

**KEIN WEITERER
AUSBAU DES
FRACHTFLUGHAFENS
LEIPZIG/HALLE**

// PETITION



**BÜRGERINITIATIVE
«GEGEN DIE NEUE FLUGROUTE»**

INHALT

Verzeichnis der Übersichten	3
1. Einführung in die Problematik	5
1.1 Zwecksetzung und Aktualisierungsnotwendigkeit	6
1.2 Zunahme der Betroffenheit und Klimaschutzbelange	7
1.3 Neue Gebührenordnung des Flughafens Leipzig/Halle	10
1.4 Aktualisierte Prognose der Lärmentwicklung	13
2. Ökonomische und rechtliche Aspekte	15
2.1 Luftfrachtentwicklung und Ausbaubedarf	16
2.2 Entwicklung der Investitionskosten	20
2.3 Gesamtwirtschaftlicher Nutzen der geplanten Ausbaumaßnahme	22
3. Arbeitsmarktpolitische Aspekte	25
4. Zusammenfassung	28

VERZEICHNIS DER ÜBERSICHTEN

Übersicht 1: Lärm betroffene Personen 2022 und Planfall 2032	13
Übersicht 2: Entwicklung internationaler Handel (1985–2022)	17
Übersicht 3: Entwicklung Luftfrachtvolumen 2022 im Vergleich zu 2021	18
Übersicht 4: Entwicklung Luftfrachtvolumen 2019 im Vergleich zu 2018	18
Übersicht 5: Baupreisindex Statistisches Bundesamt	20



AUF EINEN BLICK

KENNZAHLEN DER FLUGHAFEN LEIPZIG/HALLE GMBH

EINBRUCH FRACHTGESCHÄFT

EINLADUNGEN

AUSLADUNGEN

-13,6 %

VERGLEICH
MAI 2022 / MAI 2023

-12,0 %

VERGLEICH
MAI 2022 / MAI 2023

**-576,44
MIO. EUR**

KUMULIERTE
JAHRESFEHL-
BETRÄGE*
(2008-2021)

ANSTIEG DER
INVESTITIONS-
KOSTEN

2019
**500 MIO.
EUR**



2023
**657 MIO.
EUR****

*AUSGLEICH DURCH DEN FREISTAAT SACHSEN

** INKL. "ENTSCHÄDIGUNGSAUFLÜNGEN" AN KOMMUNEN

1

EINFÜHRUNG IN DIE PROBLEMATIK

1.1

ZWECKSETZUNG UND AKTUALISIERUNGSNOTWENDIGKEIT

Der geplante Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle wird stets nur auf einzelwirtschaftlicher Ebene evaluiert. Das ist für die DHL zwar zielführend, aber es darf nicht das Ausrichtungsmerkmal einer öffentlich-rechtlichen Überprüfung des Projektes sein; vielmehr müssen sämtliche mit dem Ausbau induzierte soziale Kosten in einer Wirtschaftlichkeitsanalyse berücksichtigt werden. **Gesundheitliche, ökologische und gesamtwirtschaftlich negative Folgewirkungen**, die durch den Flugbetrieb hervorgerufen werden, führen langfristig zu einem deutlichen Wohlfahrtsverlust. Die makroökonomischen Vor- und Nachteile des Frachtflugbetriebes werden indes in dem sehr einseitig geführten öffentlichen Diskurs nicht beachtet.

In der ersten Anhörung wurden wesentliche Punkte vorge tragen, die den vermeintlichen wirtschaftlichen Vorteil der Ausbaumaßnahme widerlegen. Seitdem haben sich zentrale Bewertungsparameter verändert. Ein sehr bedeutender Punkt war der Beginn des Ukraine-Krieges. Die Summe aller geänderten Evaluierungsfaktoren und deren Einfluss auf die ökonomische Vorteilhaftigkeit des Ausbauprojektes sind Inhalt dieses Dokuments.

1.2

ZUNAHME DER BETROFFENHEIT UND KLIMASCHUTZBELANGE

Ein Indikator für die zunehmende Belästigungswirkung des Flugbetriebes sind die zahlreichen weiteren Petitionen, die zwischenzeitlich ins Leben gerufen wurden. In Markkleeberg¹ und in Zwenkau fühlen sich immer mehr Menschen durch den Fluglärm gestört. Auch in Eilenburg², Leipzig-Wiederitzsch, Naunhof³ und anderen Orten rings um den Flughafen steigt die Lärmeinwirkung, weshalb sich auch ständig neue Initiativen bilden. Der wachsende Widerstand ist ein deutliches Signal an die Landesregierung, dass Kosten und Nutzen des Frachtdrehkreuzes ins Ungleichgewicht geraten sind. Vor dem Hintergrund sich ändernder makroökonomischer Rahmenbedingungen reduzieren sich zudem die vermeintlich positiven Beschäftigungseffekte, die der Ausbaumaßnahme stets zugeschrieben werden. Dies hängt vor allem mit den Folgewirkungen der Corona-Pandemie, mit dem Ukraine-Krieg, mit dem Fachkräftemangel, aber auch mit dem auf Verwaltungsebene zunehmenden ökologischen Bewusstsein zusammen. Ökonomische Interessen dürfen spätestens dann keine Präferenz mehr haben, wenn uns besonders klimaschädliche operative Geschäftstätigkeiten die Existenzgrundlage entziehen.

