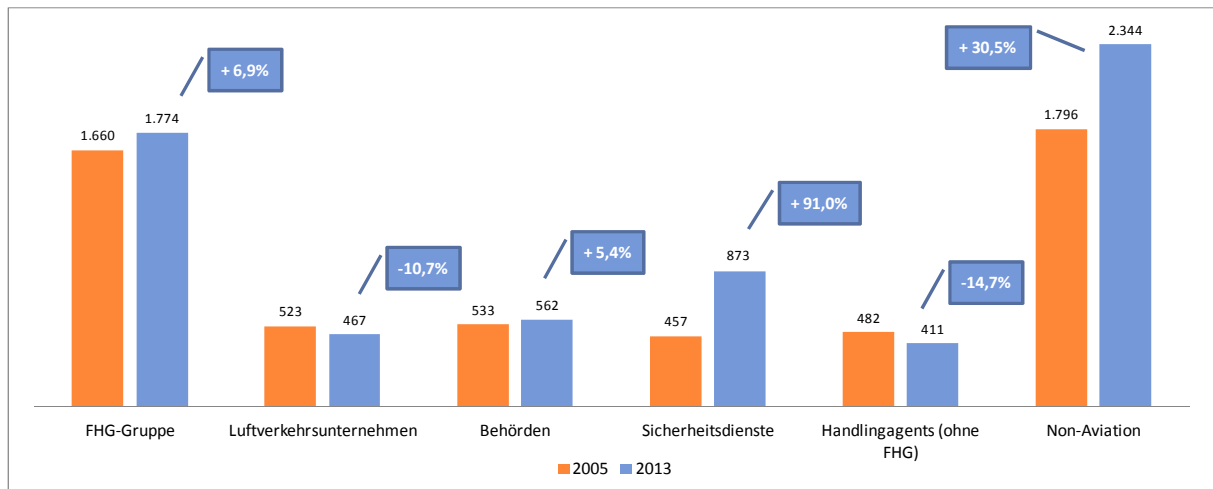
Abbildung 10: Aufteilung der Tätigkeitsbereiche am Flughafen Hamburg, mit Angabe wichtiger Unternehmen*



Quelle: Eigene Darstellung; *Die Angaben zu den einzelnen Unternehmen je Tätigkeitsbereich sind nicht vollständig. Es werden lediglich die wichtigsten Unternehmen genannt, die im Weiteren Erwähnung finden.

Der Flughafen Hamburg hat in den letzten Jahren verstärkt Flächen und Möglichkeiten für den Non-Aviation Bereich geschaffen. Daher fand ein großer Zuwachs an Beschäftigung mit einem Plus von über 30 Prozent in diesen Bereichen statt (Abbildung 11). Dazu gehören Betriebe der Gastronomie, der Einzelhandel, Banken, Reinigungsdienste, Reisbüros, Reisebedarf, Speditionen und Autovermietungen. Bei der FHG-Gruppe stieg die Zahl der Beschäftigten um knapp 7 Prozent an. Die Luftfahrtunternehmen haben dagegen in den letzten acht Jahren kontinuierlich Beschäftigung abgebaut (-10,7 Prozent). In den Behörden am Flughafen Hamburg fand zwischen den Jahren 2005 und 2013 mit einem Plus von 5,4 Prozent ein leichter Beschäftigungsaufbau statt. Auch die Sicherheitsdienste haben die Zahl ihrer am Flughafen Hamburg Beschäftigten seit 2005 fast verdoppelt (+91 Prozent). Dennoch blieb das Beschäftigungswachstum seit 2005 insgesamt am Flughafen Hamburg mit 19,8 Prozent hinter dem Passagierwachstum im selben Zeitraum zurück (+27,3 Prozent).

Abbildung 11: Beschäftigungsanteile und -entwicklung am Flughafen Hamburg (ohne LHT AG) (Angaben in % = Veränderungen 2005-2013)



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH 2005/2013. Zahlen für die Beschäftigten in der FHG-Gruppe stammen aus den Geschäftsberichten der Flughafen Hamburg GmbH aus den Jahren 2005/2013. Abweichungen zu den Angaben der Betriebsstättenerhebung sind möglich.

Beschäftigungsentwicklung im Verhältnis zum Passagieraufkommen

Abfertigungsmengen bzw. Passagierzahlen hängen eng mit der Zahl der Beschäftigten an den Flughäfen zusammen. Friedrich Thießen (2013) geht in der Studie „Arbeitsmarkt und Luftverkehr“ davon aus, dass im Jahr 2005 direkt am Flughafen noch eine Relation von etwa 850 Arbeitsplätzen pro eine Million Passagiere üblich war. Dieser Wert könne jedoch in Zukunft auf bis zu 500 Arbeitsplätze pro eine Million Passagiere sinken. An typischen Low Cost Airports seien sogar Werte von 300 Arbeitsplätzen pro eine Million Passagiere möglich.²⁸

Setzt man die Zahl der Beschäftigten am Flughafen Hamburg ins Verhältnis zum Passagieraufkommen, dann kamen im Jahr 2013 am Hamburger Flughafen auf 1 Million Passagiere knapp 490 Beschäftigte.²⁹ Die folgende Abbildung zeigt, wie die Zahl der Beschäftigten je 1 Million Passagiere seit 2005 um 6 Prozent zurück gegangen ist, trotz steigender Beschäftigtenzahlen im Non-Aviation Bereich. Neben der gestiegenen Auslastung der Flugzeuge ist dies ein Indiz für Rationalisierung, technische Automatisierung und Arbeitsverdichtungen für die Beschäftigten. Besonders deutlich zeigt sich diese Entwicklung, wenn der Bereich der Abfertigung³⁰ gesondert betrachtet wird. In der Flugzeug- und Passagierabfertigung ist die Zahl der Beschäftigten je 1 Million Passagiere seit 2005 sogar um über 20 Prozent zurückgegangen

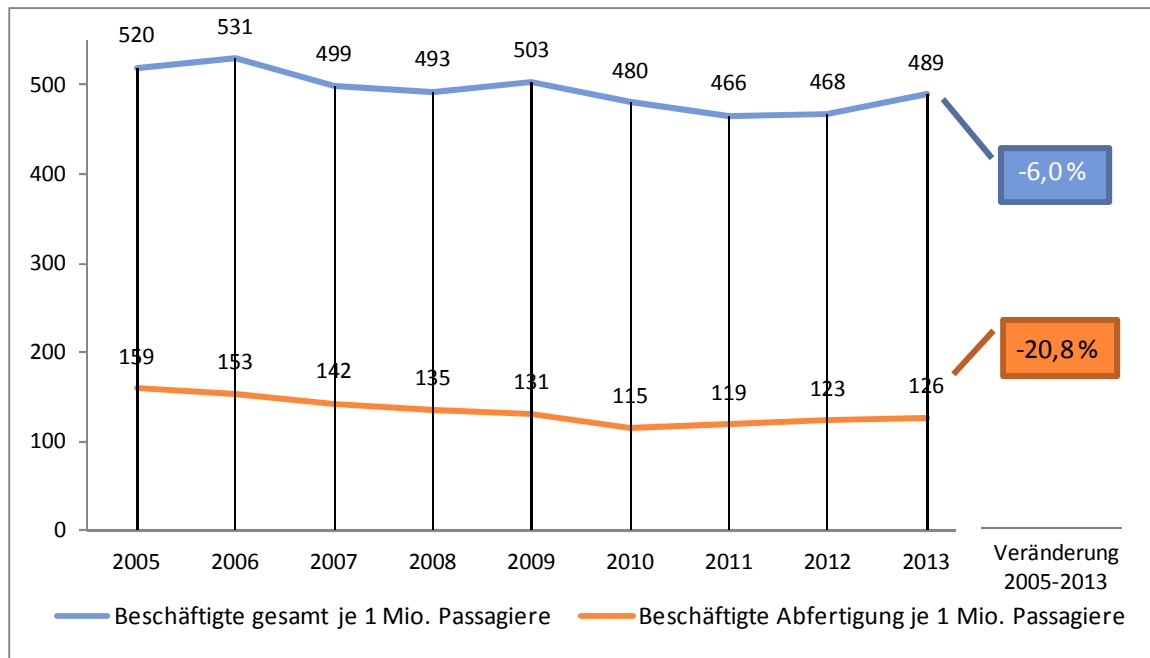
²⁸ Vgl. Thießen, Friedrich (2013): Arbeitsmarkt und Luftverkehr. Wachstum trotz Strukturwandel und Luftverkehrssteuer. In: WISO direkt, Oktober 2013, Friedrich-Ebert-Stiftung, Berlin, S. 3.

²⁹ Darunter werden alle 6.599 Beschäftigte gefasst, die am Flughafen direkt tätig sind, also auch Beschäftigte des Non-Aviation Bereichs, wie z.B. des Einzelhandels.

³⁰ Der Abfertigungsbereich umfasst hier alle Dienstleistungen rund um das Flugzeug am Flughafen, inklusive das Verladen von Gütern oder Personen, Flugzeuginnenreinigung, Erstellung der für den Transport notwendigen Papiere und Dokumente (Check-In), Versorgung des Flugzeugs von Betriebs- und Verbrauchstoffen. Dieser Definition folgend wurden die Beschäftigtenzahlen der Groundhandlingunternehmen (insbesondere die FHG-Tochterunternehmen GroundSTARS, CATS und STARS) zusammen mit den Beschäftigtenzahlen der Passagebereiche (AHS Hamburg bzw. Acciona), sonstigen Handlingagents, Tankgesellschaften und Luftverkehrsgesellschaften ins Verhältnis zum Passagieraufkommen gesetzt.

(Abbildung 12). Im Jahr 2013 waren am Flughafen Hamburg 126 Beschäftigte je 1 Million Passagiere in der Abfertigung tätig.

Abbildung 12: Beschäftigte am Flughafen insgesamt und im Abfertigungsbereich* je 1 Mio. Passagiere

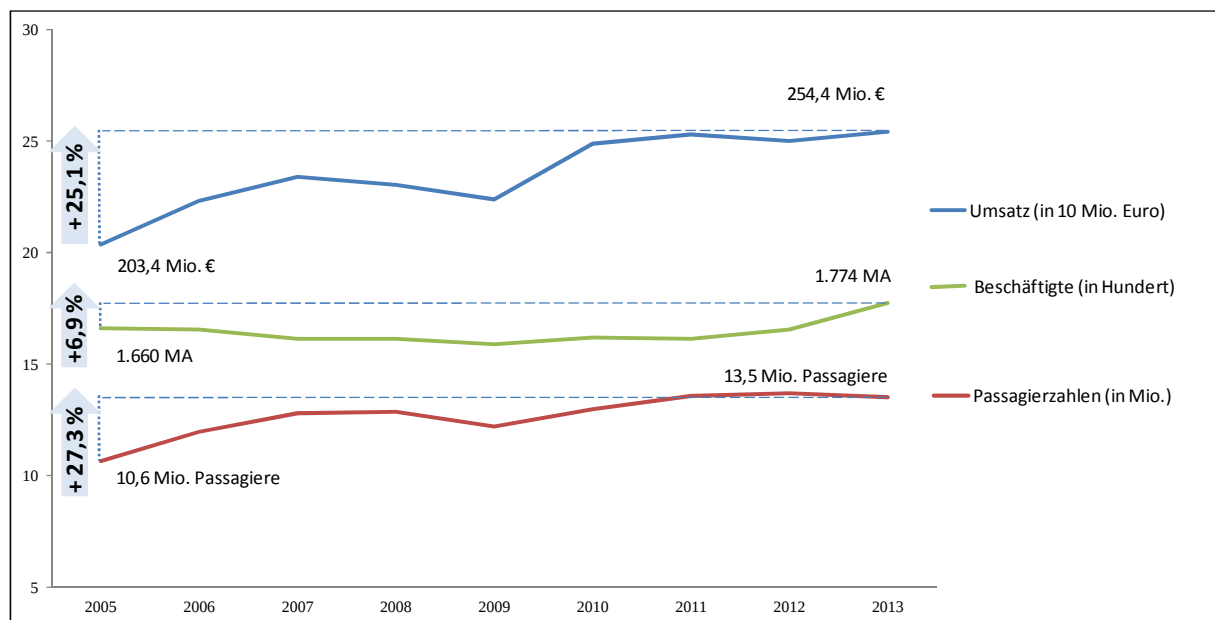


Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der ADV-Jahresstatistiken 2005-2013 und Zahlen der Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH von 2005-2013. *Der Abfertigungsbereich umfasst hier die Beschäftigtenzahlen der FHG-Tochterunternehmen GroundSTARS, CATS und STARS (Groundhandling), die Beschäftigten im Bereich Passagierhandling (AHS Hamburg bzw. Acciona), sonstigen Handlingagents, Tankgesellschaften und Luftverkehrsgesellschaften

4 Beschäftigungsentwicklung bei der FHG und den Tochtergesellschaften

Die FHG-Gruppe ist die größte Arbeitgeberin am Flughafen Hamburg. Sie umfasst alle Arbeitnehmer/-innen der FHG und FHG-Tochtergesellschaften. Im Jahr 2013 arbeiteten 1.774 Personen bei der FHG-Gruppe.³¹ Dies sind 6,9 Prozent mehr als im Jahr 2005. Während die Passagierzahlen (+27,3 Prozent) und der Umsatz der Flughafen Hamburg GmbH (+25,1 Prozent) über die vergangenen acht Jahre deutlich angestiegen sind, hat sich die Zahl der bei der FHG-Gruppe beschäftigten Arbeitnehmer/innen nur geringfügig erhöht (Abbildung 13). Die Steigerung der Passagier- und Umsatzzahlen hat sich bis zum Jahr 2012 nicht in zusätzlicher Beschäftigung niedergeschlagen. Nach Einschätzung von Arbeitnehmervertreter/innen geht die ungleiche Entwicklung von Passagierzahlen, Umsatz und Beschäftigtenzahlen vor allem mit gestiegenen Belastungen und Arbeitsverdichtungen für die Beschäftigten einher.

Abbildung 13: Vergleich Umsatz-, Passagierzahlen- und Beschäftigtenentwicklung bei der FHG-Gruppe



Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Geschäftsberichte der Flughafen Hamburg GmbH aus den Jahren 2005-2013.

Bei der FHG direkt waren im Jahr 2013 im Durchschnitt 705 Personen beschäftigt, davon 162 Personen in Teilzeit.³² Außerdem arbeiteten im Jahr 2013 im Durchschnitt 38 Auszubildende bei der FHG.

Bei den Tochterunternehmen der FHG waren im Jahr 2013 im Durchschnitt 1.069 Menschen beschäftigt.³³ Verglichen mit 2005 lag die Zahl der Beschäftigten in den Tochtergesellschaften 2013 um 7,5 Prozent höher. Einen deutlichen Zuwachs an Beschäftigten gab es allerdings erst im Jahr 2013. Bis dahin waren die Beschäftigtenzahlen in den Tochterunternehmen der FHG gesunken und lagen im Jahr 2012 sogar niedriger als im Jahr 2005 (Abbildung 14). Die

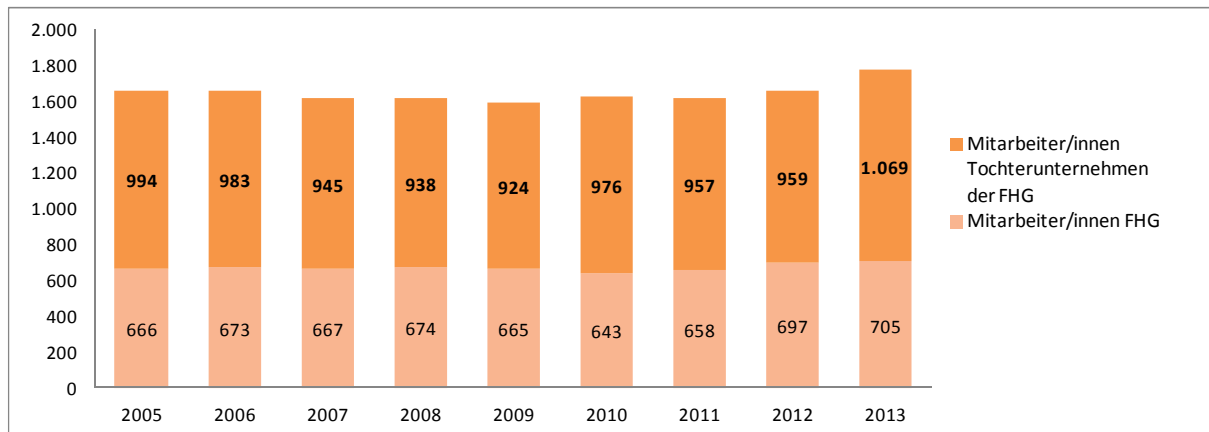
³¹ Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013, S. 2.

³² Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013, S. 43.

³³ Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013, S. 2.

Beschäftigungszunahme bei der FHG-Gruppe im Jahr 2013 ist vor allem auf die Übernahme von rund 150 Leiharbeiter/innen beim Tochterunternehmen GroundSTARS zurückzuführen. Die Leiharbeiter/innen waren bereits vorher über die Personaldienstleister Arwa und Randstadt bei den Bodenverkehrsdienstgesellschaften der FHG eingesetzt, wurden bis dahin allerdings nicht in der Beschäftigtenstatistik der FHG-Gruppe erfasst (Abbildung 14).

Abbildung 14: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen nach FHG und Tochterunternehmen der FHG



Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Geschäftsberichte der Flughafen Hamburg GmbH der Jahre 2005-2013.³⁴

Die Beschäftigungsentwicklung bei den einzelnen Tochtergesellschaften ist über die letzten acht Jahre unterschiedlich verlaufen (Abbildung 15). Bei **RMH** hat sich die Zahl der Beschäftigten im Betrachtungszeitraum leicht erhöht. Grund dafür sind u.a. Sanierungen und gestiegene Wartungsaufgaben durch den Umbau am Flughafen. Laut Beteiligungsbericht der Stadt Hamburg aus dem Jahr 2012 sollen zukünftig weitere zehn Arbeitsplätze geschaffen und mehr Fremdleistungen bezogen werden.

