



Jobmotor BER versagt

Zur Rechtfertigung der Investition von 2. Mrd. Steuergeldern in den BER wird mit der Jobmaschine BER geworben. Bei genauer Betrachtung stellt sich diese Jobmaschine als reiner Marketing-Slogan für den Flughafen heraus.

Deutschlandweit werden im Vorfeld von Flughafenausbauten Studien von den Flughafenbetreibern beauftragt, welche die Schaffung von Arbeitsplätzen durch Flughafenbauten prognostizieren. Es existieren allerdings keine Studien, mit denen diese Prognosen dann nach Fertigstellung auch belegt werden könnten. Für den Flughafen Frankfurt am Main hat ein Stadtentwicklungsplaner für die Jahre 1978-1996 versucht aus den amtlichen Beschäftigtenstatistiken diesen Effekt nachzuweisen und kam zu dem Schluss: „Der behauptete Multiplikator-Effekt der „Job-Maschine“ Flughafen ist für die Beschäftigtenentwicklung der Region in der Praxis nicht nachweisbar.“ (Hausmann 1998). Der Arbeitsmarkt hat sich im Umland des Frankfurter Flughafens statistisch nicht anders, sondern eher unterdurchschnittlich im Vergleich zum Bundesdurchschnitt entwickelt.

Für den BER geht der Mythos Jobmaschine auf eine von der Flughafengesellschaft beauftragte und bezahlte Studie von Prof. Baum aus dem Jahr 2005 zurück. Bei genauer Betrachtung dieser Studie fallen mehrere Mängel auf.

Erstens gibt danach jeder Fluggast, der hier in die Region kommt 354 Euro aus, wohingegen Fluggäste, die die Region verlassen woanders jeweils nur 194 € ausgeben sollen. Mit dieser Annahme wird ein unrealistischer Kaufkraftzufluss in die Region um den BER errechnet. Dieser Kaufkraftzufluss, d.h. der höhere Konsum in der Region, soll zur Schaffung von Arbeitsplätzen führen. Die Annahme des Kaufkraftzuflusses ist in der Studie schlicht willkürlich zu Gunsten des Flughafens gemacht worden. Es könnte genauso gut der umgekehrte Fall eintreten, dass durch den BER mehr Kaufkraft die Region verlässt und Arbeitsplätze in der Region verloren gehen.

Zweitens wird bei Prof. Baum mit sogenannten Multiplikatoreffekten gerechnet, die angeben, wie viele Arbeitsplätze in Betrieben außerhalb des Flughafens im Verhältnis zu einem Arbeitsplatz am Flughafen geschaffen werden. Würde dieser Multiplikator in der Realität eine Rolle spielen und würde man ihn deutschlandweit anwenden, so müssten wir in Deutschland bei ca. 80 Mio. Einwohnern über 100 Mio. Beschäftigte haben. Da dem offensichtlich nicht so ist, darf die Existenz der Multiplikatoreffekte des BER in der stets zitierten Höhe stark bezweifelt werden.

Drittens basieren die Aussagen in der Studie über die Anzahl von neuen Arbeitsplätzen auf zweifelhaften Hochrechnungen. So sollen über 32.000 Arbeitsplätze durch sogenannte Standorteffekte des BER in der Region entstehen. Diese Zahl wurde mit einer Hochrechnung ermittelt auf der Basis einer Befragung von Unternehmen in der Region. Auf die Befragung haben allerdings nur verschwindend geringe 9 Prozent aller Befragten, also weniger als jeder 10 geantwortet. Das ist im Prinzip so, als würde von 10 befragten Unternehmen nur eins antworten und mitteilen: „Ich glaube ich stelle 1 bis 2 Leute mehr ein.“ Wenn dann diese Aussage auf alle Unternehmen hochgerechnet wird, sieht das auf dem Papier so aus, als würden die 10 befragten Unternehmen 10 bis 20 neue Arbeitsplätze schaffen.

Abgesehen von dieser zweifelhaften Rechnung werden zu den 32.000 neuen Arbeitsplätzen auch solche gezählt, die durch Standortverlagerung und -zusammenlegung in die Region kommen. Allerdings bringen dabei Unternehmen ihre Mitarbeiter und somit schon vorhandene Arbeitsplätze in die Region mit und schaffen keine neuen Arbeitsplätze. Es wird hierbei bloß alt für neu verkauft.



Im Rahmen der Unternehmensbefragung für die Standorteffekte konnten die Unternehmen im Übrigen keine Angaben zu Arbeitsplatzverlusten und Unternehmensschließungen durch den BER machen. Nach Arbeitsplatzverlusten durch den BER wurde nicht gefragt, obwohl sie durchaus relevant sind. Die Berliner Flughafengesellschaft selber hat allein bei der Schließung des Flughafens Tempelhof 3% Personal abgebaut und 26 Arbeitsstätten an den Flughäfen haben geschlossen. Bei der Schließung des Flughafens Tegel werden die Arbeitsplatzverluste wesentlich größer ausfallen. Mögliche Arbeitsplatzverluste durch den BER wurden also vollkommen ausgeblendet.



Thomas Czogalla, 1. Vorsitzender des Vereins Teltow gegen Fluglärm e. V. meint dazu: "Der Werbeslogan Jobmaschine BER ist nicht seriös. Die Menschen in der Region werden mit methodisch zweifelhaften Arbeitsplatzprognosen für dumm verkauft. Wer von zig tausenden neuen Arbeitsplätzen durch den BER spricht, plappert nur das nach, was ihm andere erzählt haben, und zeigt, dass er sich offensichtlich gar nicht selbst mit dem Thema beschäftigt hat. In unserer Region ist der angebliche Jobmotor BER nicht angesprungen und das ist auch nicht in Sicht. Und es ist unrichtig, dass die Forderungen der Fluglärm-betroffenen, die auf mehr Lärmschutz abzielen, Arbeitsplätze gefährden würden. Arbeitsplätze, die Luftnummern sind und die es sowieso nie gegeben hätte, können gar nicht gefährdet werden. Die Forderungen der Betroffenen zielen darauf ab, die durch den Flughafen zu erwartenden Schäden in den Bereichen Gesundheit, Umwelt und Wirtschaft für seine Anrainer zu minimieren. Der BER trägt seine externen Kosten nicht selbst, sondern die werden schlicht von den Anrainern bezahlt."

Teltow, 21. Oktober 2011

ViSdP:

Teltow gegen Fluglärm e.V.

1. Vorsitzender Thomas Czogalla

14513 Teltow

thomas.czogalla@teltowgegenfluglaerm.de