Das Erreichen der Klimaschutzziele macht es erforderlich, dass vor allem im Verkehrssektor Maßnahmen ergriffen werden müssen. Eine solche Maßnahme zielt z. B. auf die Einschränkung der innereuropäischen und extrem klimaschädlichen Kurzstreckenflüge ab. Europäische Nachbarländer, wie beispielsweise Frankreich, haben bereits wesentliche Schritte unternommen und in

¹ Vgl. etwa LVZ vom 17.03.23. Abrufbar unter: <https://www.lvz.de/lokales/leipzig/flughafen-leipzighalle-mehr-fluglaerm-im-leipziger-suedraum-ZAIHAUOFNNAXZPBAKXQO7QVHUA.html>

² Vgl. etwa LVZ vom 11.07.23. Abrufbar unter: <https://www.lvz.de/lokales/nordsachsen/eilenburg/eilenburger-initiative-gegen-nachfluglaerm-setzt-auf-mustereinwendungen-VGF5T7CNZZBLXMUTLL-7UO22MTY.html>

³ Vgl. LVZ vom 09.12.2022. Abrufbar unter: <https://www.lvz.de/lokales/leipzig-lk/gramma/sorgen-wegen-fluglaerm-in-naunhof-KRVVZKRNRS5AISIQHUB2QJVPUPI.html>

diesem Jahr per Gesetz Kurzstreckenflüge verboten, für die es alternative Zugverbindungen gibt. Auch im Rahmen des Frachtflugbetriebs finden sehr viele Kurzstreckenflüge statt. In Leipzig sind über 20 % (15.000) der ca. 75.000 jährlichen S/L Kurzstreckenflüge unter 500 km. So starten und landen beispielsweise pro Tag über zehn DHL-Frachtmaschinen von und nach Frankfurt/Main. Eine Untersagung wäre ein erster Schritt zu einem effektiven Klimaschutz mit dem positiven Nebeneffekt der Verringerung nächtlicher Lärmeinwirkungen. Infolge eines Verbotes von Kurzstreckenflügen würde sich die im Planfeststellungsverfahren prognostizierte Zahl der Flugbewegungen von 118.000 auf 95.000 reduzieren. Auch unter diesem Aspekt ist ein Ausbau des Frachtflughafens – zumindest unter den von DHL gesetzten Bedingungen – nicht zu verantworten.

Das Geschäftsmodell des Flughafens Leipzig/Halle basiert hinsichtlich des Passagierverkehrs vor allem auf Inlandsflügen. Dies wurde vom Flughafensprecher Uwe Schuhart in einem Interview mit dem MDR auch so bestätigt.⁴ Die Abhängigkeit des Passagierverkehrs von Kurzstreckenflügen und die starke Fokussierung auf den Frachtflugbetrieb offenbaren die klimaschädliche Strategie des Flughafens Leipzig/Halle. Derartige Unternehmenskonzepte verlieren – zurecht – mehr und mehr an gesellschaftlicher Akzeptanz.

Aufgrund der gesundheitlichen Folgen des nächtlichen Fluglärms und der damit verbundenen Empfehlungen diverser Organisationen, angefangen von der WHO über das Umweltbundesamt bis zum Bundesverwaltungsgericht, gibt es an fast allen deutschen und europäischen Flughäfen ein Nachtflugverbot. Jüngstes Beispiel für ein Umdenken auf Verwaltungsebene sind die geplanten Maßnahmen am Flughafen Amsterdam/Schiphol. Bis spätestens Ende 2026 soll es dort keine Nachtflüge mehr geben, da das Management des Großflughafens zu einer stilleren,

⁴ Abrufbar unter: <https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/wirtschaft/keine-erholung-flughafen-halle-leipzig-dresden-flugverkehr-100.html>

saubereren und besseren Luftfahrt beitragen möchte. Privatjets sollen verboten und Flugzeuge, die viel Lärm verursachen – wie etwa die Boeing 747 – sollen sukzessive nicht mehr zugelassen werden. Konkret ist geplant, dass zwischen 0 Uhr und 6 Uhr morgens keine Maschinen mehr starten und bis 5 Uhr auch keine Maschinen mehr landen dürfen. Dies betrifft rund 10.000 Nachtflüge pro Jahr.

Leipzig ist einer der letzten Flughäfen Europas, dessen Geschäftsmodell ausschließlich auf einer unbegrenzten Nachtflugerlaubnis beruht und damit jegliche Empfehlungen bezüglich Gesundheits- und Klimaschutz ignoriert. Werden die Interessen der DHL auch in Zukunft gegenüber denen der Bürger signifikant übergewichtet, wird die Lebensqualität in der Region Leipzig/Halle weiter abnehmen und den Zuzug, insbesondere den ins Leipziger Umland, dauerhaft unterbinden. Vor dem Hintergrund der Mietpreisentwicklung in Leipzig ist die Besiedlung der Randgebiete aber ein wesentlicher Faktor, damit sich die Stadt weiterhin vorteilhaft entwickeln kann.

In Sachsen-Anhalt wurde sich des Problems der zunehmenden Fluglärmbelästigung auf höchster politischer Ebene angenommen. Für Ministerpräsident Haselhoff ist das Ausrichtungsmerkmal für die Entscheidung eines Ausbaus des Frachtflughafen nicht das ökonomische Interesse der DHL, sondern die Akzeptanz der in vom Fluglärm betroffenen Regionen lebenden Bürger: „[...] Ich übernachte dort ab und zu, z. B. wenn wir beim „Festspiel der deutschen Sprache“ in Bad Lauchstädt sind. Ich weiß, dass dort ab 3 Uhr nichts mehr geht bzw. dass bestimmte Dinge dort wirklich eine Zumutung sind. [...] Demzufolge muss alles, was dort an Entwicklungen in Aussicht gestellt worden ist, vor dem Hintergrund der Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger vor Ort betrachtet werden. [...]“⁵

⁵ Transkript zum Sitzungsverlauf vom 28.06.2023 der 22. Sitzungsperiode. Abrufbar unter: <https://www.landtag.sachsen-anhalt.de/22-sitzungsperiode#/?accordion=0&accordionPlenar=1&accordionVideo=2>