Schwankende Beschäftigtenzahlen gab es auch beim Tochterunternehmen **CATS**. Die Gesellschaft ist mit aktuell rund 100 Beschäftigten zuständig für Flugzeugreinigung, Kabinenmechanik und Bordmaterial. CATS hat innerhalb von acht Jahren die Belegschaft zunächst um ein Drittel reduziert, um anschließend die Beschäftigung beinahe wieder zu verdoppeln (Abbildung 15). Betrachtet man die Struktur der Beschäftigung, dann zeigt sich, dass mit dieser Entwicklung ein „Austausch“ der Beschäftigungsverhältnisse einherging. Spielten Teilzeit und geringfügige Beschäftigung im Jahr 2005 bei CATS noch kaum eine Rolle, waren 2013 bereits mehr als die Hälfte der Arbeitnehmer/innen entweder in Teilzeit oder geringfügig beschäftigt.³⁵

Bei **STARS** wurde im Betrachtungszeitraum ein Drittel der Arbeitsplätze abgebaut. Die Beschäftigungsentwicklung war in den letzten Jahren geprägt von Kostensenkungen und den Einsatz von Leiharbeiter/innen. Der Beteiligungsbericht der Stadt Hamburg 2007 nennt als Grund dafür den gestiegenen Wettbewerbsdruck zwischen den Bodenverkehrsdiensten. Das Geschäftsfeld von STARS beinhaltet auch die Arbeitnehmerüberlassung von sogenannten

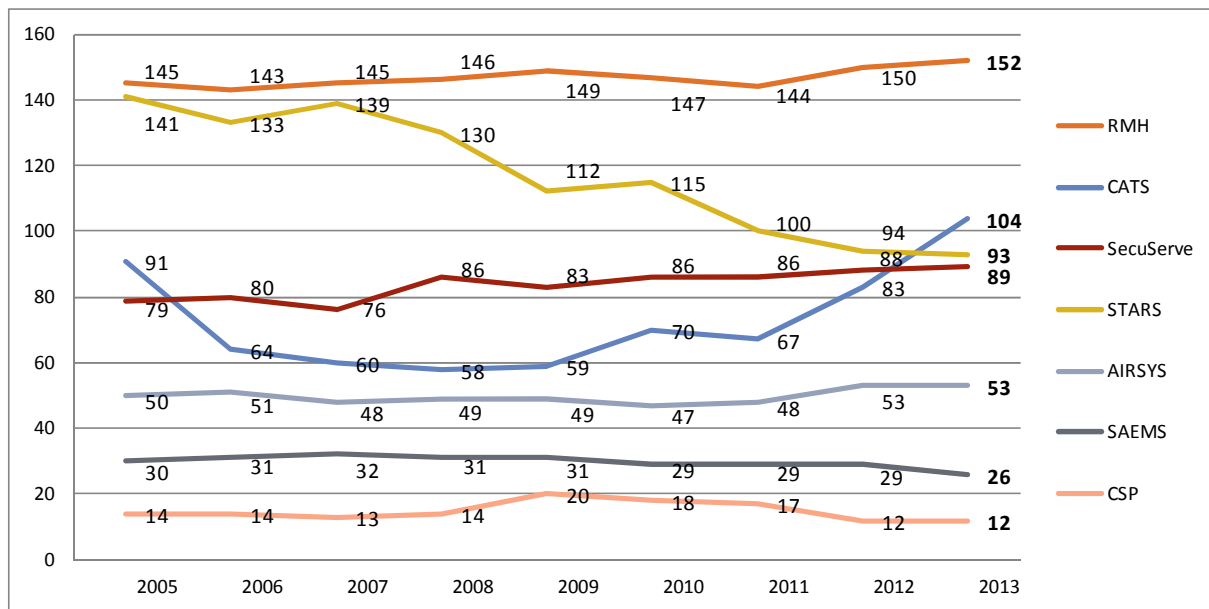
³⁴ Die Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (Stichtag 31.12.2013) ermittelte mit 789 Mitarbeiter/-innen bei der FHG und 1.153 Mitarbeiter/-innen bei den FHG-Tochtergesellschaften eine wesentlich höhere Beschäftigtenzahl. Der Grund liegt in den unterschiedlichen Erhebungszeitpunkten. Die Übernahme von rund 150 Leiharbeiter/innen beim Tochterunternehmen GroundSTARS scheint im Geschäftsbericht 2013 noch nicht erfasst worden zu sein.

³⁵ Vgl. Angaben der Flughafen Hamburg Gesellschaft.

Abrufkräften an die anderen Bodenverkehrsdienste der FHG, an GroundSTARS oder CATS, oder an andere Flughäfen.

Außerdem haben sich Veränderungen vor allem bei den beiden großen Bodenverkehrsdienstleistern **GroundSTARS** und **AHS** ergeben, die im nachfolgenden Kapitel näher dargestellt werden.

Abbildung 15: Beschäftigte bei Tochterunternehmen der FHG-Gruppe (ohne GroundSTARS)³⁶



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Flughafen Hamburg GmbH 2005-2013.

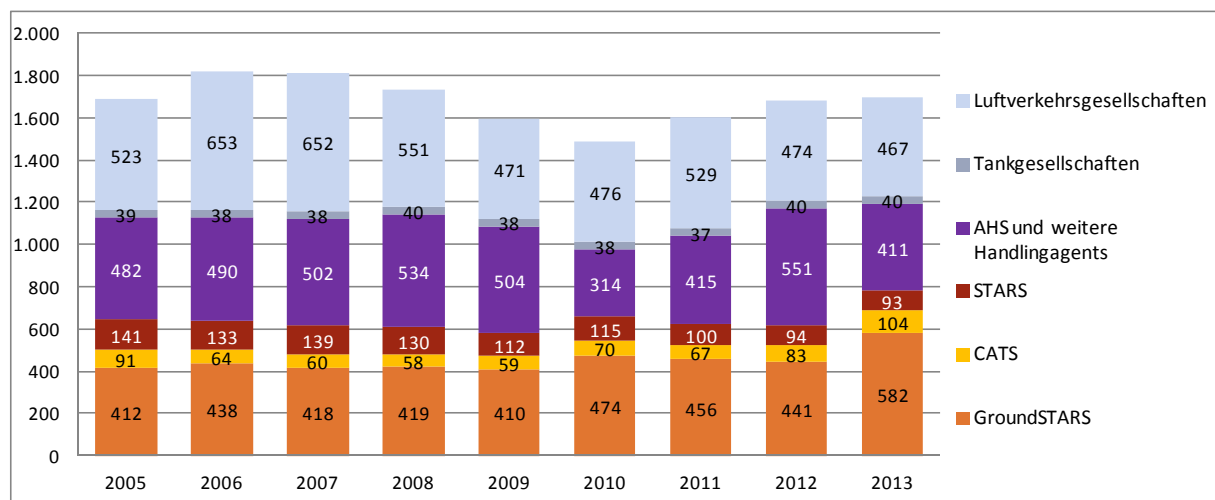
³⁶ Um eine bessere Darstellbarkeit zu erreichen, wird die Beschäftigungsentwicklung bei GroundSTARS auf der folgenden Seite separat dargestellt.

5 Beschäftigungsentwicklung im Abfertigungsbereich

Der Abfertigungsbereich am Flughafen umfasst eine Vielzahl von Aufgaben. Dies sind alle Dienstleistungen rund um das Flugzeug am Flughafen, inklusive des Verladens von Gütern oder Personen, die Behandlung des Gepäcks im Sortierraum, die Beförderung des Gepäcks zwischen Flugzeug und Sortierraum sowie zwischen Sortierraum und Ausgaberaum, die Fracht und Postabfertigung, Flugzeuginnenreinigung, Erstellung der für den Transport notwendigen Papiere und Dokumente (u.a. Check-In) und die Versorgung des Flugzeugs mit Betriebs- und Verbrauchstoffen. Darüber hinaus gehören zu dem Abfertigungsbereich Vorfelddienste wie die Unterstützung beim Parken des Flugzeugs oder Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke.

Im Jahr 2013 waren 1.697 Personen im Abfertigungsbereich des Flughafens Hamburg beschäftigt. Dies sind neun Arbeitnehmer/innen mehr als im Jahr 2005 (+0,5 Prozent). Betrachtet man nur die Beschäftigungsentwicklung bei den Bodenabfertigungsdiensten (ohne Luftverkehrs- und Tankgesellschaften) ist die Zahl der Beschäftigten in den letzten acht Jahren um 5,7 Prozent gewachsen. Das bedeutet wiederum, dass 2013 mit einer nur leicht gestiegenen Anzahl an Beschäftigten (+64 Beschäftigte) rund 2,9 Millionen Passagiere mehr am Hamburger Flughafen abgefertigt wurden als noch im Jahr 2005 (Abbildung 16).

Abbildung 16: Beschäftigte im Abfertigungsbereich des Flughafens Hamburg



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Flughafen Hamburg GmbH 2005-2013.³⁷

Leiharbeit

Nach Einführung der Leiharbeitsrichtlinie für Hamburg wurden 2013 rund 150 ehemalige Leiharbeiter/innen in die FHG-Gruppe übernommen.³⁸ Das hat 2013 vor allem zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen bei GroundSTARS geführt (Abbildung 16).

³⁷ Der obigen Definition des Abfertigungsbereichs folgend, zeigt diese Abbildung die kumulierte Beschäftigungsentwicklung der FHG-Tochterunternehmen GroundSTARS, CATS und STARS zusammen mit den Beschäftigtenzahlen der AHS im Passagebereich (Check-In), weiteren Handlingagents, Tankgesellschaften und Luftverkehrsgesellschaften.

³⁸ Die Hamburger Richtlinie zur Beschäftigung von Leiharbeiterinnen und Leiharbeitern schränkt den Einsatz von Leiharbeit in den Tochtergesellschaften der Stadt Hamburg stark ein und regelt die gleiche Bezahlung von Leiharbeiterinnen und Leiharbeitern.

Leiharbeiter/innen wurden bereits in den Jahren davor bei den Bodenverkehrsdiensten eingesetzt, diese sind allerdings in Abbildung 16 statistisch nicht erfasst. Nach Angaben von Arbeitnehmervertreter/innen waren etwa im Jahr 2010 rund 185 Leiharbeiter/innen bei den Bodenverkehrsdiensten GroundSTARS, STARS und CATS beschäftigt. Im Jahr 2011 waren es sogar rund 230 Beschäftigte, das entspricht einer Leiharbeitsquote von 27 Prozent bei den Bodenverkehrsdiensten der FHG.

5.1 Bodenverkehrsdienste

Am Flughafen Hamburg gibt es zwei große Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen. Der größte Anbieter für Flugzeug- und Gepäckabfertigung ist die FHG-Tochter GroundSTARS. Der zweite große Anbieter ist die AHS Hamburg, die vor allem im Bereich des Passagier Handling (u.a. Check-In) tätig ist.

Bis zum Juli 2013 war außerdem der Bodenverkehrsdienstleister Acciona Airport Services GmbH als Vorfelddienstleister am Flughafen Hamburg tätig. Acciona hatte bereits im Jahr 2010 die meisten der rund 120 Arbeitnehmer/-innen gekündigt, nachdem das Unternehmen den Großkunden Air Berlin an GroundSTARS verloren hatte.³⁹ Einige der Beschäftigten wechselten nach dem Ausscheiden von Acciona zu GroundSTARS.⁴⁰ Im Jahr 2013 folgten dann das endgültige Aus von Acciona am Flughafen Hamburg und die Rückgabe der Konzession.

Im Sommer 2013 war die WISAG-Gruppe bei der Ausschreibung der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) für die Zulassung als Abfertigungsgesellschaft am Hamburger Flughafen erfolgreich.⁴¹ Das Unternehmen ist Dienstleistungsanbieter für die Be- und Entladung von Flugzeugen, Gepäck- und Transportdienste sowie das Schleppen von Flugzeugen.⁴² Die WISAG-Gruppe ist ein tarifgebundener Anbieter. Unterlegene Bieter haben allerdings gegen den Vergabevorschlag der BWVI Klage eingereicht und die Betriebsaufnahme durch die WISAG-Gruppe damit verzögert.⁴³ Die WISAG wird voraussichtlich 2015 den Betrieb am Flughafen Hamburg aufnehmen. Darüber hinaus ist der Bodenverkehrsdienstleister Havas Europe mit einem sehr geringen Marktanteil und rund 30 Beschäftigten am Flughafen Hamburg tätig.

Bei den Bodenverkehrsdienstleistungen handelt es sich grundsätzlich um einen umkämpften Markt. Verschiedene Anbieter konkurrieren um Auftragsanteile und die Vergabe von Konzessionen.⁴⁴ Am Flughafen Hamburg hat sich dagegen eine „local hero“ Situation etabliert. Die flughafeneigenen Bodenverkehrsdienste sind in Hamburg dominierend, in den vergangenen Jahren sind die Wettbewerber insgesamt kaum über einen Marktanteil von 20 Prozent hinausgekommen. Mit dem Ausscheiden von Acciona haben die flughafeneigenen

³⁹ Vgl. Harsche, Martin/Braun, Thomas (2013): Marköffnung der Bodenverkehrsdienste in Europa- Auswirkungen auf Arbeit und Beschäftigung, Hans-Böckler-Stiftung, S. 47.

⁴⁰ Vgl. Steffen Preißler (2009): Dienstleister am Hamburger Flughafen schließt. Hamburger Abendblatt, Artikel vom 15.12.2009.

⁴¹ Nachrichtenportal Airliners.de vom 25.06.2013 <http://www.airliners.de/hamburg-wisag-gewinnt-abfertigungslizenz-fuer-bodenverkehrsdienste/29905>

⁴² Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013, S. 30.

⁴³ Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013, S. 30.

⁴⁴ Vgl. dazu weiterführend etwa Harsche, Martin/Braun, Thomas (2013): Marköffnung der Bodenverkehrsdienste in Europa- Auswirkungen auf Arbeit und Beschäftigung, Hans-Böckler-Stiftung, S. 47.

Bodenverkehrsdienste GroundSTARS, STARS, CATS und die AHS zurzeit fast 100 Prozent Marktanteil in der Flugzeug-, Gepäck- und Passagierabfertigung am Flughafen Hamburg.

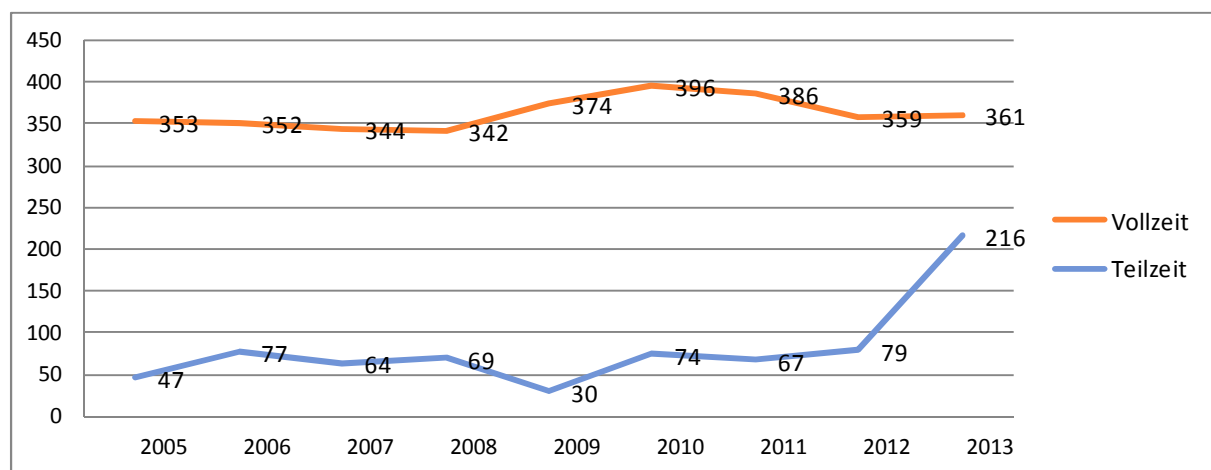
Die zwei großen Anbieter von Ground Handling und Passagier Handling, GroundSTARS und AHS Hamburg, sollen im Folgenden näher dargestellt werden.

GroundSTARS GmbH & Co. KG

Bei GroundSTARS waren Ende 2013 577 Arbeitnehmer/-innen beschäftigt.⁴⁵ Damit ist GroundSTARS nach der Beschäftigtenzahl das mit Abstand größte Tochterunternehmen der FHG. Das Unternehmen ist zuständig für die Bodenabfertigung auf dem Vorfeld des Flughafens. Dies umfasst insbesondere die Flugzeug- und Gepäckabfertigung. Mit 58.394 durchgeführten Abfertigungsvorgängen im Jahr 2013 hat GroundSTARS am Flughafen Hamburg einen Marktanteil von knapp 92 Prozent.⁴⁶ Die Beschäftigten sind überwiegend Männer. Etwa 300 Beschäftigte arbeiten in der Gepäcksortieranlage im Flughafengebäude sowie als Fahrer/innen in diesem Bereich. Weitere rund 300 Beschäftigte sind auf dem Flughafenvorfeld zum Be- und Entladen der Flugzeuge und als Vorfeldfahrer/innen eingesetzt.

Die Zahl der Beschäftigten bei GroundSTARS ist zwischen den Jahren 2012 und 2013 deutlich gestiegen. Dies bedeutet jedoch keine Umkehr des Trends hin zu geringeren Beschäftigungszahlen im Abfertigungsbereich. Der Anstieg ist fast ausschließlich durch den Ausbau der Teilzeitbeschäftigung begründet (Abbildung 17). Bereits zuvor eingesetzte Leiharbeiter/innen wurden im Jahr 2013 in ein Beschäftigungsverhältnis zu GroundSTARS übernommen.⁴⁷ Die Übernahme der Leiharbeitskräfte erfolgte überwiegend als sogenannte Effektivstundenkräfte, die mit Teilzeitverträgen bei GroundSTARS beschäftigt werden. Darüber hinaus bewältigen die Beschäftigten der FHG-Tochter seit dem Ausscheiden des Konkurrenten Acciona fast die gesamte Flugzeug- und Gepäckabfertigung am Flughafen Hamburg.

