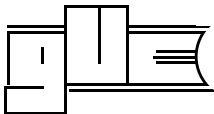


Friedrich Thießen

Job-Motor oder Job-Lüge?

Die Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs im Lichte widerstreitender Interessen



GUC - Verlag der Gesellschaft für
Unternehmensrechnung und Controlling m.b.H.
Chemnitz 2014

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Friedrich Thießen:

Job-Motor oder Job Lüge? Die Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs im Lichte widerstreitender Interessen - Chemnitz: Verlag der GUC, 2014 (Fachbuchreihe; 24)
ISBN 978-3-86367-028-3

© 2014 by Verlag der GUC - Gesellschaft für Unternehmensrechnung und Controlling m.b.H.
GUC m.b.H. · Chemnitz · Löbnitz

<http://www.guc-verlag.de>

This work is subject to copyright. All rights are reserved, whether the whole or part of the material is concerned, specifically the rights of translation, reprinting, reuse of illustrations, recitation, broadcasting, reproduction on microfilm or any other way, and storage in data banks. Duplication of this publication or parts thereof is permitted only under provisions of the German Copyright Law, in its current version, and permission for use must always be obtained from GUC m. b. H., Chemnitz/Loessnitz. Violations are liable to prosecution under the German Copyright Law. The use of general descriptive names, registered names, trademarks, etc. in this publication does not imply, even in the absence of a specific statement, that such names are exempt from the relevant protective laws and regulations and therefore free for general use.

Printed: Sächsisches Druck- und Verlagshaus AG, Dresden

Gedruckt auf säurefreiem Papier - alterungsbeständig

Printed in Germany

ISBN 978-3-86367-028-3

Job-Motor oder Job-Lüge?

Die Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs im Lichte widerstreitender Interessen

Herausgegeben von der
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

*Helmut Breidenbach
Dr. Berthold Fuld
Prof. Dr. Lutz Eiding
Dr. Dr. Rainer Rahn
Christine Jäckel
Wolfgang Born
Prof. Dr. Wolf Carius
Werner Groth
Hermann-Josef Heer
Wolfgang Hoffmann
Georg Kölbl
Matthias Möller-Meinecke
Helmar Pless
Karsten Schulze
Rainer Teschner-Steinhardt
Dirk Treber*

Job-Motor oder Job-Lüge? Die Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs im Lichte widerstreitender Interessen

Vorwort

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm wurde 1967 gegründet, in einer Zeit, in der die Lärm- und Schadstoffauswirkungen des Luftverkehrs, vor allem durch den Einsatz von Düsenflugzeugen, enorm zunahmen. Die Bundesvereinigung wirkt als Dachverband der deutschen Fluglärminitiativen und vertritt auch die Interessen vieler lärm betroffener Städte und Gemeinden gegenüber der Landes- und der Bundespolitik. Sie entsendet Mitglieder in alle deutschen Fluglärmkommissionen und ist auch zentraler Ansprechpartner bei neuen Gesetzgebungsverfahren zum Luftverkehr.

Von Beginn an wird der über den Fluglärm klagenden Bevölkerung das Argument der Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs entgegengehalten. Die Bevölkerung wird mit Gutachten konfrontiert, in denen die Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs breit ausgeführt werden. In der Abwägung zwischen Lärm und Arbeitsplätzen wird den Bürgern, welche auf die Probleme der Lärmbelastung verweisen, das übergeordnete Ziel der Beschäftigungssicherung vorgehalten. In der Folge wurden Luftverkehrsinfrastrukturen mit wenig Rücksicht auf Lärmschutzbelange ausgebaut. Daraus resultiert heute ein Wildwuchs an Flughäfen in Deutschland mit einer Massierung des Luftverkehrs gerade dort, wo eine große Zahl an Menschen vom Fluglärm betroffen ist.

Während die ersten Gutachten zu den Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs mehr auf Vermutungen basierten, liegen nun mehr und mehr empirische Erkenntnisse vor. Auf deren Basis ist eine Ernüchterung hinsichtlich der Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs eingeleitet.

Die OECD äußert sich nach einer sorgsamem Sichtung aller Befunde skeptisch. Sie erkennt „*no significant impact on output*“ und „*absence of robust findings on growth effects*“. Die Arbeitsplatzeffekte des Luftverkehrs erweisen sich als viel niedriger als erwartet. Diese enttäuschenden Erkenntnisse über Wirkungen des Luftverkehrs zeichnen sich bereits seit längerem in wissenschaftli-

chen Studien ab. Aber sie standen im Widerspruch zu der Politik des unbedingten Ausbaus der Luftverkehrsinfrastruktur und wurden unterdrückt. An ihre Stelle traten in den Ausbauprojekten mehr oder weniger bestellte Gutachten, die zu den jeweils gewünschten Ergebnissen kamen und die Arbeitsplatzeffekte künstlich hoch auswies. Diese Gutachten hatten weniger das Ziel, die Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs tatsächlich zu erforschen, sondern die Vorhaben der Luftverkehrswirtschaft durchzusetzen.

Aufgabe der vorliegenden Studie ist es, eine Übersicht über den derzeit bekannten Stand der Erkenntnisse zu den Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs zu geben. In der Studie wird gezeigt, wie Gutachten zu den Beschäftigungswirkungen typischerweise aufgebaut sind, wer die Auftraggeber sind und welche Interessen verfolgt werden.

Mit der sogenannten „*Impact Studie*“ hat sich in jüngster Zeit ein standardisierter Gutachtertyp herausgebildet, der weltweit von Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft beauftragt wird und aufgrund seiner verfälschenden Methodik immer zu Ergebnissen im Sinne der Auftraggeber gelangt. Die einfache und standardisierte Vorgehensweise hat sich als interessant für Forschungs- und Beratungsunternehmen herauskristallisiert, die sich danach drängen, solche Gutachten erstellen zu dürfen. Mittlerweile gibt es sogar Internetprogramme, die auf Basis weniger Eingaben Impact Studien anfertigen und diese „Gutachten“ dann zur Verteilung an die Presse oder die lokale Politik auch noch säuberlich ausdrucken.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm gibt mit dem vorliegenden Buch der Öffentlichkeit eine Information an die Hand, die den Stand der Erforschung des Themas aufzeigt. Die Frage der Beschäftigung von Menschen ist zu wichtig als dass sie sich in Auftragsgutachten erschöpfen darf, die ganz andere Zwecke verfolgen.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm ist überzeugt: Hätten die Bundesregierungen dem Lärmschutz von Anfang an ein größeres Gewicht beigemessen, anstatt diesen mit den angeblichen Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs beiseite zu wischen, dann hätten wir in Deutschland heute eine moderne und effiziente Luftverkehrsinfrastruktur bis weit in dieses Jahrhundert. Wir hätten dann sowohl ökonomische Effizienz als auch Lärmschutz. So haben wir eine erhebliche Lärmbelastung und einen Wildwuchs ineffizienter Verkehrsinfrastrukturen.

Düsseldorf im Herbst 2014
Bundesvereinigung gegen Fluglärm