1.3

NEUE GEBÜRENORDNUNG DES FLUGHAFENS LEIPZIG/HALLE

Die Verteuerung von Handlungen, die negative externe Effekte hervorrufen, ist ein ökonomisches Prinzip, das eigentlich in Form von Start- und Landeentgelten eingesetzt werden sollte. Derartige marktkonforme Instrumente bringen Interessengegensätze zum Ausgleich. Das wird an allen deutschen Flughäfen – außer Leipzig/Halle – seit über 10 Jahren praktiziert, indem lärmabhängige Entgeltzuschläge und CO₂-Emissionsentgelte erhoben werden. Seit über zweijähriger Ankündigung, hat am 1. April auch der Flughafen Leipzig/Halle eine neue Entgeltordnung verabschiedet. Im Hinblick auf die ökonomische Lenkungswirkung hat sich leider nichts geändert:

- a) Lärmbezogenes Landeentgelt: Es wurde ein Entgelt nach Lärmklassen eingerichtet, dass aber deutlich geringer ist als an anderen Flughäfen.
- b) Tageszeitbezogenes Landeentgelt: Für die besonders gesundheitsgefährdenden Starts und Landungen in der Nachtkernzeit gibt es keine gesonderten Lärmentgelte.
- c) Emissionsabhängiges Entgelt (je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent): Auf die Einführung von CO₂-Entgelten wurde verzichtet.
- d) Gewichtsbezogenes Landeentgelt: An der Ausrichtung auf die in der Zulassungsurkunde verzeichneten höchsten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOW) wurde festgehalten. Die Grundpreise wurden im Vergleich zur bisher gültigen Entgeltordnung um ca. 18 % gesenkt.

Mit dieser Entgeltordnung bleibt der Flughafen Leipzig/Halle der mit den deutlich niedrigsten nächtlichen Start- und Landegebühren. Dies belegt das im Hinblick auf die Gesamtwohlfahrt

unverantwortliche Agieren des Flughafenmanagements. Das opportunistische Verhalten bewirkt einerseits einen Anstieg von Lärm- und Schadstoffemissionen und andererseits eine Zunahme der Jahresfehlbeträge der Flughafen Leipzig/Halle GmbH. Da das Land Sachsen Mehrheitsgesellschafter ist, obliegt ihm eine besondere Pflicht zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Investitionsobjektes auf gesamtgesellschaftlicher Ebene.

Ein jeder Sachverständige kennt das Wirkungsprinzip der so genannten Pigou-Steuer, mit der eine extensive Ressourcenbeanspruchung vermieden werden kann. Die ökonomische Notwendigkeit staatlichen Handelns ist in Bezug auf gesamtwirtschaftliche Ungleichgewichte offensichtlich. Umso erstaunlicher ist es, dass die ineffektive Gebührenordnung den sächsischen Regierungsparteien bisher entgangen ist. Vor allem die CDU, die stets mit ihrer wirtschaftspolitischen Kompetenz wirbt, sollte die fehlende Lenkungsfunktion der neuen Flughafenentgeltordnung im Hinblick auf die Freisetzung negativer externer Effekte kritisch hinterfragen. Vor allem auch deswegen, weil der Sächsische Staatshaushalt durch die sehr niedrigen Start- und Landeentgelte dauerhaft belastet wird. **Zumindest eine Ermittlung des Grenznutzens im Vergleich zu anderen Flughäfen hätte offenbart, dass die Gebühren noch deutlich höher ausfallen können, ohne Marktanteile zu verlieren.**

Die Bewahrung der Schöpfung ist für die CDU ein grundsätzlicher Wert, der für ihre politischen Entscheidungen maßgeblich sein sollte. **Auf der Homepage der CDU wird vermittelt, dass sie dafür eintritt, jede umweltschädliche Emission mit einem Preis zu belegen.⁶ Eine konsequente Umsetzung dieses Grundsatzes erfolgt indes nicht.** Das Gegenteil ist der Fall, denn klimaschädliche Emissionen werden durch die neue Entgeltordnung in einem sehr großen Ausmaß rabattiert. Dieser nicht marktkonforme Preis für umweltschädliche Handlungen induziert eine außer-

⁶ Abrufbar unter: <https://www.cdu.de/thema/umwelt-natur-und-klimaschutz>

ordentlich hohe Nachfrage, die fernab der Gleichgewichtsmenge ist. Eine solche Preispolitik ist weder ökonomisch rational noch umweltbewusst und sie zerstört die Lebensqualität tausender Sachsen; außerdem bedingt sie gesundheitliche Risiken. Deswegen ist eine solche Wirtschaftspolitik gerade nicht auf die Bewahrung der Schöpfung ausgerichtet.

Der Wegbereiter der Sozialen Marktwirtschaft, Walter Eucken, sah das Haftungsprinzip als fundamentalen Pfeiler eines funktionierenden, freiheitlichen Wirtschaftssystems an. **Der Grundsatz der Haftung besagt, dass Marktakteure für ihre verursachten negativen externen Effekte auch mit eigenen Mitteln aufkommen müssen.** Es wäre wünschenswert, wenn fundamentale Prinzipien der Marktwirtschaft wieder stärker ins gesellschaftliche Bewusstsein eindringen. Stattdessen wird das Mantra des vermeintlich regionalen Wachstumsmotors DHL gebetsmühlenartig wiederholt. Eine solche einseitige Gewichtung privatwirtschaftlicher Belange steht aber gerade im Widerspruch zu einer verantwortungsvollen und auf Interessenausgleich gerichteten Wirtschaftspolitik. Nur eine auf das Gleichgewicht fokussierte Politik kann dauerhaften Wohlstand generieren. Die alleinige Berücksichtigung von Lobbyinteressen ist eher das Wesensmerkmal einiger Entwicklungsländer, welche die Lebensqualität ihrer Bürger konsequent den ökonomischen Belangen privatwirtschaftlicher Unternehmen unterordnen.