Abbildung 17: Beschäftigungsentwicklung bei GroundSTARS



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Flughafen Hamburg GmbH 2005-2013.

⁴⁵ Vgl. Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (Stichtag 31.12.2013).

⁴⁶ Vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Hamburg GmbH 2013, S. 30.

⁴⁷ Die Übernahme wurde notwendig durch die Leiharbeitsrichtlinie für Hamburg. Die Hamburger Richtlinie zur Beschäftigung von Leiharbeiterinnen und Leiharbeitern schränkt den Einsatz von Leiharbeit in den Tochtergesellschaften der Stadt Hamburg stark ein.

Neueinstellungen bei GroundSTARS erfolgen nur noch über befristete Arbeitsverträge und in Teilzeit. Diesen sogenannten „Flex- oder Effektivstundenarbeitskräften“ wird in den Arbeitsverträgen eine (zumeist niedrige) monatliche Mindestarbeitszeit garantiert (z.B. 80 Stunden pro Monat). In der Regel fällt mehr Arbeit für die Beschäftigten an, die ihre monatliche Stundenzahl dann aufstocken und so ihren Verdienst erhöhen können. Das Unternehmen behält sich damit vor, möglichst flexibel auf Auftragseingänge oder besondere Vorkommnisse wie z.B. die Aschewolke 2010 reagieren zu können. Im Fall von ausbleibenden Auftragseingängen oder sonstigen Vorkommnissen fordert der Arbeitgeber keine zusätzlichen Arbeitsstunden an und hat damit keine Kosten über die Zeit des „Leerlaufs“ zu tragen.

Alle jüngst eingestellten Beschäftigten von GroundSTARS sind auf dem Vorfeld flexibel einsetzbar. Insbesondere die „Effektivstundenkräfte“ werden als Springer an andere Unternehmen der FHG-Gruppe ausgeliehen. Umgekehrt werden im Bedarfsfall auch Beschäftigte von anderen FHG-Tochtergesellschaften bei GroundSTARS eingesetzt. Eine Gefahr dieser flexiblen Personalplanung ist, dass die Qualität der Verladung durch den Einsatz zu vieler ungelernter Kräfte leidet. Dies kann unter anderem für den Flughafen Hamburg in Strafzahlungungen münden, wenn Flugzeuge aufgrund von Verladeproblemen zu spät starten. Darüber hinaus gibt es durch den ständigen Wechsel Probleme bei der Einarbeitung, der Arbeitssicherheit und der Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen.

Die Einweisung als Ladehelfer/in dauert in etwa drei bis vier Wochen und findet in der Regel in der Frühschicht statt. Nach einer drei- bzw. vierjährigen Tätigkeit als Ladehelfer/in kann ein Lehrgang zum geprüften Flugzeugabfertiger/in (GFA) absolviert werden. Die berufliche Weiterqualifikation wird mit einer IHK-Prüfung bescheinigt. Mit dem danach erreichten Ausbildungs- und Qualifikationsniveau arbeiten die IHK-geprüften Flugzeugabfertiger/innen an der Schnittstelle zwischen Fluggesellschaften und dem Flughafenbetreiber FHG. Für eine reibungslose und sichere Beladung der Flugzeuge sind die Oberlader/ Ramp-Agenten verantwortlich.

Als drängende Probleme wurden von Beschäftigten in Gesprächen Arbeitssicherheit und allgemeine Gesundheitsbelastungen genannt. Ein Ladehelfer muss pro Arbeitstag etwa 1.000-1.500 Koffer zuzüglich 5-10 Tonnen Fracht bewegen. Für die Entladung eines Flugzeugs sind in der Regel ein Team von 3 Personen, einem Oberlader und zwei Mitarbeitern, vorgesehen. Bis vor einigen Jahren waren hierfür noch 4-5 Beschäftigte im Einsatz. Auch die Ladezeiten haben sich durch die kürzeren Bodenzeiten der Flugzeuge verkürzt. Heute stehen durchschnittlich etwa 45 Minuten für das Be- und Entladen eines Flugzeugs zur Verfügung. Einige Fluggesellschaften planen in Zukunft noch weniger Zeit zum Be- und Entladen ihrer Flugzeuge ein. Neben einem häufigen Arbeiten unter Zeitdruck erschweren Umweltbedingungen auf dem Vorfeld die Arbeit. Die meisten verwendeten Fahrzeuge oder Hilfsgeräte sind diesel- oder benzingetrieben, Flugzeugtriebwerke gasen nach der Landung aus und sehr laute Geräusche begleiten die Arbeit der Ladehelfer/innen. Häufig muss auf den Knien gearbeitet werden, was die körperliche Belastung noch steigert. Die Umstellung vieler Inlandsverbindungen von Lufthansa auf Maschinen von Germanwings im Jahr 2013 hat ebenfalls zu einer erheblichen Mehrbelastung geführt. Da die kleineren Flugzeuge von Germanwings nicht mit Containern beladen werden können, müssen die Maschinen per Hand beladen werden. Die Handbeladung erfolgt im Laderaum in der Regel kniend.

AHS Aviation Handling Services GmbH Hamburg

Die Aviation Handling Services GmbH Hamburg (AHS Hamburg) ist das größte Abfertigungsunternehmen am Hamburger Flughafen und betreut derzeit etwa 60 Prozent aller Passagiere und Flüge. Für den Geschäftsbereich Ground Handling der FHG organisiert die AHS Hamburg insbesondere den Check-In und das Boarding der Passagiere. Lufthansa plant die eigene Passagierabfertigung gegen Ende 2015 in eine eigene Tochtergesellschaft auszulagern. Damit könnte sich der Anteil der Passagiere, die am Flughafen Hamburg durch die AHS abgefertigt werden voraussichtlich noch einmal deutlich steigen. Bereits jetzt werden die ehemaligen Lufthansakunden SWISS und Austrian von der AHS abgefertigt.

Bei der AHS Hamburg arbeiteten im Frühjahr 2014 etwa 290 Beschäftigte. Die Beschäftigten sind überwiegend weiblich. Die AHS Hamburg ist zuständig für den Check-In und das Boarding (ca. 220 Beschäftigte), das IATA-Reisebüro (ca. 10 Beschäftigte), das Fundbüro des Flughafens (ca. 15 Beschäftigte) sowie die Koordination der Flugzeugabfertigung auf dem Vorfeld (ca. 35 Beschäftigte). Außerdem sind 10 Beschäftigte in der Verwaltung tätig.

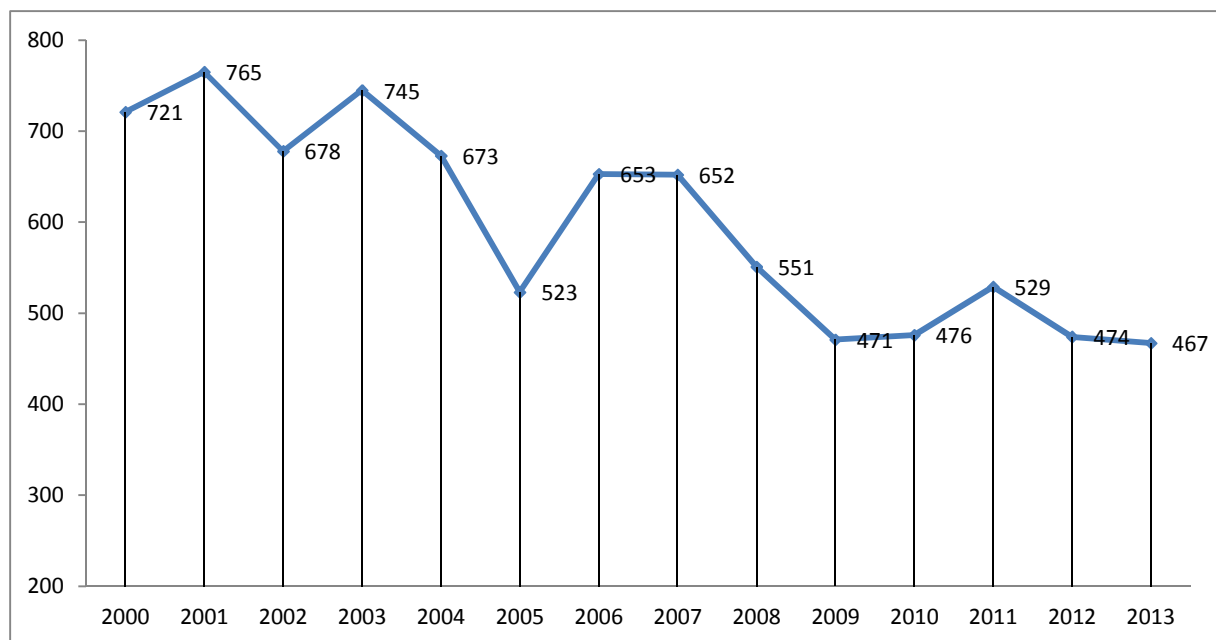
Von den etwa 290 Beschäftigten der AHS sind etwa 50 Beschäftigte in Vollzeit angestellt. Rund 10 Beschäftigte arbeiten in einem geringfügigen Beschäftigungsverhältnis. Etwa 80 Prozent der Beschäftigten werden in sogenannten „Flex-Arbeitsverhältnissen“ als sogenannte „Effektivstundenkräfte“ beschäftigt. Wie bei GroundSTARS wird den Beschäftigten eine (zumeist niedrige) monatliche Mindestarbeitszeit zugesagt (z.B. 80 Stunden pro Monat), mit der Möglichkeit gegebenenfalls mehr Schichten zu arbeiten. Ein hoher Anteil von Effektivstundenkräften an der gesamten Belegschaft ist bei der AHS Hamburg bereits mehrjährige Praxis. Ein großes Problem für die Beschäftigten liegt darin, dass die eigenen Arbeitszeiten und der monatliche Verdienst kaum kalkulierbar sind. Die geringe vereinbarte monatliche Mindestarbeitszeit kann in Kombination mit niedrigen Stundenlöhnen zu sehr geringen Verdiensten für die Beschäftigten führen. Dies gilt insbesondere in den Wintermonaten, wenn weniger Flüge starten.

Eine hohe Arbeitsintensität und eine zu knappe Personalbemessung wurden in Gesprächen mit Beschäftigten als die dringendsten Probleme genannt. Die Beschäftigten der AHS werden in die Buchungssysteme der verschiedenen Airlines eingearbeitet. Da wenig Personal vorgehalten wird, haben die Wechsel der Beschäftigten zwischen den einzelnen Buchungssystemen zugenommen. Hierdurch steigt die Wahrscheinlichkeit von Fehlern und auf ungeplante Ereignisse, wie krankheitsbedingte Ausfälle oder die Verspätung einer Passagiermaschine, kann schlechter reagiert werden. Für die Beschäftigten ist dies mit zusätzlichen Belastungen verbunden und für die Passagiere am Flughafen Hamburg mit einer geringeren Qualität des Services. Die Mitarbeiterfluktuationsrate wurde in Gesprächen im vergangenen Jahr auf rund 30 Prozent beziffert.

5.2 Luftverkehrsgesellschaften

Der Flughafen Hamburg wird von rund 60 Airlines angefliegen. Die drei größten Airlines für den Standort Hamburg sind Germanwings, Lufthansa und Air Berlin.⁴⁸ Insgesamt sind 467 Personen bei Luftfahrtunternehmen am Flughafen Hamburg beschäftigt.⁴⁹ Trotz einer deutlichen Zunahme der Passagierzahlen (+37 Prozent) seit dem Jahr 2000 und nur geringfügig weniger Flugbewegungen (-5,5 Prozent) ist die Beschäftigtenzahl bei den Luftverkehrsgesellschaften im Betrachtungszeitraum (2000 – 2013) deutlich gesunken (-35 Prozent). Personalabbau und die Auslagerung von einzelnen Aufgaben hat in den letzten Jahren zu diesem Rückgang geführt. Diese Entwicklung wird sich absehbar weiter fortsetzen. Nach den Umstrukturierungen im Jahr 2012 bei der Catering-Gesellschaft der Lufthansa LGS, hat Lufthansa angekündigt in Hamburg die Beschäftigten aus dem Passagier Handling (Check-In, Ticketschalter) aus dem Konzern in andere Lufthansa-Gesellschaften auszulagern, um Kosten zu senken.⁵⁰ Laut Arbeitnehmervertreter/innen werden voraussichtlich 370 Beschäftigte davon betroffen sein.

Abbildung 18: Beschäftigungsentwicklung bei den Luftverkehrsgesellschaften



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH 2005-2013.

⁴⁸ Lufthansa hat im Rahmen des Kostensenkungsprogramms SCORE beschlossen, einen Teil der inländischen Flüge auf die Tochtergesellschaft Germanwings zu verlagern. Dadurch ist die Bedeutung von Germanwings am Standort Hamburg stark gestiegen.

⁴⁹ Vgl. Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (Stichtag 31.12.2013).

⁵⁰ Vgl. Hamburger Abendblatt (2014): Lufthansa lagert gut 300 Jobs am Flughafen Hamburg aus. Artikel vom 14. Mai 2014.

6 Beschäftigungsentwicklung bei den privaten Sicherheitsdiensten

Seit dem Jahr 2002 gibt es einen starken Beschäftigungsaufbau im Bereich der privaten Sicherheitsdienste am Hamburger Flughafen. Das ist einerseits durch den Anstieg der Passagierzahlen und andererseits durch einen höheren Anteil von Teilzeitbeschäftigung bei den Sicherheitsdiensten erklärbar. Außerdem wird die Fluggastkontrolle am Flughafen Hamburg seit einigen Jahren nicht mehr von der Bundespolizei, sondern von privaten Sicherheitsdienstleistern durchgeführt. Zum Beschäftigungsaufbau haben außerdem die verschärften Sicherheitsbestimmungen an den Flughäfen nach dem 11. September 2001 beigetragen.

Im Jahr 2013 waren 873 Personen am Flughafen bei privaten Sicherheitsdiensten beschäftigt (Abbildung 19). Größte Anbieter von Sicherheitsdienstleistungen am Hamburger Flughafen sind der Deutscher Schutz und Wachdienst (DSW) und Securitas. Außerdem gibt es noch die Flughafen und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH (FIS).

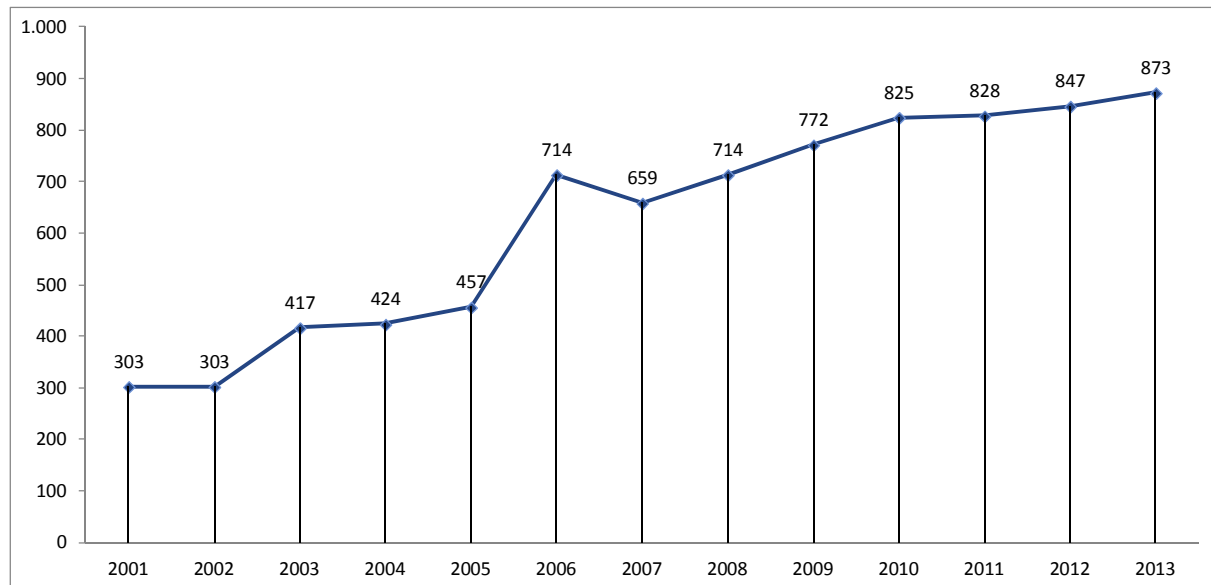
Securitas ist ein international tätiger Anbieter mit Hauptsitz in Schweden, der sich auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisiert hat. Am Flughafen Hamburg führt die SECURITAS Aviation Service International die Sicherheitsleistungen gemäß § 8 LuftSiG (Personalkontrollen und Warenkontrollen) durch. Diese Aufgabe wird durch die Flughafenbetreibergesellschaft FHG ausgeschrieben. Bei Securitas sind am Flughafen Hamburg etwa 210 Personen beschäftigt.

FIS (Flughafen und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH) gehört zum global agierenden Sicherheitskonzern ICTS Europe und bietet verschiedene Dienstleistungen im Bereich Aviation an. Am Flughafen Hamburg ist FIS für Aufgaben nach § 9 LuftSiG (Sicherungsmaßnahmen für Luftfahrtunternehmen) zuständig. Hierfür werden durch die FIS etwa 35 Personen am Flughafen Hamburg beschäftigt.

