



## Jobmotor Flughafen?

**Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) behauptet auf seiner Webseite: „Die Luftfahrt sichert mehr als 800.000 Arbeitsplätze in Deutschland“**

### **Was ist davon zu halten?**

Zur Einführung in das Thema zunächst ein Textauszug aus einem Papier von Prof. Friedrich Thießen vom RMI Institut mit dem Titel:

### **>>Vermeintliche und tatsächliche Wachstums- und Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs“<<**

*„In der Diskussion um die Weiterentwicklung des Flugverkehrs spielen Beschäftigungseffekte eine große Rolle. Die Luftverkehrsbranche, bestehend aus lokalen Airlines, Herstellern von Fluggerät, und den bodengebundenen Aktivitäten, hat dem OXFORD ECO-NOMICS zufolge 2011 etwa 323.000 Beschäftigte (etwa 0,8% der 41 Mio. Beschäftigten in Deutschland)*

*Viele Branchenvertreter sind mit diesen Zahlen nicht zufrieden und rechnen weitere Beschäftigte hinzu, die eigentlich in anderen Branchen tätig sind. Sie werden als indirekte uninduzierte Beschäftigte des Luftverkehrs bezeichnet. Das ist aber eine problematische Darstellung, denn die Beschäftigten des Luftverkehrs sind aus Sicht anderer Branchen wiederum deren indirekte und induzierte Beschäftigte. Die Bandbreite der Zahlen reicht von 62.000 (direkt Beschäftigten) des statistischen Bundesamts bis zu 1.146.000 von Oxford Economics genannten Beschäftigten, zu denen außer den 323.000 direkten Beschäftigten noch 300.000 indirekte, 139.000 induzierte und 330.000 katalytische Arbeitsplätze gezählt werden.“*

Das RMI (Prof. F. Thießen) konnte aber gut belegen, dass nahezu alle im Mediationsverfahren (zur Flughafenerweiterung in Frankfurt) herangezogenen Studien methodische Fehler beinhalten. Entweder wiesen sie eine völlig einseitige Betrachtungsweise auf, weil negative Effekte unberücksichtigt blieben (was dem Einfluß der Auftraggeber solcher Studien, also den Flughäfen und/oder großen Lobbygruppen geschuldet sein dürfte). Oder auch dadurch,

dass Fakten schlicht manipuliert wurden. So hat It. Thießen beispielsweise einer der Hauptgutachter im Ausbauverfahren des Frankfurter Flughafens, Prof. Baumetal, in seinem **Gutachten G19.2** behauptet, dass im Umfeld von Frankfurt durch katalytische Effekte (gemeint ist eine höhere Wertschöpfung in der Region), 80.000 zusätzliche Arbeitsplätze entstanden. Wie sich dann jedoch herausstellte, hatte Baum mit völlig veralteten Zahlen gearbeitet Die nach heftiger Kritik und der daraufhin vom Hessischen Ministerium verlangten Aktualisierung (**G19.2 neu**) kam Prof. Baum dann zu dem „katastrophalen“ Ergebnis, dass gar keine Beziehung zwischen Luftverkehrsentwicklung und regionaler Wirtschaftsentwicklung nachweisbar sei.

**Fazit:** der Frankfurter Flughafen schafft keine neuen Arbeitsplätze! Zu dem gleichen Ergebnis war 1999 bereits das Rheinisch Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) aus Essen für das Frankfurter Mediationsverfahren gekommen:

**Zitat:** „*Flughäfen schaffen netto keine Arbeitsplätze; sie verdrängen nur andere Arbeitsplätze, vorwiegend aus dem produzierenden Gewerbe*“.

Auch die OECD hat sich 2012 in diesem Sinne positioniert!

Das RMI Institut spricht bei den Hauptgutachten zum Ausbau von Frankfurt von **Gefälligkeitsgutachten** und kommentiert:  
„*Das Mediationsverfahren hat von vorneherein darauf gezielt, Tatsachen zu verbiegen und Mythen zu schaffen*“.

Prof. Thießen weist im Übrigen darauf hin, dass seine eigenen Untersuchungen sämtlicher Flughäfen und Regionen Deutschlands ebenfalls keinen Zusammenhang zwischen der regionalen Wirtschaftsentwicklung und der Entwicklung des Luftverkehrs ergeben haben.

**Die von den Flughäfen, der Bundesregierung und diversen Lobbyorganisationen genannten Beschäftigtenzahlen sind nicht seriös und daher unglaubwürdig.**

Es gibt keine einheitliche Methodik zur Abgrenzung zu anderen Branchen. Diese Lücke wird von Flughäfen offenbar dazu ausgenutzt, immer mehr Beschäftigte aus dem Non-Aviation- Bereich einzubeziehen, die teils wenig mit dem Luftverkehr zu tun haben. Wie dreist die Lobby dabei „zur Sache“ geht zeigt ein Vergleich der von OXFORD ECONOMICS behaupteten 323.000 direkt Beschäftigten der Luftfahrtbranche mit entsprechenden Zahlen des Statistischen Bundesamts. Dieses nennt nämlich für das Jahr 2013 nicht mehr als 61.808 direkte Beschäftigungsverhältnisse in der Luftfahrtbranche und stützt sich dabei auf entsprechende Angaben von 468 Unternehmen, deren Schwerpunkt im Luftverkehr liegt (umgekehrt hat das Statistische Bundesamt diejenigen Unternehmen absichtlich nicht erfaßt, bei denen der Schwerpunkt in einer

anderen Branche liegt und die lediglich Nebentätigkeiten für den Luftverkehr erbringen).

Nimmt man die heutigen Zahlen des Statistischen Bundesamts als Messlatte an (2018 = 33,9 Mio Erwerbstätige), kommt die Luftverkehrsbranche in Deutschland für das Jahr 2018 mit **ihren 60.000 direkt Beschäftigten** nur auf einen Anteil von gerade einmal 0,18 Prozent aller Sozialversicherungspflichtigen!

**Das hindert den Branchenverband BDL jedoch keineswegs zu behaupten, der Luftverkehr sichere „mehr als 800.000 Arbeitsplätze in Deutschland“...**

Es lohnt sich also genau hinzusehen....

© H. Schumacher, W. Hoffmann