1.4

AKTUALISIERTE PROGNOSSE DER LÄRMENTWICKLUNG

Das opportunistische Agieren privatwirtschaftlicher Akteure zeigt sich auch in Form von Gutachten, die nicht die tatsächlichen Verhältnisse widerspiegeln. Ein Beispiel hierfür ist die im Planfeststellungsverfahren vom Flughafen gelieferte Betroffenheitsermittlung. Mit einjähriger Verspätung hat auch das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Lärmkartierung für den Flughafen vorgelegt⁷. Diese basiert auf dem Jahr 2021. Vergleicht man die Zahlen der Lärmkartierung mit der in den neu ausgelegten Planunterlagen vom Flughafen bereitgestellten Betroffenheitsermittlung⁸, treten Ungereimtheiten zu Tage. Obwohl im Planjahr 2032 die Zahl der nächtlichen S/L von ca. 44.000 im Vergleich zum Jahr 2021 auf ca. 57.000 steigt (+30%), sinkt die Anzahl der Lärmbetroffenen gemäß Betroffenheitsermittlung von 63.517 auf 59.846 (-5,8%):

Lärmpegel 22.00–06.00 Uhr	45–50 dB(A)	50–55 dB(A)	55–60 dB(A)	>60 dB(A)	Σ
Werte Landesamt, 2022 (betroffene Personen)	38.847	20.309	4.343	18	63.517
Werte Flughafen, Planfall 2032 (betroffene Personen)	34.663	14.788	10.040	377	59.868

Übersicht 1: Lärmbetroffene Personen 2022 und Planfall 2032

Verwunderlich ist die erwartete Reduzierung der Betroffenheiten vor allem deshalb, weil der prognostizierte Anstieg der nächtlichen Starts und Landungen die besonders schweren und lauten Maschinen betrifft. **Die fehlende Plausibilität der Betroffenheitsermittlung des Flughafens belegt, dass öffentlich-rechtliche Institute infolge fehlender wirtschaftlicher**

⁷ Vgl. Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Lärmkartierung 2022 am Flughafen Leipzig/Halle, S. 14. Abrufbar unter: https://luis.sachsen.de/download/Flug_Laermkartierung2022_Inter- net_Stand06_2023.pdf

⁸ Vgl. Betroffenheitsermittlung für Prognosenullfall 2032 und Planfall 2032, S. 9. Abrufbar unter: <https://www.lds.sachsen.de/bekanntmachung/anlagen/96-Betroffenenermittlung.pdf>

Partikularinteressen vielmehr in der Lage sind, verlässliche und unabhängige Gutachten zu erstellen. Daher ist es unbedingt notwendig, dass die für das Genehmigungsverfahren erforderlichen Gutachten ausschließlich von öffentlich-rechtlichen Instituten erstellt werden. Auch hinsichtlich der von Intraplan Consult GmbH erstellten Verkehrsprognose liegen unplausible Ergebnisse vor, auf die wir im Unterkapitel 2.1 noch näher eingehen werden.

2

ÖKONOMISCHE & RECHTLICHE ASPEKTE

2.1

LUFTFRACHTENTWICKLUNG UND AUSBAUBEDARF

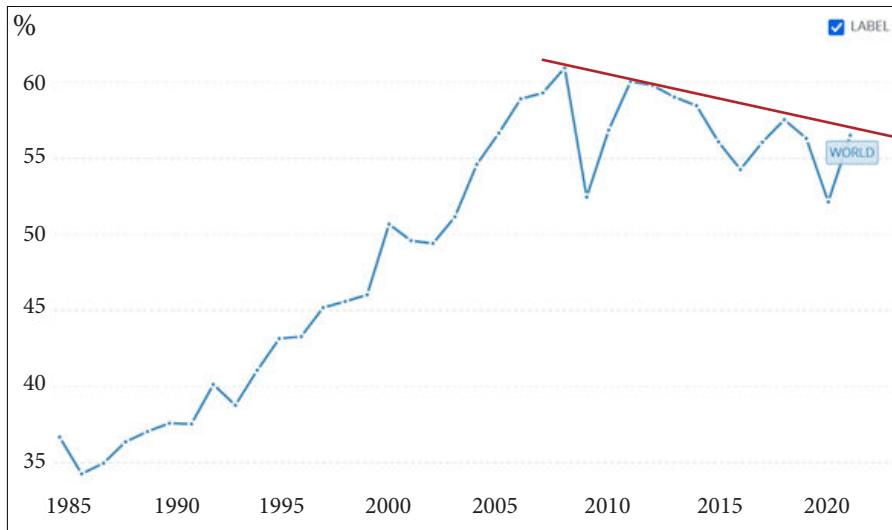
Die Ex-Ante-Evaluierung von Investitionsprojekten ist eine Notwendigkeit, um den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit⁹ gerecht zu werden. Die Zwecksetzung von Planfeststellungverfahren wird besonders dann deutlich, wenn sich zu diskreten Betrachtungszeitpunkten die ökonomischen Rahmenbedingungen ändern und den Kapitalwert der Investition negativ beeinflussen. Insofern trägt eine umfassende behördliche Prüfung der Planunterlagen den Charakter einer sog. Warteoption, die als spezifische Ausprägung der Realoption grundsätzlich wertsteigernd ist. Welche ökonomischen Rahmenbedingungen und Kennzahlen sich seit der ersten Anhörung im Petitionsausschuss verändert haben und den Wert des Investitionsprojektes nachteilig beeinflussen, wird nachfolgend dargestellt.

Seit dem Jahr 2008 ging die Summe der exportierten und importierten Waren und Dienstleistungen gemessen als Anteil am globalen GDP¹⁰ in Prozent zurück. Dieser Abwärtstrend wurde auch in den Jahren 2021 und 2022 nicht durchbrochen¹¹:

⁹ Siehe § 7 Abs. 1 SäHO. Abrufbar unter: <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/4270-Saechsische-Haushaltordnung>

¹⁰ GDP = Gross Domestic Product (Bruttoinlandsprodukt weltweit)

¹¹ Vgl. Welt Bank. Abrufbar unter: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS?end=2022&start=1985&view=chart>.