Der Deutsche Schutz und Wachdienst (DSW) ist mit etwa 550 Beschäftigten der größte Sicherheitsdienstleister am Flughafen Hamburg und ist eine hundertprozentige Tochter der Piepenbrock Gruppe. Der DSW führt seit dem Jahr 2010 die Fluggastkontrolle am Flughafen Hamburg durch (Passagier- und Gepäckkontrollen).⁵¹ Diese Aufgabe wird durch den Bund ausgeschrieben und unter Aufsicht der Bundespolizei (BPol) durchgeführt. Um eine Beschäftigung im Rahmen der Passagier- und Gepäckkontrolle durchführen zu können, muss ein/e Beschäftigte/r einen fünfwöchigen Ausbildungskurs bei der konzerneigenen Piepenbrock Akademie absolvieren und eine anschließende Prüfung bei der BPol bestehen. Die Kosten einer solchen Ausbildung in Höhe von etwa 2.000 Euro werden zumeist über Bildungsgutscheine des Arbeitsamts finanziert.

⁵¹ Piepenbrock Unternehmensgruppe GmbH (2010): Luftsicherheit: Souverän und flexibel, Einweihungsfeier des DSW am Flughafen Hamburg. Pressemitteilung vom 23. Juni 2010, Webseite.

Abbildung 19: Beschäftigungsentwicklung im Bereich private Sicherheitsdienste



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH von 1995-2013.

Die Personalplanung beim DSW richtet sich nach der Stundenabforderung durch die BPol und dem durch die Airlines angekündigten Passagieraufkommen. Dadurch erfolgt die Planung des Personaleinsatzes oft sehr kurzfristig. Beim DSW werden daher nur etwa 45 Prozent der Beschäftigten in Vollzeit (160 Stunden im Monat), die übrigen Beschäftigten mit flexiblen Teilzeitverträgen angestellt. Viele Teilzeitverträge sehen eine Beschäftigung im Volumen von 120 bzw. 140 Stunden im Monat vor. Dieses vereinbarte Arbeitszeitkontingent muss durch den Arbeitgeber als Mindestarbeitszeit gewährleistet werden. Darüber hinaus ist es jedoch gängige Praxis bei anfallender Mehrarbeit zusätzliche Schichten zu absolvieren. Aus diesem Grund arbeiten auch Beschäftigte mit Teilzeitverträgen (120 und 140 Stunden im Monat) häufig deutlich länger.

Die bisherigen Regelungen sahen vor, dass Mehrarbeit am Monatsende mit dem Gehalt ausgezahlt wurde und aus finanziellen Gründen war Mehrarbeit von den Beschäftigten gewünscht. Der Manteltarifvertrag vom 4. September 2013 sieht in § 14 die Einführung von Arbeitszeitkonten und in § 13 Nr. (9) ein Recht auf Anpassung der arbeitsvertraglichen vereinbarten Arbeitszeit vor, wenn diese im Vorjahr um mehr als zehn Prozent überschritten wurde.⁵² Es ist davon auszugehen, dass diese Regelung auf viele Beschäftigten des DSW am Flughafen anwendbar ist.

⁵² Manteltarifvertrag für Sicherheitskräfte an Verkehrsflughäfen vom 1. September 2013, § 13 Nr. (9).

7 Beschäftigungsentwicklung in weiteren Tätigkeitsbereichen und Unternehmen

7.1 Luftfrachtverkehr und Speditionen auf dem Flughafengelände

Im Jahr 2013 wurden am Flughafen Hamburg insgesamt etwa 66.000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen⁵³ Hiervon entfielen etwa 28.000 Tonnen auf den Flugzeugfrachtumschlag. D.h. es wurden im vergangenen Jahr insgesamt 13.128 Tonnen Luftfracht ausgeladen (+18 Prozent im Vergleich zum Vorjahr) und 15.161 Tonnen Luftfracht eingeladen (-11,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr).⁵⁴ Die restlichen etwa 38.000 Tonnen entfielen auf den LKW-Frachtumschlag.

Im Vergleich zum Jahr 2012 ist der gesamte Frachtumschlag am Flughafen Hamburg im Jahr 2013 um 3,3 Prozent gewachsen. Hierbei fiel das Wachstum beim LKW-Frachtumschlag (+5,5 Prozent) jedoch deutlich höher aus als beim Luftfrachtumschlag (+0,4 Prozent). Damit wuchs der Luftfrachtumschlag am Flughafen Hamburg geringfügig stärker als im bundesdeutschen Durchschnitt (+0,2 Prozent).

Hamburg ist kein großer Luftfracht-Flughafen. Das liegt vor allem an den fehlenden Interkontinentalflügen. Bezogen auf das umgeschlagene Luftfrachtvolumen rangiert der Flughafen Hamburg an zehnter Stelle unter den deutschen Flughäfen,⁵⁵ aber die Abstände zu anderen Standorten sind groß. So wird am Flughafen Hamburg nur etwa ein Prozent der Luftfrachtmenge umgeschlagen, die am Flughafen Frankfurt umgeschlagen wird und etwa drei bis vier Prozent der Mengen, die an den Flughäfen Leipzig/Halle oder Köln/Bonn umgeschlagen werden.⁵⁶ Nach Tonnage ist die Airline Emirates, die Nummer eins unter den Hamburg anfliegenden Gesellschaften, deutlich vor der Lufthansa oder Air France-KLM.⁵⁷

Der Abfertigungspartner für Emirates ist die Hamburger Luft-Hafen-Umschlagsgesellschaft (LHU).⁵⁸ Neben der LHU sind insbesondere die Anbieter Lufthansa Cargo und Swissport Cargo am Flughafen Hamburg tätig. Bei Lufthansa Cargo und Swissport Cargo sind jeweils etwa 60 Personen beschäftigt. Im Jahr befördert die Swissport Cargo etwa 19.600 Tonnen Fracht am Flughafen Hamburg.⁵⁹

Im Frühjahr 2014 wurde mit dem Bau eines neuen Luftfrachtzentrums auf der Fläche des Holiday-Parkplatzes P8 begonnen. Ab Mitte 2015 soll dieses das alte Luftfrachtzentrum ersetzen. Insgesamt soll der Neubau eine Jahreskapazität von 150.000 Tonnen Luftfracht haben⁶⁰, was mehr als eine Verdopplung des Umschlags an Luftfracht auf dem Flughafengelände Hamburg entspricht.

⁵³ Vgl. ADV-Verkehrsstatistik Dezember 2013.

⁵⁴ Vgl. ADV-Jahresstatistik 2014, S. 10.

⁵⁵ Vgl. ADV-Jahresstatistik 2014, S. 10.

⁵⁶ Vgl. ADV-Jahresstatistik 2014, S. 10.

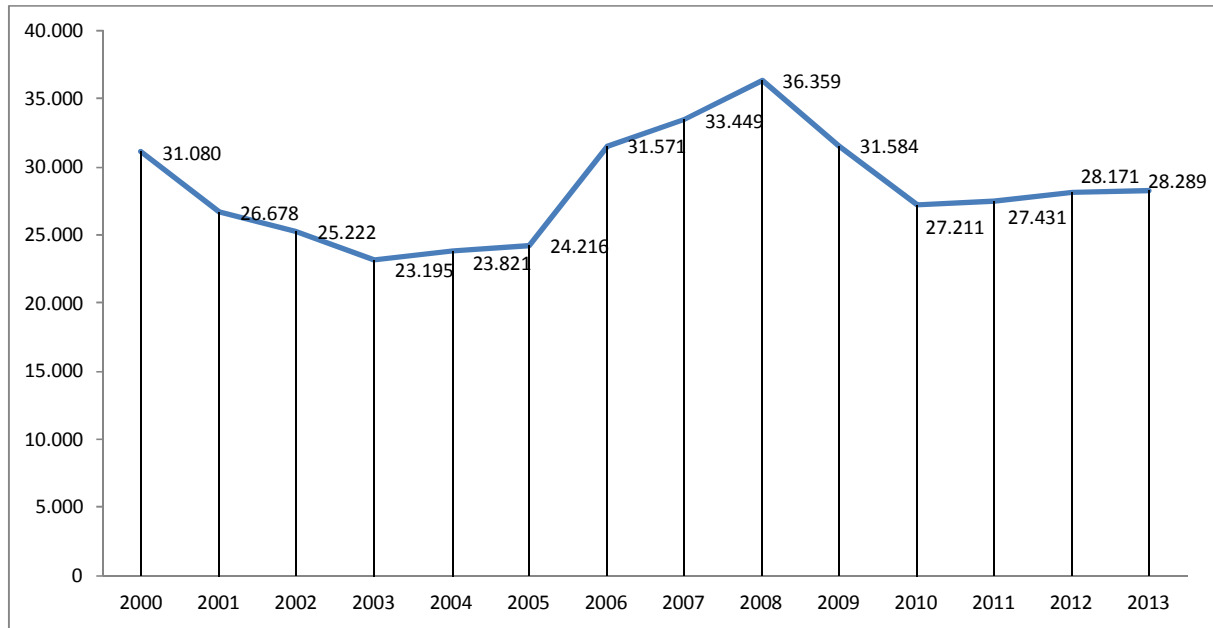
⁵⁷ Vgl. Siegmund, Heiner (2011): Hamburg verärgert Luftfrachtkunden. Artikel in Die Welt vom 17. Mai 2011.

⁵⁸ Vgl. Bundesanzeiger

⁵⁹ Vgl. Website des Unternehmens Swissport, Hamburg Cargo Services.

⁶⁰ Vgl. Flughafen Hamburg GmbH (2013): Hamburg Airport ersetzt altes Luftfahrtzentrum. Moderne Gebäude und Anlagen am Weg beim Jäger, Pressemitteilung vom 19.09.2013.

Abbildung 20: Umgeschlagene Luftfracht in Tonnen

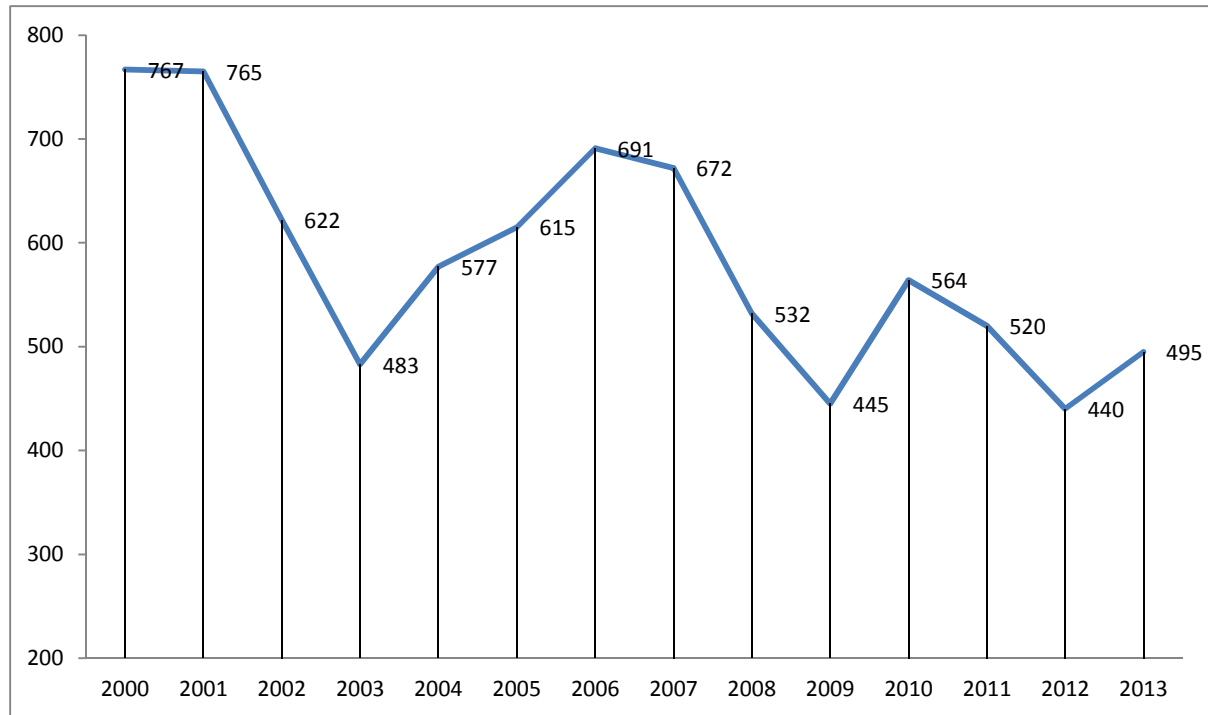


Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der ADV-Jahresstatistiken 2000-2013

Über den reinen Flugzeugfrachturnschlag hinausgehend waren am Flughafen Hamburg im Jahr 2013 insgesamt rund 495 Personen im Bereich Speditionen tätig.⁶¹ Dies sind rund 36 Prozent weniger Beschäftigte als zu Beginn des Betrachtungszeitraums (2000 – 2013). Auch wenn man die starken Schwankungen in einzelnen Jahren berücksichtigt, zeigt sich, dass sich das Beschäftigungsvolumen in diesem Bereich erheblich verringert hat.

⁶¹ Vgl. Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (Stichtag 31.12.2013).

Abbildung 21: Beschäftigungsentwicklung im Bereich Speditionen



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH 2005-2013.

Im Luftfracht-Geschäft sorgen Überkapazitäten für einen massiven Preiswettbewerb. Ursachen für das nur geringe Wachstum sind unter anderem die Euro-Krise und die abgeschwächte wirtschaftliche Entwicklung in Teilen Asiens.⁶² Die Statistiken des ADV zeigen in der Luftfrachtbranche deutlich höhere Fluktuationen im Jahresverlauf als im Passagiergeschäft. Starke Wachstums- und Verlustphasen wechseln sich ab. So wuchs das umgeschlagene Luftfrachtvolumen am Flughafen Hamburg im Januar 2013 um 4,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat und schrumpfte im Februar 2013 um 4,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat.⁶³ Diese Geschäftsentwicklung sorgt für einen hohen Bedarf an Flexibilität für die Luftfrachtanbieter. Der Kostendruck und der große Bedarf an Flexibilität haben in der Frachtbranche zu Subunternehmerstrukturen geführt.⁶⁴ Durch den Einsatz von externen Dienstleistern (Werkverträge und Zeitarbeit) minimieren Unternehmen das Risiko, bei kurzfristigen Auftragsrückgängen hohe Personalüberhänge zu haben.

⁶² Vgl. Diekmann, Florian / Schmitt, Jörg (2014): Schmiergeldverdacht: Razzia gegen Lufthansa-Frachttochter. Artikel Spiegel Online vom 18. Februar 2014.

⁶³ Vgl. ADV-Jahresstatistik 2014, S. 5.

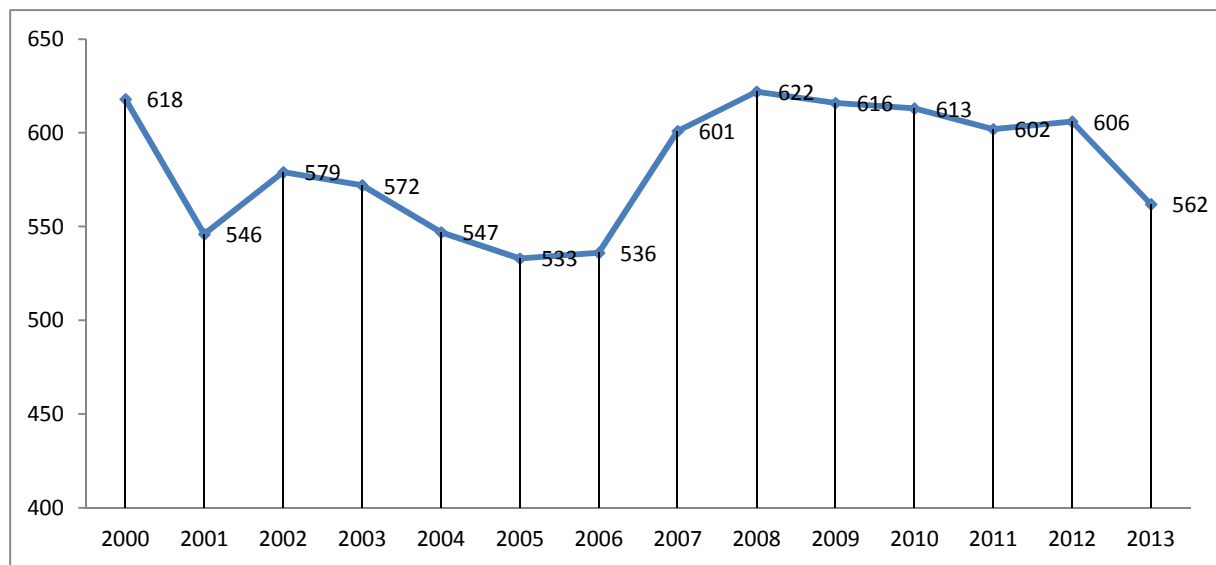
⁶⁴ Vgl. Handelsblatt (2014): Spurensuche bei Lufthansa Cargo. Artikel vom 20. Februar 2014.

7.2 Behörden und öffentliche Arbeitgeber

Insgesamt waren im Jahr 2013 rund 562 Personen bei Behörden am Flughafen Hamburg beschäftigt.⁶⁵ Dabei stellen die Bundespolizei und der Zoll den mit großem Abstand größten Teil der öffentlichen Beschäftigten am Flughafen Hamburg. Das Beschäftigungsvolumen bei den Behörden am Flughafen Hamburg scheint nur gering auf sich ändernde Bedingungen wie ein gesteigertes Passagieraufkommen zu reagieren.

Die Fluggastkontrollen werden am Flughafen Hamburg seit einigen Jahren an private Sicherheitsdienstleister abgegeben, die diese Aufgabe unter Aufsicht der Bundespolizei (BPol) durchführen. Die Entgelt- und Beschäftigungsbedingungen der Beschäftigten im öffentlichen Dienst richten sich nach den Bestimmungen des TVöD.