Übersicht 2: Entwicklung internationaler Handel (1985–2022)

Die Corona-Krise hat in der Luftfrachtbranche Zuwachsraten generiert, die den langfristigen Abwärtstrend vorübergehend kompensiert haben. Umso deutlicher zeigen sich nun die Auswirkungen des rückläufigen Handels auf das Cargo Geschäft, die anhand aktueller Statistiken dokumentierbar sind.

Das Luftfrachtaufkommen hat sich insgesamt im Mai 2023 gegenüber Mai 2022 um –10,8 % reduziert. Die Einladungen sind um –12,2 % gesunken und die Ausladungen um –9,1 %¹². Für den Frachtflughafen Leipzig/Halle sehen diese Zahlen noch dramatischer aus. **Die Einladungen sanken um –13,6 % und die Ausladungen um –12,0 %.** Die Verkehrsstatistik der Mitteldeutschen Flughafen AG dokumentiert gleichfalls eine Reduzierung des Fracht- und Postumschlages um – 5,13 % im Vergleich zum Vorjahr¹³. Selbst die Deutsche Post DHL Group veröffentlicht in ihrem Geschäftsbericht 2022 dramatisch zurückgehende Werte für die Luftfracht:

¹² Vgl. ADV-Monatsstatistik Mai 2023, S. 11. Abrufbar unter: <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/05.2023-ADV-Monatsstatistik.pdf>.

¹³ Vgl. Verkehrsstatistik der Flughafen Leipzig/Halle GmbH. Abrufbar unter: <https://www.mdf-ag.com/unternehmen/flughafen-leipzig-halle-gmbh/>.

Global Forwarding: Volumina

Tausend	2021	2022	+/- %	Q4 2021	Q4 2022	+/- %
Luftfracht Export	Tonnen	2.096	1.902	-9,3	561	449
Seefracht	TEU ¹	3.142	3.294	4,8	802	769

¹ Twenty-foot Equivalent Unit (20-Fuß-Container-Einheit)

Übersicht 3: Entwicklung Luftfrachtvolumen 2022 im Vergleich zu 2021*

Im Jahr 2022 sank das Luftfrachtvolumen um -9,3 %. Werden die Werte des 4. Quartals miteinander verglichen, sind es sogar -20 %. Der Wert für Luftfracht Export lag im Geschäftsjahr 2019 bei 2.051 Tausend Tonnen, d. h. selbst im Vergleich zu 2019 liegt ein Rückgang i. H. v. -7,3 % vor. Dies verdeutlicht, dass der starke Einbruch des Transportvolumens nicht ausschließlich auf das hohe Corona-Niveau zurückzuführen ist, sondern durch den nachlassenden Welthandel verursacht wird. Bereits 2019 waren die Wachstumsraten für die Luftfracht negativ:

Global Forwarding: Volumina

Tausend	2018	2019	+/- %	Q4 2018	Q4 2019	+/- %
Luftfracht	Tonnen	3.806	3.626	-4,7	1.000	969
davon Export	Tonnen	2.150	2.051	-4,6	571	552
Seefracht	TEU ¹	3.225	3.207	-0,6	824	795

¹ Twenty-foot Equivalent Unit (20-Fuß-Container-Einheit)

Übersicht 4: Entwicklung Luftfrachtvolumen 2019 im Vergleich zu 2018**

Derzeit dämpfen die Konflikte mit Russland und China das Handelsvolumen. Aber vor allem wegen der zunehmenden Destabilisierung des Klimas werden sich diese abnehmenden Werte dauerhaft nicht erholen. Operative Geschäftstätigkeiten, die das Klima signifikant negativ beeinflussen, müssen verteilt werden, um die Nachfrage zu reduzieren. Dieses ökonomische Grundprinzip ist für jeden Sachverständigen plausibel. Die politische Fokussierung auf die umweltschädlichen Einflüsse der Luftfracht wird daher in absehbarer Zeit auch in Deutschland relevant sein.

Das progressiv ausgerichtete Gutachten der Intraplan Consult GmbH ist vor dem Hintergrund aktueller ökonomischer Kennzahlen und umweltpolitisch zu erwartender Maßnahmen unplausibel. Zudem fehlen in der aktualisierten Verkehrsprognose (August

2021) die Auswirkungen des Ukraine-Krieges. **Die gravierenden Fehlprognosen der Intraplan Consult GmbH wurden bereits im Jahr 2014 von der TU Chemnitz anhand eines fachlich fundierten Gutachtens nachgewiesen.**¹⁴ Umso verwunderlicher ist das Festhalten an Prognosen, die methodisch und mittlerweile eben auch empirisch widerlegt wurden.

¹⁴ Hergert/Thießen: Fehlprognosen im Luftverkehr, Untersuchung zur Qualität von Luftverkehrsprognosen am Beispiel der Intraplan Consult GmbH. Abrufbar unter: <https://monarch.qucosa.de/api/qucosa%3A20119/attachment/ATT-0/>

*Entnommen aus dem Geschäftsbericht der Deutschen Post DHL Group 2022, S. 35. Abrufbar unter: <https://reporting-hub.dpdhl.com/downloads/2022/4/de/DPDHL-Geschaeftsbericht-2022.pdf>

**Entnommen aus dem Geschäftsbericht der Deutschen Post DHL Group 2019, S. 49. Abrufbar unter: <https://www.dpdhl.com/content/dam/dpdhl/de/media-center/investors/documents/geschaeftsberichte/DPDHL-Geschaeftsbericht-2019.pdf>

2.2

ENTWICKLUNG DER INVESTITIONSKOSTEN

Die im Jahr 2019 kalkulierten Investitionskosten in Höhe von 500 Mio. € sind derzeit weitaus höher. Sie lassen sich mit Hilfe des vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Baupreisindex gut prognostizieren. Zugrunde gelegt wird der Index Verkehrswegebau, Oberschichten aus Asphalt, ohne Umsatzsteuer:

Jahr	Index	Wachstumsrate	Investitionskosten in Mio. €
2019	115,3	-	500,00
2020	117,3	0,01734605	508,67
2021	119,9	0,02216539	519,95
2022	142,3	0,18682235	617,09

Übersicht 5: Baupreisindex Statistisches Bundesamt

Im Jahr 2022 liegen die geplanten Investitionskosten bereits bei 617,09 Mio. €. Dieser Investitionsbetrag wird sich infolge der sinkenden Luftfrachtvolumina zukünftig nicht amortisieren. Die Nachfrage nach zusätzlichen Transportkapazitäten wird zum einen wegen des zurückgehenden Welthandels und zum anderen aufgrund der Verteuerung von klimaschädlichen Aktivitäten ausbleiben. Infolgedessen werden auch die erhofften Beschäftigungseffekte nicht eintreten. Da auch der Passagierverkehr seit Jahren sinkt und mit positiven Wachstumsraten nicht zu rechnen ist, wird die Flughafen Leipzig/Halle GmbH weiterhin Jahresfehlbeträge kumulieren. Betrug der Jahresfehlbetrag 2020 noch –14,82 Mio. €, so stieg er im Jahr 2021 auf –19,93 Mio. €. Das entspricht einer Wachstumsrate von –34,48 %. Seit 2008 addieren sich die Jahresfehlbeträge auf –576,44 Mio. €.

Auch die geplante Infrastrukturerweiterung wird kreditfinanziert sein. Innerhalb der Geschäftsjahre **2008–2021 kumuliert sich das Finanzergebnis der Flughafen Leipzig/Halle GmbH auf –148,73 Mio. €.** Der aktuelle Zinsanstieg wird das negative Finanzergebnis zukünftig noch deutlich steigern. Die stark erhöhten Bau-

preise und der andauernde Zinsanstieg werden den Sächsischen Staatshaushalt enorm belasten.

Demzufolge werden dringend erforderliche Investitionen, z. B. in Digitalisierung und Bildung, nicht in dem Maße umgesetzt werden können, wie sie eigentlich notwendig wären, um den Wirtschaftsstandort Sachsen langfristig konkurrenzfähig werden zu lassen.

Infolge des Fachkräftemangels stellt sich grundsätzlich die Frage, ob die DHL am Standort Leipzig überhaupt noch Mitarbeiter gewinnen kann, um ihr operatives Geschäft zu betreiben. Die Stilllegung des DHL-Frachtdrehkreuzes Leipzig/Halle scheint vor diesem Hintergrund ein sehr wahrscheinliches Szenario zu sein. Auch hohe Energiekosten, zukünftig steigende Umweltauflagen und der zunehmende Bürgerwiderstand gegen die Nachtflugerlaubnis verstärken die Desinvestitionsneigung der DHL. Gleichzeitig steigt für den Freistaat Sachsen das Risiko der Fehlinvestition, welche dann 617 Mio. € betragen würde.

2.3

GESAMTWIRTSCHAFTLICHER NUTZEN DER GEPLANTEN AUSBAUMÄNAHME

Gemäß den Verwaltungsvorschriften des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen zur Sächsischen Haushaltsordnung (VwV-SäHO) müssen für Infrastrukturinvestitionen und Subventionen gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt werden¹⁵. **Die derzeitigen ökonomischen Rahmenbedingungen – insbesondere die Folgewirkungen der Corona-Krise und des Ukrainekrieges – haben den ursprünglich kalkulierten Nutzen der geplanten Investition in den Frachtflughafen Leipzig/Halle deutlich reduziert, denn die Wachstumsprognosen und die damit verbundenen Beschäftigungseffekte müssen signifikant verringert werden.** Auch die Notwendigkeit des Klimaschutzes bedingt die zukünftige Einschränkung des Frachtflugbetriebes. All diese geänderten Bewertungsparameter müssen zu einer erneuten Einschätzung des erwarteten gesamtwirtschaftlichen Nutzenzuflusses führen.

Ebenso sind auch die externen Kosten durch neue Betroffenheiten deutlich gestiegen. **Im Jahr 2009 lebten innerhalb der Nachschutzzone ca. 35.600 Einwohner, aktuell sind es 63.500**, die negativen externen Effekten in Form von Lärmbelastungen ausgesetzt sind¹⁶. Der Anstieg ist vor allem auf die während des laufenden Planfeststellungsverfahrens geänderten Flugrouten zurückzuführen. Auch die gestiegenen sozialen Kosten in Form neuer Betroffenheiten (+78,37 %) führen zur Notwendigkeit, die ursprüngliche Kosten-Nutzen-Analyse zu aktualisieren. Insgesamt offenbart sich in Hinsicht auf den geplanten Ausbau des Frachtflughafens derzeit ein deutliches Missverhältnis von Kosten

¹⁵ Siehe § 7 Abs. 2 SäHO und VwV SäHO zu § 7, Buchst. B, Rz. 9.1 und 9.3–9.4. Abrufbar unter: <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/1548-VwV-SaeHO>

¹⁶ Vgl. Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Lärmkartierung 2022 am Flughafen Leipzig/Halle, S. 11. Abrufbar unter: https://luis.sachsen.de/download/Flug_Laermkartierung2022_Internet_Stand06_2023.pdf.

und Nutzen, welches die gesamte Maßnahme infrage stellt. Da die DHL die vom Freistaat geschaffene und finanzierte Infrastruktur zu nicht marktüblichen Preisen nutzt, liegt materiell eine Subvention ihres operativen Geschäfts vor. Die Notwendigkeit zur Aktualisierung der Kosten-Nutzen-Analyse lässt sich deshalb auch vom 28. Subventionsbericht des Bundes für die geplante Infrastrukturmaßnahme ableiten: [...] „*Die Subventionen sollen im Sinne eines Subventionscontrollings immer wieder auf Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Effektivität (einschließlich externer Effekte), auf ihre Kohärenz mit den finanzpolitischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Zielsetzungen der Politik der Bundesregierung sowie mit Blick auf Optimierungspotenziale überprüft werden.*“ [...]¹⁷