Abbildung 22: Beschäftigungsentwicklung Behörden



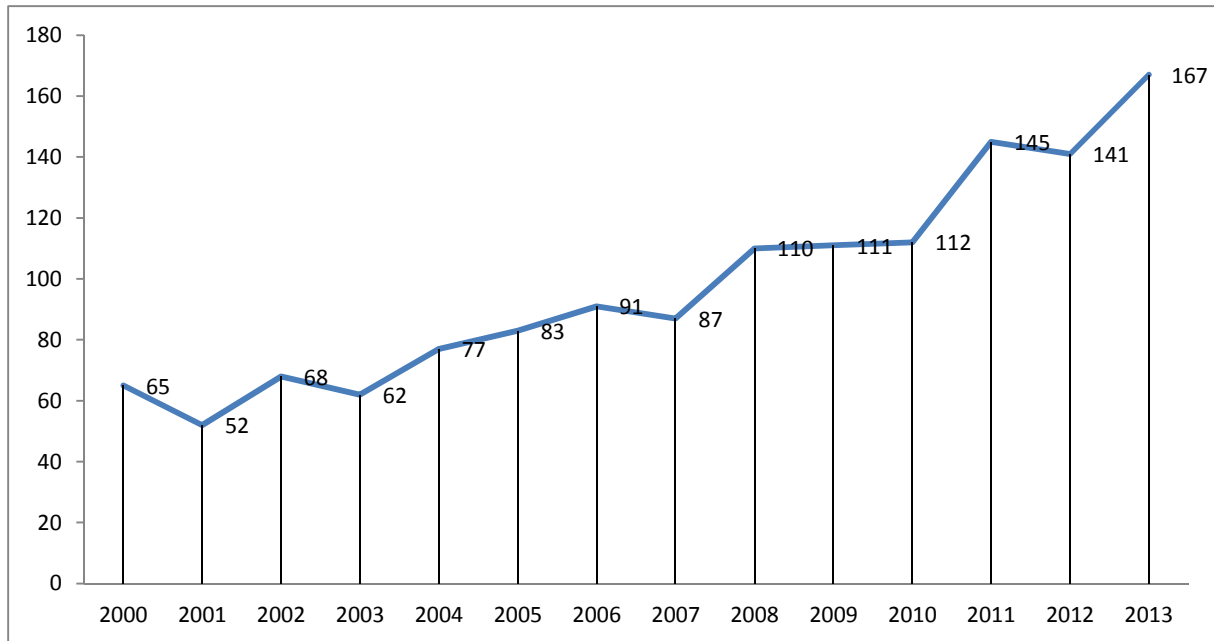
Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH 2005-2013.

7.3 Reinigungsdienste

Die Zahl der Beschäftigten bei Reinigungsdiensten am Flughafen Hamburg ist seit dem Jahr 2005 um 101 Prozent und im Vergleich zum Jahr 2000 um 256 Prozent gestiegen. Das Wachstum der Reinigungsdienste verläuft stetig und überproportional zur Entwicklung der Passagierzahlen am Flughafen Hamburg. Das liegt u.a. daran, dass bis vor 2004 die FHG viele Bereiche des Flughafens noch selbst gereinigt hat. In den letzten Jahren wurde die Reinigung schrittweise von externen Anbietern übernommen. Außerdem gab es nach Aussagen von Arbeitnehmervertretern in diesem Bereich in den letzten Jahren ebenfalls eine deutliche Zunahme an Beschäftigungsverhältnissen in Teilzeit und damit eine gestiegene Zahl der Beschäftigten. Am Flughafen Hamburg sind vor allem die Reinigungsunternehmen Dr. Sasse und GRG tätig.

⁶⁵ Vgl. Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (Stichtag 31.12.2013).

Abbildung 23: Entwicklung Beschäftigtenzahl Reinigungsdienste



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH von 1995-2013.

Die Firma Dr. Sasse ist eine Aktiengesellschaft in Familienbesitz. Zusammen beschäftigen die beiden Reinigungsfirmen derzeit ca. 140 Menschen am Flughafen Hamburg. Für die Beschäftigten im Bereich Gebäudedienstleistungen gilt ein Mindestlohtarifvertrag, der zwischen IG BAU und Bundesinnungsverband der Gebäudereiniger ausgehandelt worden ist und 2013 vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales für allgemeinverbindlich erklärt wurde. Dieser gilt ab dem 1. Januar 2014 für 24 Monate.

7.4 Einzelhandel, Gastronomie und weitere Dienstleistungen

Am Flughafen Hamburg gibt es eine Anzahl von Geschäften in den Bereichen Gastronomie, Einzelhandel, Reisbüros, Reisebedarf und Autovermietung. Im Gastronomiebereich sind 15 Bars oder Cafés und neun Restaurants vorhanden. Darüber hinaus gibt es etwa 45 Einzelhandelsgeschäfte, sechs Autovermieter und 28 Reisebürocounter am Flughafen.

Gerade im Segment dieser Dienstleister gibt es erkennbar einen Beschäftigungsaufbau. Wachstumstreiber für die Beschäftigungsentwicklung der letzten Jahre waren vor allem der Einzelhandel, Busdienste und Autovermieter. Der starke Beschäftigungsaufbau im Einzelhandel kann insbesondere durch die Neueröffnung der Airport Plaza Ende 2008 erklärt werden.

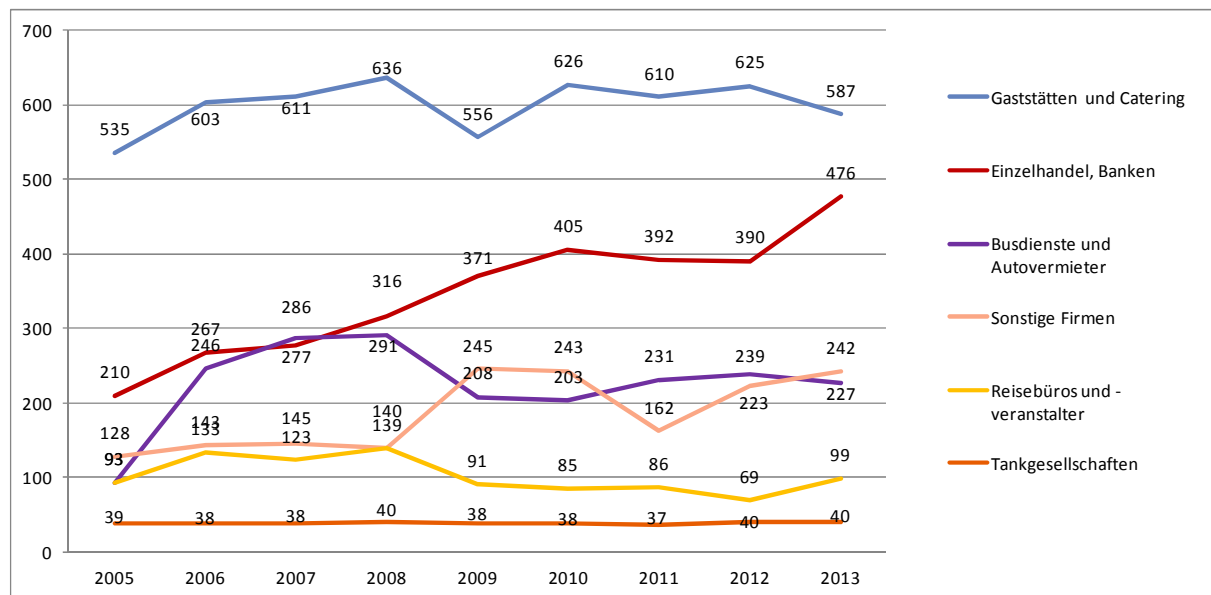
Tabelle 2: Veränderung der Beschäftigtenzahlen in den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie und weitere Dienstleistungen

Veränderungen 2005 bis 2013 in %	
Gaststätten und Catering	+ 9,7
Einzelhandel, Banken	+ 126,7
Busdienste und Autovermieter	+ 144,1
Sonstige Firmen	+ 89,1
Reisebüros und -veranstalter	+ 6,5
Tankgesellschaften	+ 2,6

Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH von 2005/2013.

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Zeitverlauf zeigt, wie stark einzelne Dienstleistungsanbieter auf veränderte Nachfrage reagieren.

Abbildung 24: Beschäftigungsentwicklung im Bereich Einzelhandel, Gastronomie und weitere Dienstleistungen



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH von 2005-2013.

7.5 Personaldienstleister am Flughafen Hamburg

Einer der größeren Personaldienstleister ist die Firma KMR im Bereich der Passagierabfertigung (Check-In- Bordkartenkontrolle, Fluggastbetreuung). Das Unternehmen beschäftigt etwa 70 Personen am Flughafen Hamburg einzig mit der Betreuung der Check-in Automaten für die Lufthansa-Flüge. Außerdem ist der Personaldienstleister Aviation Power als Tochter von Lufthansa Technik am Flughafen Hamburg vertreten.

Die Zahl der Zeitarbeitsfirmen und externe Personaldienstleister spielen im Aviation-Bereich des Flughafen Hamburgs seit Einführung der Hamburger „Richtlinie zur Beschäftigung von Leiharbeiterinnen und Leiharbeitern“ eine geringere Rolle. Die Richtlinie schränkt den Einsatz von Leiharbeiter/innen in den Tochtergesellschaften der Stadt Hamburg stark ein und regelt die gleiche Bezahlung von Leiharbeiter/innen. Vor in Kraft treten der Richtlinie lag die Quote der Leiharbeiter/innen bei den Bodenverkehrsdiensten zeitweise bei rund einem Viertel der Beschäftigten (Kapitel 5). Darüber hinaus gibt es seit Jahren die Praxis einer konzerninternen Arbeitnehmerüberlassung bei den FHG-Töchtern, d.h. die Beschäftigten werden je nach Personalbedarf innerhalb der FHG Tochterunternehmen „verliehen“.

8 Ergebnisse der Betriebsstättenerhebung im Frühjahr 2014

Im Frühjahr 2014 hat die FHG eine Betriebsstättenerhebung durchgeführt, bei der in diesem Jahr auch eine Befragung der am Flughafen ansässigen Unternehmen zur Beschäftigungsstruktur möglich war (Fragebogen siehe Anhang). Für die Befragung wurden alle Unternehmen und Betriebe angeschrieben, die auf dem Gelände des Flughafens Hamburg tätig sind. Die FHG-Gruppe selbst ist nicht Bestandteil der Auswertung. Insgesamt wurden 220 Betriebe angeschrieben. Die Rücklaufquote für die Befragung lag bei 37 Prozent der angeschriebenen Unternehmen (81 Unternehmen). Bei den antwortenden Unternehmen handelt es sich um 54 kleine Betriebe (1-10 Beschäftigte), 21 mittlere Betriebe (11-99 Beschäftigte) und sechs große Betriebe (ab 100 Beschäftigte). Kleine Betriebe sind insbesondere in den Bereichen Einzelhandel/Banken, Reisebüros und -veranstalter, Spediteure und in dem Bereich „Sonstige“ vertreten.

Insgesamt erfasst die Befragung mit 2.599 Beschäftigten rund 54 Prozent aller Beschäftigungsverhältnisse am Flughafen Hamburg (ohne die FHG-Gruppe). Um einen besseren Eindruck zur Repräsentativität der Ergebnisse in den einzelnen Bereichen zu vermitteln, zeigt die folgende Tabelle, wie viele der Beschäftigten in den einzelnen Bereichen (außerhalb der FHG-Gruppe) durch die Befragung erfasst werden.

Tabelle 3: Repräsentativität der Befragungsergebnisse aufgeteilt nach Bereichen (FHG-Gruppe ist nicht Bestandteil der Befragung)

Bereich	Die Unternehmen, die an der Befragung teilgenommen haben decken folgenden Anteil an der Beschäftigung in ihrem Bereich ab:
Behörden	80 %
Luftfahrtunternehmen	10 %
Handlingagents (ohne FHG Töchter)	93 %
Speditionen	31 %
Gaststätten und Catering	46 %
Busdienste und Autovermietung	15 %
Tankgesellschaften	100 %
Reisebüros und -veranstalter	73 %
Einzelhandel und Banken	57 %
Sicherheitsdienste	64 %
Reinigungsdienste	55 %
„Sonstige“	⁶⁶

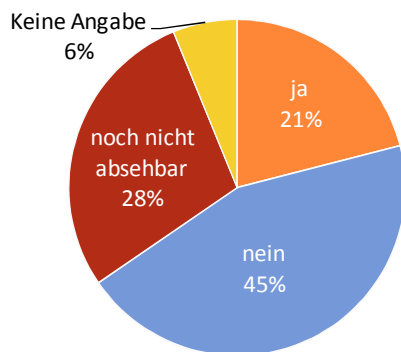
Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (81 Unternehmen mit 2.599 Beschäftigten; Stichtag 31.12.2013).

⁶⁶ Um eine bessere Auswertbarkeit der Ergebnisse der Befragung zu erreichen, wurde der Bereich „Sonstige“ für diese Auswertung zusätzlich in die Bereiche Flugsicherung und „Sonstige“ unterteilt. Die Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen aus der Betriebsstättenbefragung ist aus diesem Grund in diesem Bereich nicht gegeben.

Geplante Vergrößerungen der Belegschaft

Um festzustellen, ob und in welchem Umfang ein Beschäftigungswachstum am Flughafen Hamburg in nächster Zeit zu erwarten ist, wurden die Unternehmen danach befragt, ob sie in absehbarer Zeit planen, ihre Belegschaft zu vergrößern. Rund 22 Prozent der Unternehmen, die sich an der Erhebung beteiligt haben, gaben an in absehbarer Zeit ihre Belegschaft vergrößern zu wollen. Hierbei handelt es sich zumeist um kleine und mittlere Betriebe. In 28 Prozent der befragten Unternehmen ist es noch nicht absehbar, ob sie in nächster Zeit zusätzliche Beschäftigte anstellen werden. Rund 44 Prozent der Unternehmen planen in nächster Zeit keine Vergrößerung ihrer Belegschaft.

Abbildung 25: Geplante Vergrößerung der Belegschaft



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (81 Unternehmen mit 2.599 Beschäftigten; Stichtag 31.12.2013).

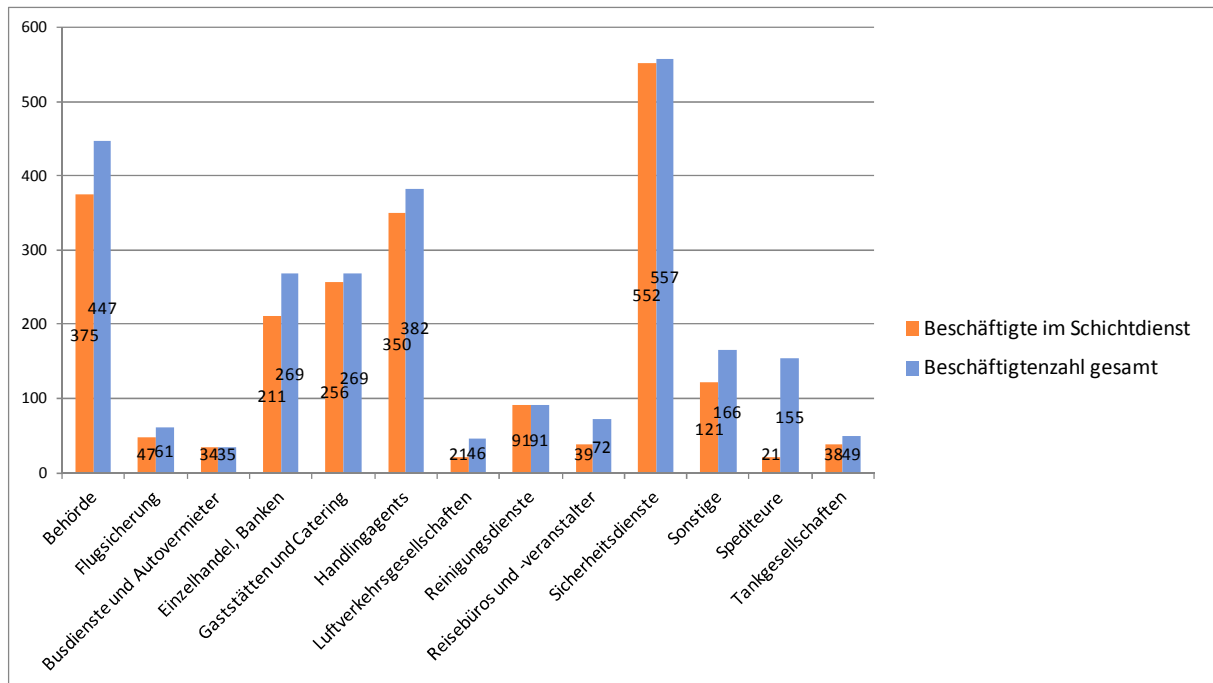
Insbesondere in den Bereichen Reisebüros und -veranstalter, Spediteure und „Sonstige“ planen Unternehmen zusätzliche Beschäftigte am Flughafen Hamburg einzustellen. In dem in den letzten Jahren stark gewachsenen Bereich der privaten Sicherheitskräfte planen die Unternehmen in absehbarer Zeit keine Vergrößerung der Belegschaft. Insbesondere in dem Bereich Einzelhandel/Banken ist es für viele Unternehmen noch nicht vorhersehbar, ob sie in näherer Zukunft ihre Beschäftigtenzahl erhöhen werden.

Schichtarbeit dominiert

Der Arbeitsmenge am Flughafen wird durch das Reiseverhalten der Passagiere und die daraus resultierenden Flugpläne der Airlines bestimmt. Insbesondere morgens und abends landen und starten viele Flugzeuge und müssen abgefertigt werden. Am Anfang und Ende der Arbeitswoche ist diese „Rush-Hour“ besonders ausgeprägt. Die Schwankungen des Arbeitsanfalls am Flughafen Hamburg schlagen sich in einem hohen Anteil an Schichtarbeit nieder. Rund 73 Prozent der Beschäftigten in den befragten Unternehmen am Flughafen Hamburg sind in Schichtarbeit tätig. Für die Beschäftigten ist Schichtarbeit häufig mit zusätzlichen Belastungen verbunden.⁶⁷ Beispielsweise beginnen viele Schichten am Flughafen bereits sehr früh am Morgen. Durch eine schlechtere öffentliche Nahverkehrsanbindung am frühen Morgen wird ein eigenes Auto häufig zur Voraussetzung für eine Beschäftigung am Flughafen. In vielen Bereichen findet eine Beschäftigung fast ausschließlich im Schichtdienst statt.