Die Schädigung des Klimas und die gesundheitlichen Risikofaktoren erfordern eine Harmonisierung von wirtschaftlichen und ökologischen Zielsetzungen. Ein wesentliches Instrument zur Herstellung einer ökologisch erforderlichen Wirtschaftspolitik ist das Unterlassen klimaschädlicher Subventionen. Dies fordert z. B. der Präsident des Bundesrechnungshofs, Kay Scheller, genauso wie die Wirtschaftsweise Monika Schnitzer. Investitionen in Infrastruktur, die ausschließlich von Frachtflugzeugen der DHL genutzt wird, trägt sehr wesentlich zur Treibhausgas-Emission (THG-E) bei, **denn die THG-E der Deutschen Post DHL Group betragen im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 36,46 Mio. Tonnen CO₂.** Laut Lagebericht der Deutschen Post DHL Group **entfallen diese zu 69 % auf die Luftfracht**, zu 22 % auf den Transportmodus Land und zu 8 % auf die Seefracht. Lediglich 1 % der Emissionen werden durch Gebäude verursacht.¹⁸ **Das Ausbauvorhaben am Flughafen Leipzig entspricht daher per Definition des Umweltbundesamtes einer klimaschädlichen Subvention**, denn

¹⁷ 28. Subventionsbericht des Bundes 2019–2022, S. 54. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/28-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=6

¹⁸ Vgl. GB Deutsche Post DHL Group 2022, S. 54. Abrufbar unter: <https://reporting-hub.dpdhl.com/downloads/2022/4/de/DPDHL-Geschaeftsbericht-2022.pdf>

die Luftfracht ist der Hauptverursacher der CO₂-Emissionen im operativen Geschäft des Post-Konzerns.

Die willfährige Subventionierung des DHL-Frachtflugbetriebes widerspricht nicht nur den vorab genannten wirtschaftspolitischen Zielen, sondern vor allem Art. 10 Abs. 1 der Verfassung des Freistaates Sachsen, da keine Bestrebungen zu einer angemessenen Kosteninternalisierung erkennbar sind. Das verfassungsrechtliche Gebot einer angemessenen Kosteninternalisierung erfordert es aber, dass in Bezug auf den Zielkonflikt zwischen Ökonomie und Ökologie dem Verwaltungshandeln Grenzen gesetzt sind, d. h., ein Ungleichgewicht zwischen Privatisierung von Gewinnen und Sozialisierung von Kosten muss behördlich unterbunden werden.¹⁹

¹⁹ Vgl. Kunzmann, 2011, Art. 10, Rz. 12. In: Baumann-Hasske, Bernd Kunzmann (Hrsg.): Die Verfassung des Freistaates Sachsen, Kommentar; Berlin 2011.

3

ARBEITSMARKT- POLITISCHE ASPEKTE

3.

ARBEITSMARKTPOLITISCHE ASPEKTE

Der seit dem 24.2.2022 andauernde Krieg in der Ukraine hat die Wirtschaftsbeziehungen aller westlichen Staaten mit Russland deutlich eingeschränkt.²⁰ Wichtige westliche Investoren haben sich zwischenzeitlich aus Russland zurückgezogen.²¹ Es ist nicht zu erwarten, dass sich die Vorkriegsgegebenheiten in absehbarer Zeit wieder einstellen werden. Daher wird der Luftfrachtverkehr zwischen dem DHL-Hub Leipzig/Halle und Russland dauerhaft entfallen.²² Dies wirkt einem Anstieg der Nachfrage nach Arbeitskräften entgegen.

Das Haushaltsungleichgewicht zwischen Deutschland und Europa auf der einen Seite sowie China auf der anderen Seite hat sich in den Jahren 2021 und 2022 dramatisch weiter zu Lasten Deutschlands und Europas verschoben.²³ Eine weitere Verschlechterung würde die Selbstständigkeit und Souveränität Europas gegenüber China ernsthaft gefährden.²⁴ Am 13. Juli 2023 hat die Bundesregierung ihre Chinastrategie in einem Positions-papier veröffentlicht. Grundsätzlich soll zwar keine Entkopplung von China angestrebt werden, aber dennoch die Abhängigkeit in den Bereichen Medizintechnik, Arzneimittel und seltene Erden verringert werden. Dies betrifft auch sämtliche Vorprodukte, die für die Energiewende benötigt werden, sowie Halbleitererzeug-

²⁰ Abrufbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/291062/umfrage/deutsche-exporte-nach-russ-land/#:~:text=Im%20Jahr%202022%20wurden%20Waren,mehr%20als%2045%20Prozent%20zur%C3%BCck>

²¹ Abrufbar unter: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/russland-rueckzug-unternehmen-103.html>

²² Abrufbar unter: <https://www.airliners.de/dunkle-wolken-cargo-himmel/66170>

²³ Abrufbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/250757/umfrage/deutsche-handels-bilanz-mit-china/>

²⁴ Abrufbar unter: <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/china-deutschland-abhaengigkeit-industrie-handel-100.html#:~:text=China%20ist%20seit%20einigen%20Jahren,Abh%C3%A4ngigkeit%20von%20China%20extrem%20gro%C3%9F>

nisse.²⁵ In Summe sind das wesentliche Handelsmengen, die für die Luftfracht zwischen China und Deutschland entfallen werden. Ein weiterer Rückgang der Handelsbeziehungen mit China könnte dann erfolgen, wenn die potenziellen Konflikte zwischen der westlichen Welt, den chinesischen Anrainerstaaten und China eskalieren. Vor diesem Hintergrund sind die prognostizierten Transportmengen und die damit zusammenhängenden Beschäftigungseffekte fraglich.

Nach Mitteilung der Kommunikationsgewerkschaft DPV wurde für die Beschäftigten der DHL am Standort Leipzig/Halle eine Lohnerhöhung von 12 % gefordert. **Hierdurch wurde offenbar, dass die Beschäftigten am Standort Leipzig/Halle bis zu 700 € monatlich weniger verdienen als ihre Kollegen im Tarifgebiet West.**

Weiterhin wurde bekannt, dass das 13. Monatsgehalt nicht ab dem 1. Beschäftigungsjahr gezahlt wird.²⁶ Die Beschäftigungsbedingungen am DHL-Hub Leipzig/Halle sind demnach sehr unattraktiv. Bedingt durch den Fachkräftemangel wird die DHL zunehmend Schwierigkeiten haben, qualifiziertes Personal zu finden. **Bereits in jüngster Vergangenheit mussten deshalb ausländische Arbeitskräfte eingeflogen werden, die am Leipziger Hub befristet zum Einsatz gekommen sind.** Ein personeller Aufbau am DHL Standort Leipzig könnte damit nur durch Abwerbung geeigneter Kräfte bei Konkurrenzunternehmen bewerkstelligt werden. Keinesfalls würden durch den geplanten Ausbau zusätzliche Arbeitsplätze in der Region geschaffen. **Diverse Studien weisen darauf hin, dass die Arbeitsplatzeffekte von Flughäfen und deren Einfluss auf Innovationen und Wirtschaftskraft einer Region in der Vergangenheit gemeinhin überschätzt wurden.²⁷**

²⁵ Vgl. Positionspapier zur Chinastrategie der Bundesregierung, S. 25. Abrufbar unter: <https://www.auswaertiges-amt.de/blob/2608578/2b2effbc0886ef7ae0b22aaeacf199be/china-strategie-data.pdf>

²⁶ Vgl. Sächsische Zeitung vom 05.05.2023. Abrufbar unter: <https://www.saechsische.de/wirtschaft/unternehmen/dhl/warnstreik-bei-dhl-in-leipzig-5855484.html>

²⁷ Vgl. Thiessen, Friedrich: Ein Flughafenkonzept für NRW, Chemnitz 2016; S. 91 ff.

4

ZUSAMMENFASSUNG

4. ZUSAMMENFASSUNG

Die hier dargelegten aktualisierten Aspekte bestätigen die dem Petitionsausschuss vorgetragenen Argumente, die den Tatbestand der nachdrücklich fehlenden Ausbaunotwendigkeit des Frachtflughafens Leipzig/Halle belegen. Insbesondere die Entwicklung makroökonomischer und geopolitischer Faktoren stehen der Effizienz der Ausbaumaßnahme entgegen. Zusammenfassend kann folgendes festgehalten werden:

- a) Der Welthandel befindet sich in einem Abwärtstrend. Daher ist ein Aufbau zusätzlicher Kapazitäten am Frachtflughafen nicht erforderlich. Eher sollte ein sukzessiver Rückbau in Erwägung gezogen werden.
- b) Die Corona-Krise, der Ukraine-Krieg und zunehmende Umweltauflagen verteuern die Luftfracht, sodass diese zukünftig erhebliche Anteile am gesamten Transportaufkommen verlieren wird.
- c) Aufgrund der geopolitischen Spannungen mit China besteht die Wahrscheinlichkeit, dass wesentliche Handelsbeziehungen eingestellt werden. Nach Russland würde mit China ein weiterer Handelspartner entfallen, was einen weiteren negativen signifikanten Effekt auf das Luftfrachtaufkommen hätte.
- d) Die sich während des Planfeststellungsverfahrens geänderten ökonomischen Parameter [a) – c)] haben einen negativen Einfluss auf den kalkulierten gesamtwirtschaftlichen Nutzen der Ausbaumaßnahme. Die Kosten-Nutzen-Analyse muss daher aktualisiert werden.
- e) Der starke Anstieg der zusätzlich direkt vom Fluglärm Betroffenen erhöht die sozialen Kosten des Ausbauprojektes. Infol-

gedessen steigen die gesamtgesellschaftlichen Kosten der Investition. Auch deshalb muss die ursprüngliche Kosten-Nutzen-Analyse angepasst werden.

- f) Die stark gestiegenen Baupreise bewirken, dass die Investitionssumme derzeit 617 Mio. € beträgt. An Kommunen zugesagte Entschädigungszahlungen (ca. 40 Mio. €)²⁸ erhöhen das Investitionsvolumen zusätzlich.
- g) Der enorme Zinsanstieg bewirkt zukünftig ein noch höheres negatives Finanzergebnis der Flughafen Leipzig/Halle GmbH. Mithin werden die Jahresfehlbeträge weiter zunehmen und die Dauersubvention der Flughafen Leipzig/Halle GmbH wird weiter steigen. Der Sächsische Haushalt wird weiterhin stark belastet, sodass Ausgaben für notwendige Investitionen, wie z. B. für Bildung und Digitalisierung, gekürzt werden müssen. Das gefährdet den sächsischen Wirtschaftsstandort dauerhaft.
- h) Fachkräftemangel, hohe Energiekosten, Umweltauflagen und ein stark zunehmender Bürgerwiderstand beeinträchtigen die einst guten Standortfaktoren für die DHL, sodass die Wahrscheinlichkeit einer Desinvestition signifikant steigt. Daher sollte die geplante Investitionssumme für ökonomisch vorteilhaft und zukunftsbezogene Projekte verwendet werden.

²⁸ Vgl. LVZ vom 11.05.2022. Abrufbar unter: <https://www.lvz.de/mitteldeutschland/mehr-als-40-millionen-euro-so-will-sachsen-fluglaerm-kommunen-rund-um-leipzig-entschaedigen-HLBG6M6IR-SEZWP2DB7MLBWAUll.html>

KONTAKT

MATTHIAS ZIMMERMANN

Bürgerinitiative "GEGEN DIE NEUE FLUGROUTE"
PF 26 01 10
04139 Leipzig

pressefluglaermleipzig@t-online.de

Tel.: 0341 4615440