⁶⁷ Beermann, Beate (2008): Nacht- und Schichtarbeit – ein Problem der Vergangenheit? Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin.

Abbildung 26: Schichtdienst nach Branchen



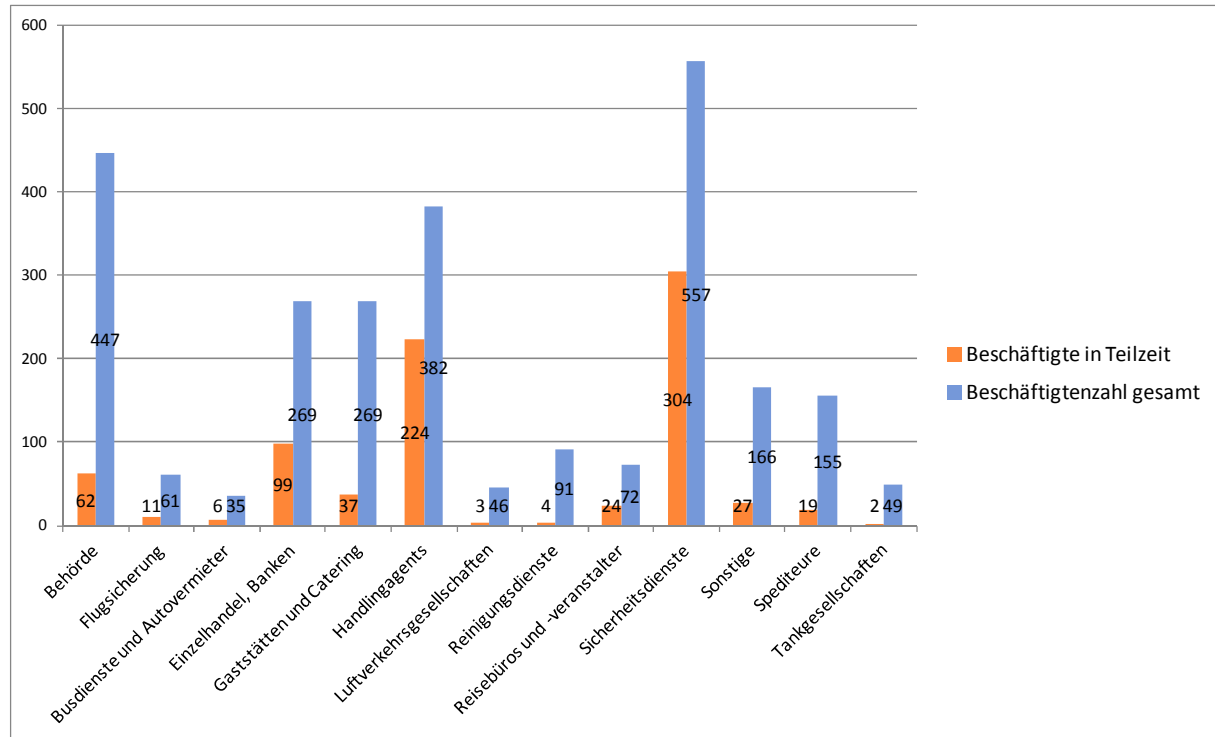
Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (81 Unternehmen mit 2.599 Beschäftigten; Stichtag 31.12.2013).

Teilzeitbeschäftigung

Rund 68 Prozent der Beschäftigten der befragten Unternehmen am Flughafen sind in Vollzeit beschäftigt, rund 32 Prozent in Teilzeit. Zum Vergleich: Im Jahr 2010 waren in Deutschland etwa 26 Prozent aller Beschäftigten in Teilzeit angestellt.⁶⁸ Insbesondere in den Bereichen Einzelhandel und Banken, Handlingagents, Reisebüros und -veranstalter und Sicherheitsdienste ist Teilzeitarbeit überdurchschnittlich verbreitet. In diesen Bereichen arbeiten zum Teil mehr als 50 Prozent der Beschäftigten in Teilzeit.

⁶⁸ Brenke, Karl (2011): Anhaltender Strukturwandel zur Teilzeitbeschäftigung, DIW, Berlin, S. 6.

Abbildung 27: Teilzeitbeschäftigung nach Branchen



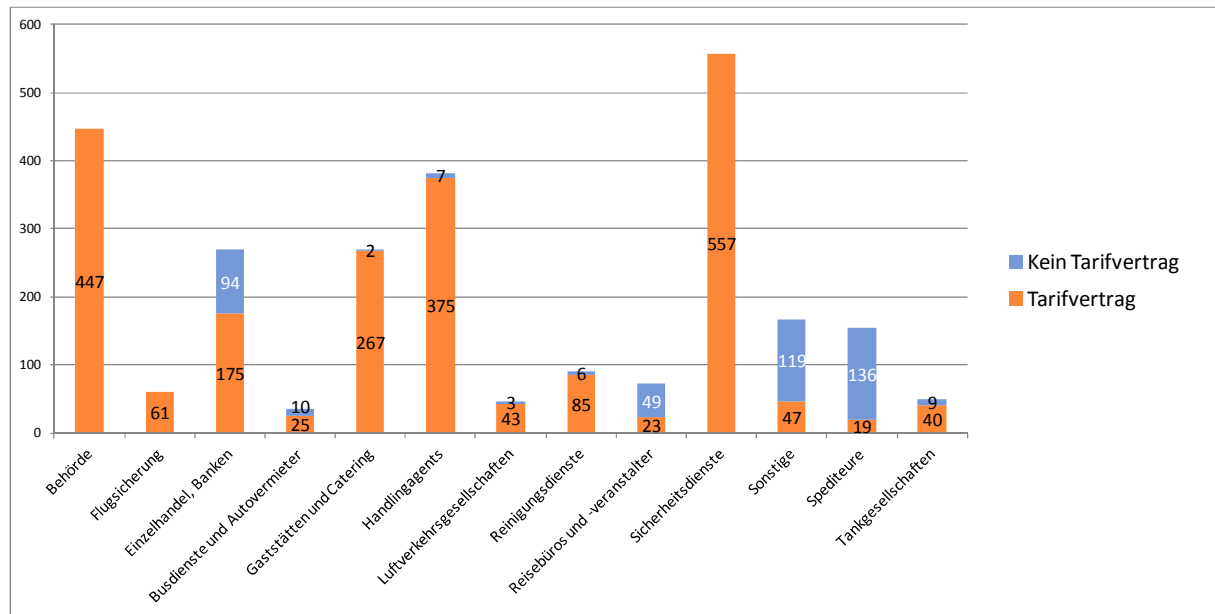
Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (81 Unternehmen mit 2.599 Beschäftigten; Stichtag 31.12.2013).

Hohe Tarifbindung

Wie in vielen anderen Bereichen auch sind am Flughafen Hamburg vor allem die mittleren und großen Betriebe tarifgebunden. Wenn Tarifbindung auf die Beschäftigten bezogen wird, sind daher 83 Prozent der erfassten Beschäftigungsverhältnisse tarifgebunden. Hier ist zu beachten, dass die vorliegende Befragung nicht alle am Flughafen tätigen Unternehmen abbildet, so dass in dieser Darstellung die Tarifbindung der Beschäftigten am Flughafen Hamburg etwas überzeichnet wird. Die Tarifbindung rund um den Flughafen bleibt aber hoch, da viele der Beschäftigten bei einem öffentlichen Arbeitsgeber beschäftigt sind bzw. im Bereich der Sicherheitsdienste eine Tarifbindung die Voraussetzung zur Bewerbung für die Vergabe eines öffentlichen Auftrags ist.

Die Tarifbindungsquote der Unternehmen liegt dagegen nur bei etwa 38 Prozent. Die Mehrzahl der 81 Betriebe am Flughafen Hamburg, die im Rahmen der Erhebung zu einer Auskunft bereit waren, ist nicht tarifgebunden. Insbesondere in den Bereichen Einzelhandel/ Banken, Reisebüros und -veranstalter, Spediteure und „Sonstige“ sind nur wenige Betriebe tarifgebunden. Erklärbar ist die geringere Tarifbindung durch die hohe Zahl der kleinen Unternehmen in diesen Bereichen und der Branchenstruktur der am Flughafen tätigen Dienstleister.

Abbildung 28: Tarifgebundene Beschäftigte nach Branchen

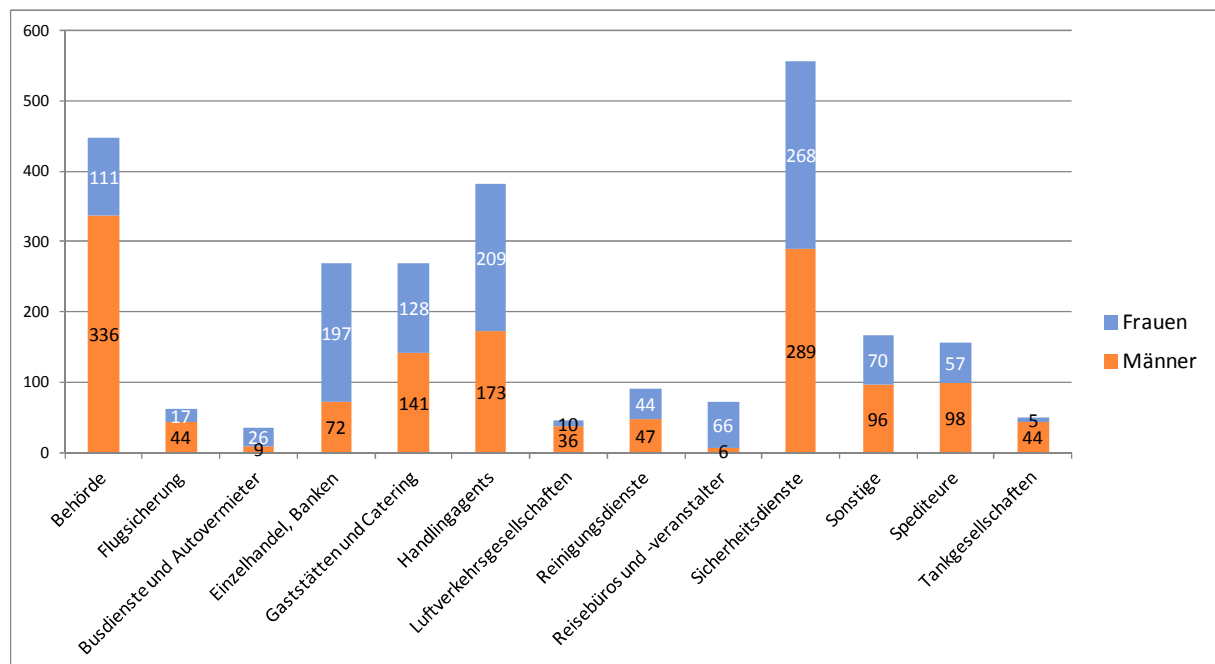


Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (81 Unternehmen mit 2.599 Beschäftigten; Stichtag 31.12.2013).

Frauen und Männer am Flughafen

Bei den insgesamt 2.599 Beschäftigungsverhältnissen, über die Angaben aus der Erhebung vorliegen, handelt es sich um 1.208 Arbeitnehmerinnen und 1.391 Arbeitnehmer. Die folgende Abbildung zeigt die Geschlechterverteilung nach Branchen.

Abbildung 29: Geschlechterverteilung nach Branchen



Quelle: Eigene Darstellung nach Zahlen der Betriebsstättenerhebung der Flughafen Hamburg GmbH (81 Unternehmen mit 2.599 Beschäftigten; Stichtag 31.12.2013).

Hier zeigt sich, dass es auch am Flughafen „typisch weibliche“ und „typisch männliche“ Bereiche gibt. Wenig überraschend sind in Reisebüros und bei Reiseveranstaltern 92 Prozent der Beschäftigten Frauen. Die Bereiche Spediteure und Tankgesellschaften sind hingegen männlich geprägt. Ebenso sind die Beschäftigten bei den Behörden am Flughafen Hamburg zu 80 Prozent Männer.

Geringfügige Beschäftigungsverhältnisse

Etwa fünf Prozent der mit der Befragung erfassten Beschäftigungsverhältnisse am Flughafen Hamburg sind geringfügig (bis 450€/Monat). Die tatsächliche Zahl an geringfügig Beschäftigten am Flughafen Hamburg kann allerdings höher liegen, da vor allem kleinere und mittlere Unternehmen sich nicht an der Erhebung beteiligt haben. Geringfügige Beschäftigung findet sich auch am Flughafen vor allem in dem Bereich Gaststätten und Catering sowie in dem Bereich „Sonstige“.

Niedrige Ausbildungsquote

Mit der Betriebsstättenerhebung wurde auch die Zahl der Auszubildenden in den Betrieben am Flughafen Hamburg erfasst. Insgesamt gaben die Betriebe eine Zahl von 80 Auszubildenden an. Dies entspricht einer Ausbildungsquote von 3,0 Prozent. Die Ausbildungstätigkeit der befragten Betriebe am Flughafen ist im Vergleich zur Gesamtwirtschaft eher niedrig. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei vielen Tätigkeiten am Flughafen jedoch nicht um Ausbildungsberufe handelt. Ausbildungsplätze finden sich insbesondere in den Bereichen Einzelhandel/Banken, Gaststätten und Catering und bei den Handlingagents.

9 Entlohnung und Arbeitsbedingungen am Flughafen Hamburg

9.1 Teilweise abgekoppelte Lohnentwicklung

FHG-Gruppe

Die Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten der FHG-Gruppe sind tariflich geregelt. Hinsichtlich der Arbeits- und Entlohnungsbedingungen der Beschäftigten gibt es Unterschiede zwischen direkt bei der FHG und den bei den Tochterunternehmen beschäftigten Personen.

Für die rund 700 Beschäftigten der FHG gilt der TVöD. Darüber hinaus finden die Regelungen des TVöD Anwendung auf einen Teil der Beschäftigten der Tochterunternehmen RMH, SAEMS und AIRSYS (etwa 130 Beschäftigte insgesamt). Das sind Beschäftigte, die bei der Ausgliederung dieser Unternehmen in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis zur FHG standen. Die restlichen Beschäftigten der Tochtergesellschaften fallen seit der Ausgründung der Tochterunternehmen unter eigene Tarifverträge. Die Ausgliederung der Tochtergesellschaften aus der FHG zwischen 1998 und Mitte der 2000er Jahre ging mit einer Absenkung des Tarifniveaus im Volumen von rund 15 Prozent einher. Am deutlichsten war die Absenkung für die Beschäftigten des Tochterunternehmens GroundSTARS. Seit dem 1. Januar 2013 gilt der TV-BVD für alle Beschäftigten der Bodenverkehrsdienste GroundSTARS, STARS und CATS.⁶⁹ Er ersetzt für die Beschäftigten der FHG-Tochtergesellschaften den Tarifvertrag der FHG-Gruppe von 1998. Heute arbeiten etwa 70 Prozent der Beschäftigten der FHG-Tochtergesellschaften zu den Konditionen des TV-BVD.

Tabelle 4: Tarifverträge in der FHG-Gruppe

Unternehmen	Tarifvertrag
FHG (705 Beschäftigte + ca.130 Beschäftigte der FHG-Tochterunternehmen*)	TVöD
GroundSTARS, STARS, CATS (774 Beschäftigte)	TV-BVD
RMH (171 Beschäftigte)	Etwa 2/3 der Beschäftigten TVöD und 1/3 der Beschäftigten TV-FHG-Gruppe
SecuServe (89 Beschäftigte)	Anerkennungstarif Wach- und Sicherheitsgewerbe
AHS Hamburg (290 Beschäftigte)	TV-FHG-Gruppe

* Anmerkung: Den größten Anteil in dieser Gruppe stellen Beschäftigte bei dem FHG-Tochterunternehmen RMH.
Quelle: Eigene Darstellung; Zahlen nach der Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH 2013.

⁶⁹ Die Veränderungen in dem BVD-TV werden durch Besitzstandsregelungen abgemildert. Der BVD-TV sieht in einer Betriebsvereinbarung über Besitzstandsregelungen vor, dass alle vor dem 1. Januar 2013 bei den BVD-Gesellschaften beschäftigten Arbeitnehmer/innen weiterhin den Lohn aus dem FHG-TV erhalten.

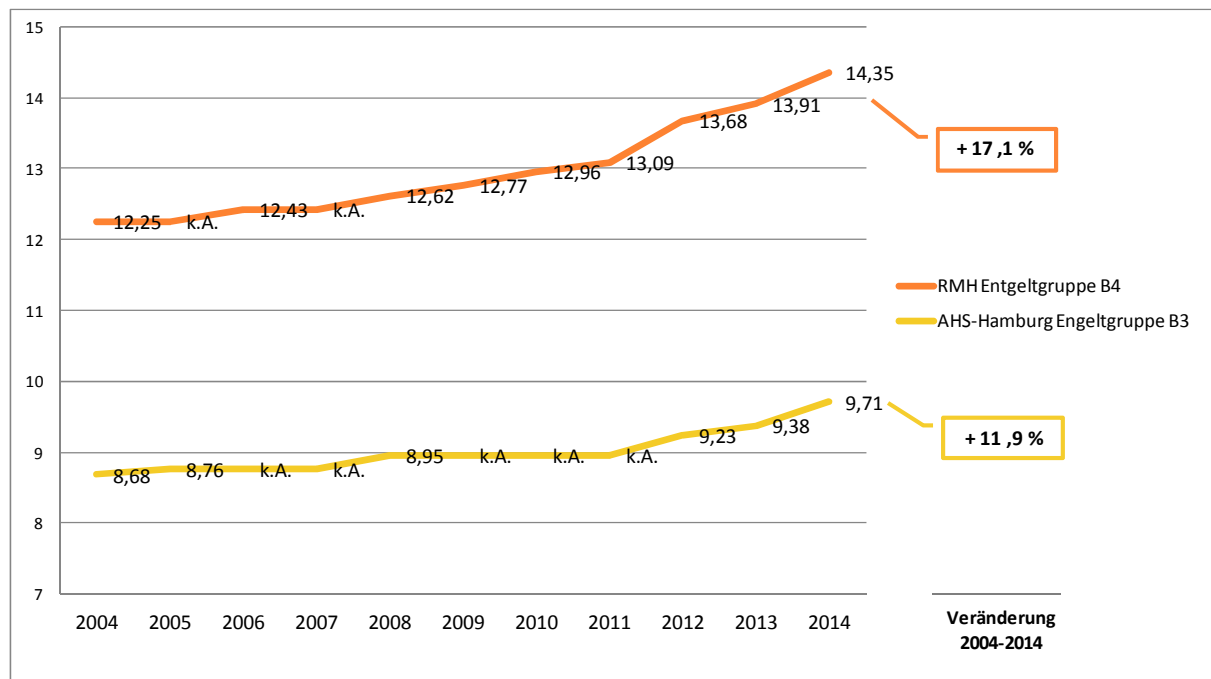
Im TV-BVD ist für gewerbliche Beschäftigte ein Monatsgrundlohn in vier Stufen je nach Betriebszugehörigkeit bzw. Qualifikation geregelt. Zusätzlich zum Monatsgrundlohn werden sogenannte tätigkeitsbezogene Zuschläge gezahlt. So variiert der Monatslohn insbesondere bei den sogenannten Flex-Arbeitskräften stark, je nach Einsatzbereich. Neu ist in diesem Tarifvertrag die Vorgabe, dass Leiharbeiter/innen nach dem Bestimmungen dieses Tarifvertrages zu entlohnen sind.

Die Tarifröhne für einzelne Tätigkeiten und Tarifverträge bei der FHG-Gruppe haben sich dabei sehr unterschiedlich im Zeitverlauf entwickelt. Neben Steigerungen der Vergütung sind trotz tariflicher Bindung auch Verringerungen in den tariflichen Entgelten zu beobachten. Bei der Darstellung ist zu beachten, dass geringe nominale Lohnsteigerungen mit Reallohnverlusten für die Beschäftigten einhergehen können. Fast alle Beschäftigten bei den FHG-Tochtergesellschaften sind von realen Lohnverlusten betroffen.

Bei dem FHG-Tochterunternehmen **RMH** (zuständig für Instandhaltung und Wartung) gilt der TV-FHG-Gruppe. Die Mehrheit der Beschäftigten ist bei RMH ab der Entgeltgruppe B4 eingruppiert. Diese Tätigkeitsgruppe setzt eine abgeschlossene Berufsausbildung und eine langjährige Berufserfahrung voraus. Im Zeitraum von 2004-2014 stiegen die Stundenlöhne in dieser Entgeltgruppe um insgesamt 17 Prozent. Hierbei ist zu beachten, dass die Stundenentgelte im Zeitraum 2004-2011 um nur sieben Prozent wuchsen. Erst für die vergangenen letzten drei Jahre können deutlichere Lohnsteigerungen beobachtet werden.

Eine ähnliche tarifliche Lohnentwicklung ist bei der **AHS Hamburg** zu beobachten. Bei der AHS-Hamburg gilt ebenfalls der TV-FHG-Gruppe. Die meisten Beschäftigten der AHS Hamburg arbeiten in der sogenannten „Passage“ beim Check-In und werden gemäß der Entgeltgruppe B3 entlohnt. Diese Entgeltgruppe setzt keine abgeschlossene Berufsausbildung, aber eine mindestens zweijährige Betriebszugehörigkeit voraus. Zwischen den Jahren 2004-2014 stiegen die Löhne in der Entgeltgruppe B3 um etwa zwölf Prozent. Eine deutliche Steigerung der Stundenentgelte kann erst seit dem Jahr 2012 beobachtet werden. Zuvor ist der Stundenlohn in der Entgeltgruppe B3 zwischen den Jahren 2004 und 2012 nur um insgesamt 6,5 Prozent gewachsen. Die folgende Abbildung zeigt die Lohnentwicklung bei dem FHG-Tochterunternehmen RMH und der AHS-Hamburg.

Abbildung 30: Lohnentwicklung bei der AHS-Hamburg und der RMH, in Euro/ Stunde (TV-FHG-Gruppe)



Quelle: TV-FHG-Gruppe

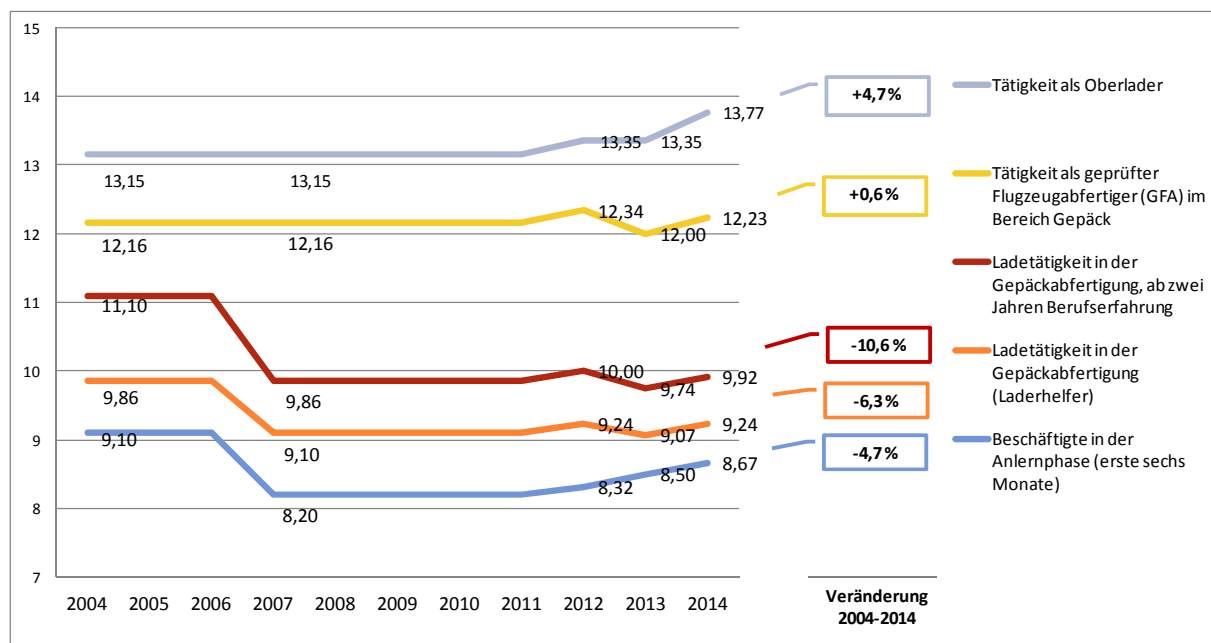
Während die Beschäftigten bei RMH und der AHS zumindest nominal ein leichtes Lohnplus von 12 beziehungsweise 17 Prozent in den letzten zehn Jahren verbuchen konnten, führt der seit dem Jahr 2013 für GroundSTARS, STARS und CATS geltende TV-BVD teilweise zu nominal geringeren Stundenentgelten als im Jahr 2004 (Abbildung 31).

Bei GroundSTARS fallen alle Beschäftigten unter die Regelungen des TV-BVD. Hinsichtlich der Vergütung haben Beschäftigte, die überwiegend in den Bereichen Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Reinigungsdienste oder Transportdienste beschäftigt sind, in den ersten sechs Monaten, in denen sie eingearbeitet und angelernt werden, einen Anspruch auf eine Gesamtstundenvergütung in Höhe von 8,67 Euro (davon tätigkeitsbezogener Zuschlag in Höhe von 0,18 Euro pro Arbeitsstunde). Nach sechsmonatiger Berufserfahrung gilt für die Ladetätigkeit in der Gepäckabfertigung ein Stundenlohn in Höhe von 9,24 Euro (davon tätigkeitsbezogener Zuschlag in Höhe von 0,75 Euro pro Arbeitsstunde). Bei Vollzeitbeschäftigung bedeutet dies ein monatliches Bruttoentgelt in Höhe von 1.439,65 Euro für eine Tätigkeit als Ladehelfer.⁷⁰

Die Umstrukturierungen in der tariflichen Vergütung haben für manche Beschäftigte bei GroundSTARS zu nominal geringeren Stundenlöhnen im Vergleich zum Lohnniveau des Jahres 2004 geführt. Lohneinbußen haben insbesondere die Beschäftigten in den niedrigeren Lohngruppen hinnehmen müssen. Nominal liegt der Stundenlohn für Beschäftigte in der Anlernphase im Jahr 2014 knapp fünf Prozent unter dem Stundenlohn aus dem Jahr 2004. Die realen Lohnverluste für diese Beschäftigtengruppen sind noch wesentlich größer.

⁷⁰ Die genannten Entgelte beziehen sich auf die Regelungen des TV-BVD für Hamburg ab dem 1. Januar 2014.

Abbildung 31: Lohnentwicklung bei GroundSTARS, 2004-2014, in Euro/Stunde



Quelle: TV-FHG und BDV-TV 2014; eigene Darstellung und Berechnung. Um trotz veränderter Tarif- und Eingruppierungsstrukturen eine Vergleichbarkeit herstellen zu können wurden folgende Lohngruppe gegenübergestellt:

- 1) Beschäftigte in der Anlernphase (erste sechs Monate) – B1 (TV von 2003/2004) / VG1 (TV-BVD, erste sechs Monate)
- 2) Ladetätigkeit in der Gepäckabfertigung nach abgeschlossener Schulung und Ladetätigkeit in der Gepäckabfertigung – B2 / TV-BVD VG1 Nr. 1 (Ladetätigkeit in der Gepäckabfertigung)
- 3) Ladetätigkeit in der Gepäckabfertigung nach abgeschlossener Schulung und mindestens zwei Jahren einschlägiger Berufserfahrung TV-BVD VG 2 Nr. 1 (Ladetätigkeit in der Gepäckabfertigung)
- 4) Geprüfter Flugzeugabfertiger (GFA) Gepäck und Ladetätigkeit in der Gepäckabfertigung als GFA – B4 / TV-BVD VG 3 Nr. 2 (Ladetätigkeit in der Flugzeugabfertigung)
- 5) Oberlader Flugzeugabfertigung und Tätigkeit als Oberlader – B8 / VG 4 Nr.3

Die tarifliche Lohnentwicklung bei den Tochtergesellschaften der FHG bleibt damit deutlich hinter der allgemeinen Lohnentwicklung in Deutschland zurück. Laut dem Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Institut (WSI) der Hans-Böckler-Stiftung sind die nominalen Tarifentgelte in Deutschland zwischen den Jahren 2004 und 2013 im Durchschnitt um 24,3 Prozent gestiegen.⁷¹ Die Veränderungen des TV-BVD werden allerdings für die „Alt-Beschäftigten“ durch Besitzstandsregelungen abgemildert. Der aktuelle TV-BVD sieht in einer Betriebsvereinbarung über Besitzstandsregelungen vor, dass alle vor dem 1. Januar 2013 bei den BVD Gesellschaften unbefristet beschäftigten Arbeitnehmer/innen weiterhin den Lohn aus dem TV-FHG erhalten.

FIS/DSW

In den Tarifaueinandersetzungen in den Jahren 2012 und 2013 wurde eine Erhöhungen der Stundenlöhne um insgesamt 18 Prozent von 11,80 Euro auf 14 Euro für etwa 550 am Flughafen Hamburg beschäftigten Luftsicherheitsassistentinnen und Luftsicherheitsassistenten vereinbart, die

⁷¹ Vgl. eigene Berechnungen auf Datengrundlage des WSI (2014): Statistisches Taschenbuch Tarifpolitik 2014.

im Bereich der Passagier- und Gepäckkontrollen tätig sind. Diese Regelung gilt auch für die FIS/DSW.⁷²

Der DSW ist ein tarifgebundenes Unternehmen. Die Tarifbindung ist eine Auflage des Ausschreibungsverfahrens. Die Beschäftigten des DSW fallen unter den bundesweiten Manteltarifvertrag für Sicherheitskräfte an Verkehrsflughäfen, der am 1. September 2013 zwischen der Tarifgemeinschaft Bundesverband der Sicherheitswirtschaft (BDSW), FracSec GmbH, FIS GmbH und der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di geschlossen wurde und seit dem 1. Januar 2014 gültig ist. Für die Beschäftigten am Flughafen Hamburg gilt darüber hinaus der Lohntarifvertrag für Sicherheitsdienstleistungen in Hamburg vom 24. Januar 2014, der für Tätigkeiten gemäß den §§ 8 und 9 LuftSiG einen Stundenlohn von 11,35 Euro und für Tätigkeiten gemäß § 5 LuftSiG einen Stundenlohn von 14 Euro vorsieht. Es werden Zulagen für die Tätigkeit als Teamleiter in Höhe von 50 Cent pro Stunden und bei Einsatz in der Personal- und Warenkontrolle gemäß EU-Verordnung 185/2010 in Höhe von 1,05 Euro pro Stunde gezahlt. Sicherheitsmitarbeiter/-innen gemäß § 8 und 9 LuftSiG (Entgeltgruppe II) am Flughafen Hamburg verdienen nach dem Tarifvertrags für das Hamburger Wach- und Sicherheitsgewerbe 11,35 Euro pro Stunden.

Reinigungsdienste

Der Verdienst der Beschäftigten im Bereich Reinigungsdienste am Flughafen richtet sich nach dem Tarifvertrag zur Regelung der Mindestlöhne für gewerbliche Arbeitnehmer/innen in der Gebäudereinigung im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (TV Mindestlohn). Nach § 2 TV Mindestlohn verdienen die Arbeitnehmer/innen in der Lohngruppe 1 seit dem 01. Januar 2014 rund 9,31 Euro pro Stunde (ab 2015 9,55 Euro) und die Lohngruppe 6 werden 12,33 Euro pro Stunde (ab 2015 12,65) gezahlt.⁷³ Insgesamt gilt für den Reinigungsbereich, dass sich die tariflichen Bedingungen für die Beschäftigten verschlechtert haben, seit die FHG diesen Bereich ausgelagert hat.

9.2 Das Problem der flexibilisierten Arbeitszeiten – „Arbeit auf Abruf“

Wenn es um Arbeitsbedingungen am Flughafen geht, dann steht das Thema der Flexibilisierung von Arbeitszeiten im Vordergrund. Arbeitszeitmodelle, mit denen ein möglichst flexibler Einsatz der Beschäftigten an das Arbeitsaufkommen erreicht werden soll, sind vor allem bei den Bodenverkehrsdiensten inzwischen an allen Flughafenstandorten weit verbreitet.⁷⁴

Auch am Flughafen Hamburg lässt sich diese Entwicklung deutlich feststellen. Die Abbildungen 33 und 34 zeigen die Entwicklung von Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigten im Jahresverlauf bei der FHG-Gruppe am Flughafen Hamburg. Die Veränderungsraten machen deutlich, dass sich die

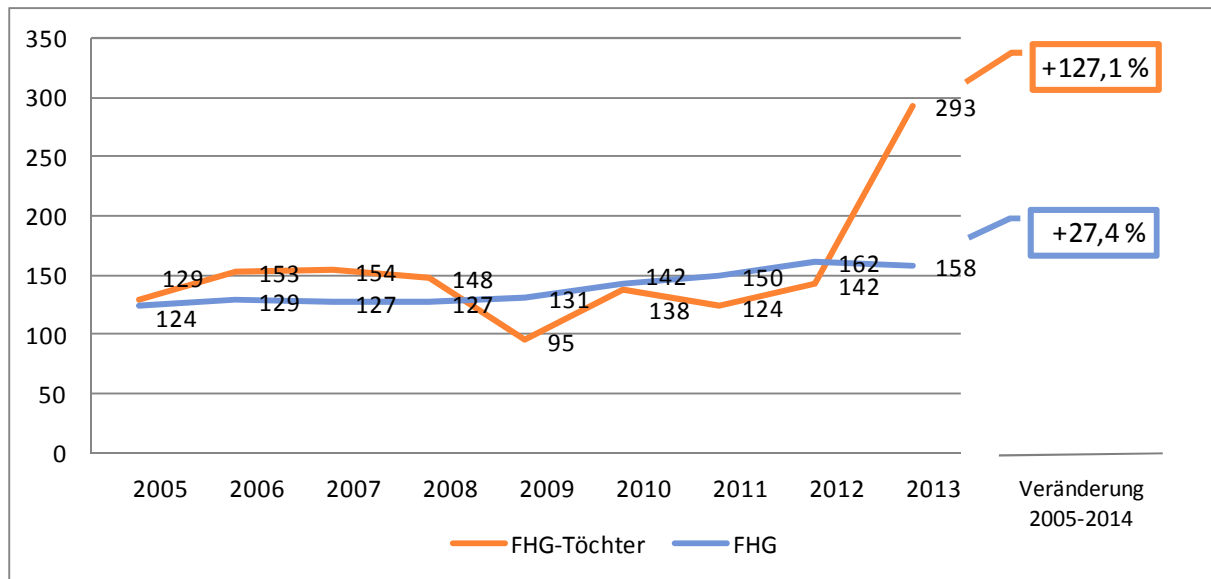
⁷² Im Frühjahr 2010 gab es eine Auseinandersetzung darüber, ob die bei der privaten Sicherheitsfirma Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH (FIS) beschäftigten Luftsicherheitsassistentinnen und Luftsicherheitsassistenten in einem verdeckten Leiharbeitsverhältnis zu der Bundespolizei stehen. Dies wurde durch das Arbeitsgericht Hamburg jedoch verneint. Vgl. ver.di Landesbezirk Hamburg (2010): Musterprozess im Massenverfahren: Verdeckte/illegale Leiharbeit am Flughafen Hamburg? Pressemitteilung vom 10.02.2010.

⁷³ Vgl. Lohntarifvertrag für die gewerblich Beschäftigten in der Gebäudereinigung im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (TV Mindestlohn) vom 20. Juni 2013.

⁷⁴ Vgl. dazu etwa Harsche M., Braun T. (2013): Marktöffnung der Bodenverkehrsdienste in Europa – Auswirkungen auf Arbeit und Beschäftigung. Hans Böckler Stiftung.

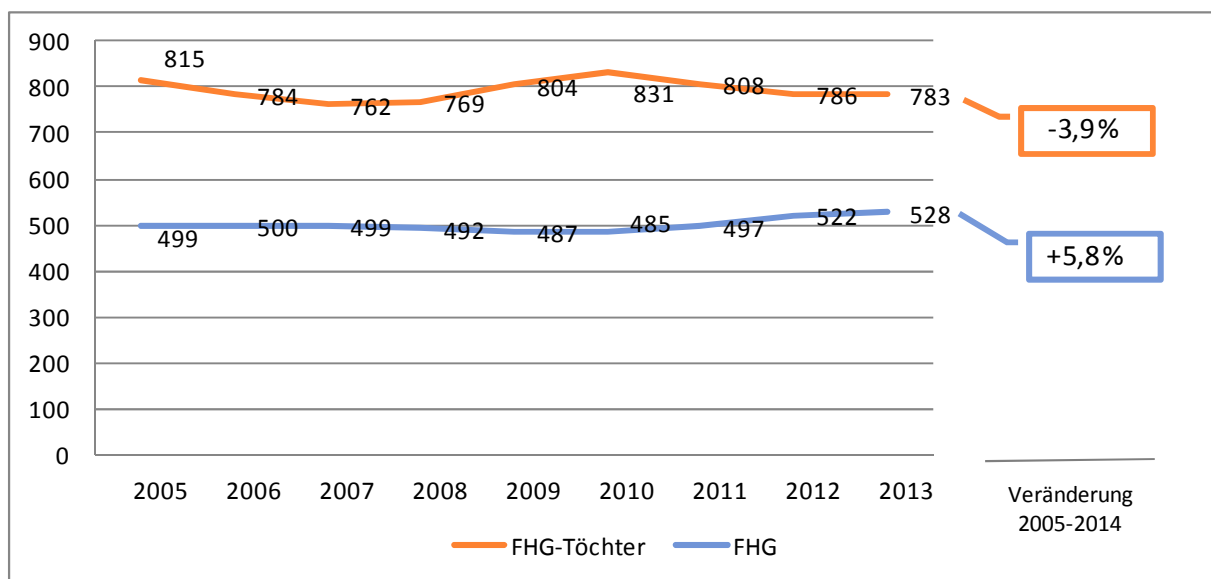
Teilzeitbeschäftigung bei den Tochtergesellschaften mehr als verdoppelt hat, während die Zahl der Vollzeitbeschäftigten seit 2005 zurückgegangen beziehungsweise weniger stark gestiegen ist.

Abbildung 32: Anzahl Beschäftigte in Teilzeit, bei FHG und FHG-Töchtern im Vergleich, 2005-2013



Quelle: Zahlen der Flughafen Hamburg GmbH 2013; eigene Darstellung und Berechnung. Nicht enthalten sind Geschäftsführung, Altersteilzeit-Freiphase, Elternzeit, 2. Arbeitsverhältnis im Konzern, Azubis und Praktikanten.

Abbildung 33: Anzahl Beschäftigte in Vollzeit, bei FHG und FHG-Töchtern im Vergleich, 2005-2013



Quelle: Zahlen der Flughafen Hamburg GmbH 2013; eigene Darstellung und Berechnung. Nicht enthalten sind Geschäftsführung, Altersteilzeit-Freiphase, Elternzeit, 2. Arbeitsverhältnis im Konzern, Azubis und Praktikanten.

Dieser deutliche Anstieg der Teilzeitbeschäftigung lässt sich in erster Linie auf die vor allem bei den FHG-Tochterunternehmen verbreitete Praxis der „Arbeit auf Abruf“⁷⁵ zurückführen. Das heißt die Beschäftigten bekommen Teilzeitverträge von einer wöchentlich oder monatlich garantierten Mindestarbeitszeit. Mehrarbeit ist möglich, wird aber vertraglich nicht festgelegt.

⁷⁵ In dieser Studie wird der Begriff „Arbeit auf Abruf“ nicht in seinem juristischen Sinne nach § 14 Abs. 1 TzBfG benutzt, sondern ausschließlich zur besseren Verständlichkeit verwendet, um die in der FHG-Gruppe verbreitete Form der Arbeitsvertragsgestaltung mit flexibler Teilzeit zu beschreiben.

Beispielsweise werden bei den Bodenverkehrsdienstleistern AHS und GroundSTARS inzwischen alle Neueinstellungen nur noch befristet und in Teilzeit nach dem Prinzip „Arbeit auf Abruf“ vorgenommen (sogenannte Effektivstundenkräfte). Ebenso beim Sicherheitsdienstleister DSW. Dort arbeiten inzwischen mehr als die Hälfte der 550 Beschäftigten über flexible Teilzeitverträge beschäftigt. Bei der AHS sind rund 80 Prozent der 290 Beschäftigten als flexible Teilzeitkräfte beschäftigt. Die Praxis der „Arbeit auf Abruf“ gibt es bei der AHS schon seit einigen Jahren, allerdings nimmt ihre Zahl zu und die vereinbarte garantierte Mindestarbeitszeit im Monat wurde bei Neuverträgen inzwischen auf das Minimum von 40 Stunden pro Monat abgesenkt.

Mit der Praxis der flexiblen Teilzeitverträge bzw. der „Arbeit auf Abruf“ ergeben sich für die Beschäftigten gleich mehrere Probleme: die Höhe des Einkommens am Ende des Monats ist nicht kalkulierbar und trägt das Risiko, dass das monatliche Einkommen nicht zum Leben ausreicht. Mehrarbeit und Zuschläge sind möglich, allerdings ist nur die vereinbarte Mindestarbeitszeit vertraglich garantiert. Der Anspruch des Hamburger Landesmindestlohngesetzes mit dem Mindestlohnniveau von 8,50 Euro pro Stunde den Beschäftigten in städtischen Unternehmen ein existenzsicherndes Einkommen zu garantieren, kann damit indirekt unterlaufen werden.

Durch die flexible und kurzfristige Einsatzplanung ist die Ausübung eines Nebenjobs zur Gehaltsaufbesserung etwa in den Wintermonaten nicht möglich. Ebenso sind Arbeits- und Familienzeiten bei kurzfristiger Einsatz- und Personalplanung nur schwer miteinander zu vereinbaren. Das unternehmerische Risiko von z.B. kurzfristigen Auftragsrückgängen wird mit der „Arbeit auf Abruf“-Praxis einseitig auf die Beschäftigten verlagert.

10 Arbeitsplatz Flughafen Hamburg – Wo besteht Handlungsbedarf?

Die im Rahmen der Studie ausgewerteten Daten und geführten Interviews verdeutlichen die drei wichtigsten Handlungsfelder, wenn es um die zukünftige Gestaltung des „Arbeitsplatz Flughafen Hamburg“ geht: Entlohnung, Arbeitszeiten und Arbeitsbelastungen. Dabei sind nicht alle Geschäftsfelder des Flughafens von problematischen Entwicklungen in diesen Bereichen betroffen. Handlungsbedarf besteht hier vor allem im Abfertigungsbereich, bei den Tochterunternehmen der FHG und bei den wachsenden Tätigkeitsbereichen wie Sicherheitsdienstleistungen und Reinigung.

Die Zahl der Beschäftigten am gesamten Flughafen Hamburg ist in den letzten acht Jahren um knapp 20 Prozent angewachsen und blieb damit hinter dem Wachstum des Passagieraufkommens (+27 Prozent) zurück. Der Flughafen als „Jobmotor“, das trifft in erster Linie auf den Non-Aviation Bereich zu. Dagegen sind durch das steigende Passagieraufkommen vor allem im Abfertigungsbereich Mehrbelastungen entstanden, was sich in diesem Bereich allerdings nicht in einem entsprechenden Beschäftigungsaufbau niederschlägt. Während im Jahr 2005 noch 159 Beschäftigte je eine Million Passagiere im Abfertigungsbereich des Flughafens arbeiteten, so waren es Ende des Jahres 2013 nur noch 126 Beschäftigte. Die Zahl der Beschäftigten bei den Abfertigungsdienstleistern (ohne die Luftverkehrsgesellschaften) ist seit 2005 nur um insgesamt 5,7 Prozent gewachsen. Die immer knapper werdende Personalbemessung in diesen Bereichen führt zu Arbeitsverdichtungen und steigenden Belastungen bei den Beschäftigten. Eine Personalbemessung, die trotz steigender Passagierzahlen dauerhaft auf eine Reduzierung der Beschäftigten setzt, gefährdet langfristig sowohl den reibungslosen Arbeitsablauf am Flughafen Hamburg als auch die Servicequalität der zu erbringenden Dienstleistungen.

Aus Arbeitsverdichtungen und erheblichen Belastungen resultiert in manchen Bereichen wiederum eine hohe Fluktuation der Beschäftigten und eine schwieriger werdende Stellenbesetzung. Hohe Fluktuationsraten unter den Beschäftigten bedeuten auch einen Verlust an Erfahrungswissen und beruflichem Know-How in den Arbeitsbereichen. Kurze Einarbeitungszeiten stellen alte wie neue Beschäftigte am Flughafen oft vor große Probleme. Auch hier sind die Folgen sinkende Qualität der Dienstleistungen und ein zusätzlicher Ressourceneinsatz für die Einarbeitung neuer Mitarbeiter/innen.

Während die Arbeitsbelastungen in vielen Bereichen des Flughafens steigen, sinkt das Qualifizierungsniveau. Die Studie hat gezeigt, dass Arbeitsplatzzuwächse vorwiegend bei den an- und ungelernten Tätigkeiten in den Bereichen der Abfertigung, bei der Sicherheit, im Einzelhandel und bei sonstigen Dienstleistern stattgefunden haben und wohl auch in Zukunft in diesen Bereichen stattfinden werden.

Zusammengenommen zeichnet sich hier eine Entwicklung ab, die einen wachsenden Teil der Beschäftigten am Flughafen Hamburg in prekäre Beschäftigungsformen führt. Trotz hoher Tarifbindung am Flughafen zeigt sich eine abgekoppelte Lohnentwicklung vor allem bei den angelernten Tätigkeiten am Flughafen. Einige Beschäftigtengruppen haben hier in den letzten Jahren sogar nominale Lohnverluste bzw. Reallohnverluste zu verzeichnen. Verbunden mit der inzwischen verbreiteten Praxis der sogenannten Flex-Arbeitsverträge, kann dies für die Beschäftigten sehr schnell zu prekären Situationen führen. Vor allem bei den

Bodenverkehrsdiensten wird nur noch befristet eingestellt und es gibt einen überdurchschnittlichen Anteil an Teilzeit bzw. Effektivstundenverträgen.

Angesichts der Probleme fordern Arbeitnehmervertreter/innen eine Mindest-Personalbemessung für bestimmte Aufgabenbereiche am Flughafen Hamburg, vor allem in der Abfertigung, um Service- und Sicherheitsstandards für Beschäftigte und Passagiere einzuhalten und zu erhöhen. Darüber hinaus bleibt die Frage, ob und wie Beschäftigte in Bereichen mit hohen körperlichen Anforderungen und gestiegenen Arbeitsbelastungen ein „ganzes Arbeitsleben“ am Flughafen Hamburg bewältigen können. Hier bedarf es eines Konzeptes einer nachhaltigen Arbeitsgestaltung am Flughafen Hamburg, welches es den Beschäftigten erlaubt ihre Tätigkeit auch alters- und alternsgerecht ausüben zu können, statt frühzeitig auszuscheiden. Es wird außerdem empfohlen zu prüfen, welche langfristigen gesellschaftlichen Kosten durch eine Zunahme an prekären Beschäftigungsformen am Flughafen Hamburg bestehen bzw. entstehen, zum Beispiel wenn aufstockende Transferleistungen für die Beschäftigten notwendig werden oder langfristig Altersarmut droht.

Der Flughafen Hamburg ist für die Stadt auf verschiedenen Ebenen von Bedeutung, sowohl als wichtiger Verkehrsknotenpunkt als auch wirtschaftlich, indem die Stadt Hamburg Gewinne aus der Beteiligung am Flughafen erzielt. Gleichzeitig hat der Flughafen Hamburg als Arbeitgeber und öffentliches Unternehmen die Aufgabe, den Beschäftigten existenzsichernde Einkommen und „Gute Arbeit“ zu garantieren. Dazu gehört auch, das hohe Maß an Flexibilität, das in vielen Arbeitsbereichen des Flughafens erforderlich ist, nicht über befristete Arbeitsverträge und der „Arbeit auf Abruf“-Praxis von den Beschäftigten abzuverlangen. Hier braucht es eine Neuorientierung der Personalpolitik am Flughafen Hamburg.

11 Quellen

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (2014): ADV-Monatsstatistiken 2013, Berlin.

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (2014): Ist die Talsohle durchschritten? Extra Airport, 3/2014, Berlin.

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (2000-2013): Jahresstatistiken 2000-2013, Berlin.

Beermann, Beate (2008): Nacht- und Schichtarbeit – ein Problem der Vergangenheit? Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, Dortmund.

Beine, Christine/ Menze, Axel/ Liebert, David (2006): Die Bedeutung des Flughafens Hamburg für das Bundesland Schleswig-Holstein, im Auftrage des Aufsichtsrats der Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg.

Bräuninger/Michael et. al. (2011): Zukunftsperspektiven der Luftfahrtindustrie – Chancen und Risiken für das Luftfahrtcluster in der Metropolregion Hamburg, Hamburger WeltWirtschaftsinstitut, Hamburg.

Brenke, Karl (2011): Anhaltender Strukturwandel zur Teilzeitbeschäftigung, DIW, Berlin.

Diekmann, Florian / Schmitt, Jörg (2014): Schmiergeldverdacht: Razzia gegen Lufthansa-Frachttochter. Artikel Spiegel Online vom 18.02.2014.

Flughafen Hamburg GmbH (2013): Hamburg Airport ersetzt altes Luftfahrtzentrum. Moderne Gebäude und Anlagen am Weg beim Jäger, Pressemitteilung vom 19.09.2013, Hamburg.

Flughafen Hamburg GmbH (2013): Verkehrsstatistik des Flughafens Hamburg, Dezember 2013, Hamburg.

Flughafen Hamburg GmbH (2012): Auftragsbekanntmachung „Zulassung für die Erbringung von Bodenabfertigungsdienstleistungen durch einen Dienstleister am Flughafen Hamburg“ vom 17.07.2012, Hamburg.

Flughafen Hamburg GmbH (2000-2014): Betriebsstättenerhebungen der Flughafen Hamburg GmbH 2000-2014, Hamburg.

Flughafen Hamburg GmbH (2000-2013): Geschäftsberichte der FHG-Gruppe 2000-2013, Hamburg.

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (2013): Geschäftsbericht 2013, Frankfurt.

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (2009): Geschäftsbericht 2009, Frankfurt.

Hamburger Abendblatt (2014): Lufthansa lagert gut 300 Jobs am Flughafen Hamburg aus. Artikel vom 14.05.2014.

Handelsblatt (2014): Spurensuche bei Lufthansa Cargo. Artikel vom 20.02.2014.

Harsche, Martin/Braun, Thomas (2013): Markttöffnung der Bodenverkehrsdienste in Europa- Auswirkungen auf Arbeit und Beschäftigung, Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf.

Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) (2013): Geschäftsbericht 2013.

Piepenbrock Unternehmensgruppe GmbH (2010): Luftsicherheit: Souverän und flexibel, Einweihungsfeier des DSW am Flughafen Hamburg. Pressemitteilung vom 23. Juni 2010, Webseite.

Siegmund, Heiner (2011): Hamburg verärgert Luftfrachtkunden. Artikel in Die Welt vom 17.05.2011.

Thießen, Friedrich (2014): Vermeintliche und tatsächliche Wachstums- und Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs. Eine kritische Würdigung angewandter Berechnungsmethoden. WISO Diskurs, Friedrich Ebert-Stiftung, Berlin.

Thießen, Friedrich (2013): Arbeitsmarkt und Luftverkehr. Wachstum trotz Strukturwandel und Luftverkehrssteuer. In: WISO direkt, Oktober, Friedrich-Ebert-Stiftung, Berlin.

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) (2012): Stellungnahme zum Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG, Berlin.

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) Landesbezirk Hamburg (2010): Musterprozess im Massenverfahren: Verdeckte/illegale Leiharbeit am Flughafen Hamburg? Pressemitteilung vom 10.02.2010, Hamburg.

WSI – Hans Böckler Stiftung (2014): Statistisches Taschenbuch Tarifpolitik 2014.

Anhang

Abbildung 34: Verwendeter Fragebogen zur Betriebsstättenerhebung durch Wilke, Maack und Partner und der Flughafen Hamburg GmbH (Stichtag 31.12.2013)

Ihr Personalbestand zum 31.12.2013 (*bitte berücksichtigen Sie nur die Beschäftigten am Flughafen*)

INSGESAMT:

...davon Männer:

...davon Frauen:

...davon Auszubildende:

...davon in Teilzeit:

...davon geringfügig Beschäftigte („450 Euro-Kräfte“):

...davon im Schichtdienst:

Wird in Ihrem Unternehmen ein Tarifvertrag angewendet?

☐

Ja

☐

Nein

Wenn ja, welcher?

Beabsichtigt Ihr Unternehmen in nächster Zeit die Belegschaft am Flughafen zu vergrößern?

☐

Ja

☐

Nein

☐

noch nicht absehbar

Ihr Unternehmen gehört zum Bereich:

- ☐ Behörde
- ☐ Luftverkehrsgesellschaften
- ☐ Handlingagents
- ☐ Flugzeugwartung und -handel
- ☐ Gaststätten und Catering
- ☐ Busdienste und Autovermieter

- ☐ Tankgesellschaften
- ☐ Spediteure
- ☐ Reisebüros und -veranstalter
- ☐ Einzelhandel, Banken
- ☐ Sicherheitsdienste
- ☐ Reinigungsdienste

☐ Sonstige, und zwar: