



KEIN WEITERER AUSBAU DES FRACHTFLUGHAFENS LEIPZIG/HALLE

10.690 UNTERSTÜTZER

3.300 KOMMENTARE

Der Ausbau wird uns, unseren Kindern, Enkeln, Kindeskindern noch teuer zu stehen kommen. Keine Profite mit Umwelt- und Klimaverschmutzung! Isabell aus Leipzig

Deutschland sollte seine Produktion wieder in das Land zurückholen und die Abhängigkeit von anderen Ländern wie China, Russland, USA verringern. Für eine lebenswerte Zukunft. Thomas aus Delitzsch

Ich möchte nachts endlich schlafen können und früh morgens kein Kerosin mehr riechen und einatmen und im Sommer gutes Obst und Gemüse aus meinem Garten ernten. Andreas aus Schkeuditz

Eigentlich hat die Landesregierung den verfassungsrechtlichen Auftrag, Schaden vom Volk abzuwenden! Ich bin total entsetzt, wie hier mit der Gesundheit zehntausender Menschen umgegangen wird. Ich möchte meinen Kindern keine verbrannte Erde hinterlassen! Karin aus Rackwitz

Gliederung

1. Einführung in die Problematik

(Matthias Zimmermann)

2. Ökonomische und rechtliche Aspekte

(Prof. Dr. habil. Helfried Labrenz)

3. Arbeitsmarktpolitische Aspekte



(Peter Büscher)

1. Einführung in die Problematik

Matthias Zimmermann

1. Einführung in die Problematik

Das Versprechen

Fluglärm-Ampel zum Regierungsprogramm Freistaat Sachsen Flughafen Leipzig-Halle		
1	Reduzierung der Fluglärmbelastung	
2	Spreizung der Start- und Landeentgelte	
3	Gleichmäßige Bahnverteilung	
4	Abschaffung <i>Kurze Südabkurvung</i>	
5	Neuaufstellung der Fluglärmkommission	
6	Fluglärmenschutzbeauftragter	

Sächsischer Koalitionsvertrag 2019 zwischen CDU, SPD, GRÜNE

Das Vorhaben

Dem entgegen steht, dass der (Fracht)Flughafen Leipzig/Halle ausgebaut werden soll. Dabei geht es nach jetzigen Erkenntnissen allein beim **DHL-Hub** um eine **Kapazitätserweiterung um weitere 36 Stellplätze, also um 60%.**

+ Ausbau Logistikzentrum Amazon mit eigenständigem Flugverkehr



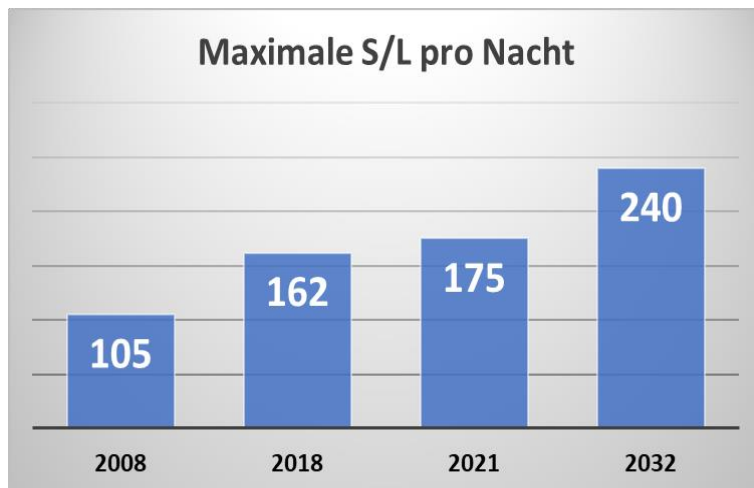
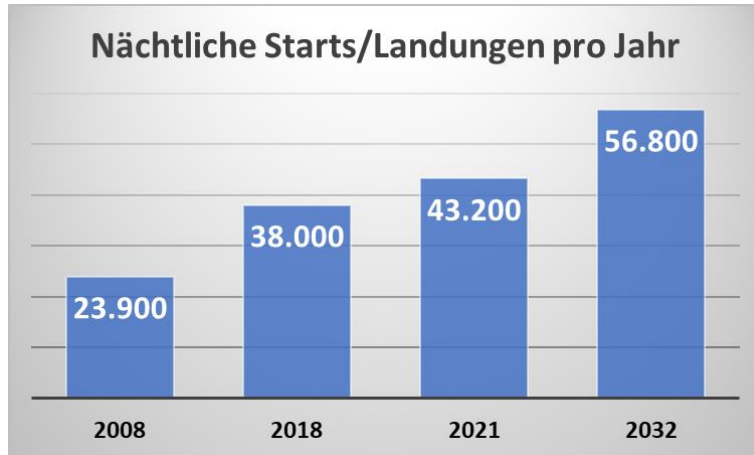
+ Logistikzentrum für das Betreiben einer Flotte von 44 bis 60 Militärgroßhubschraubern der Bundeswehr



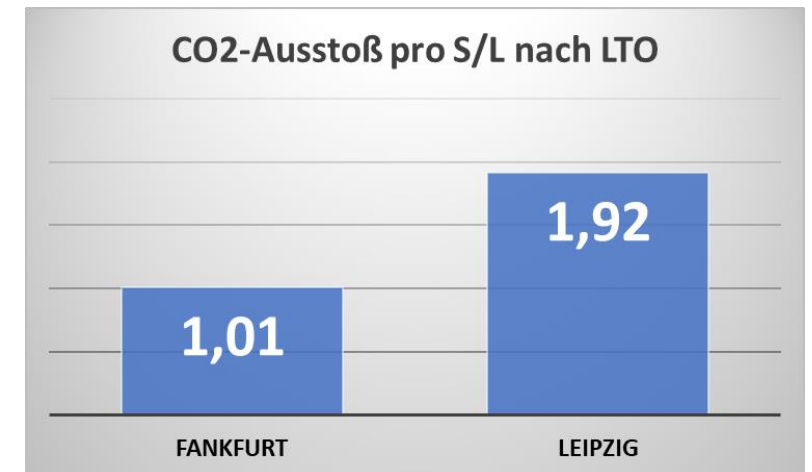
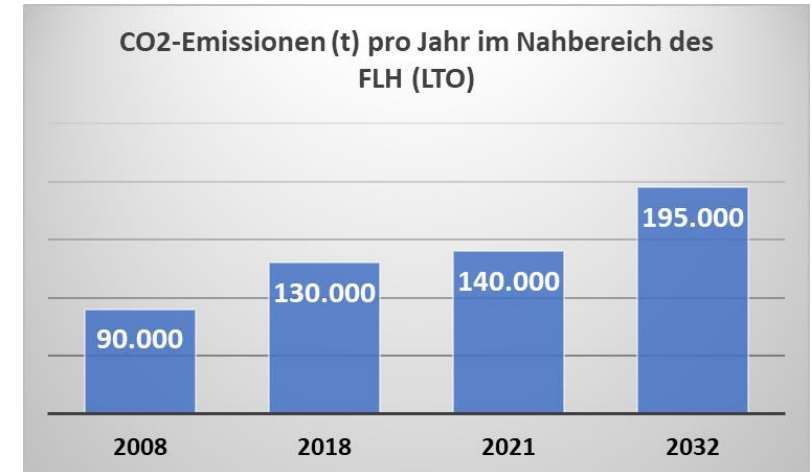
+ Endmontagelinie und Testzentrum Dornier



1. Einführung in die Problematik - Klimaschutz

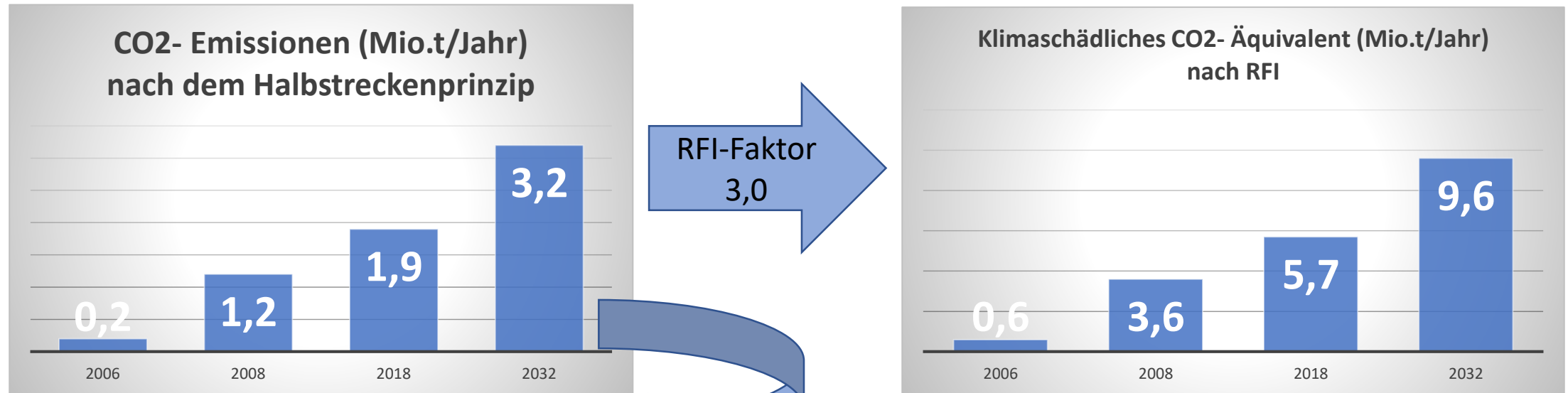


Schon heute sprechen wir von der lautesten stadtnahen nächtlichen Lärmquelle Deutschlands und vom klimaschädlichsten Flughafen.



1. Einführung in die Problematik - Klimaschutz

Laut CO₂-Statistik des Länderarbeitskreis Energiebilanzen entfielen in Sachsen 2017 ca. 25% der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor auf den Luftverkehr. Hauptverursacher ist der Flughafen Leipzig-Halle.



Klimaschaden in Höhe von 643 Mio EURO

lt. UBA 201 €/t CO₂

[Backup](#)

1. Einführung in die Problematik - Lärmbelastung

Lp,A,eq, Nacht (Dauerschallpegel)

November	2018	2019	2020	2021
Großkugel	54,2	57,0	58,1	58,2
Rackwitz	47,8	46,7	53,8	53,6
Hohenheida	52,1	53,8	53,1	54,3

Übernahmegebiet ab Dauerschallpegel
i. H. v. 58,7 dB (A) in der Nacht



Quelle: TRAVIS

[Backup](#)

1. Einführung in die Problematik - Lärmbelastung

Luftverkehrsprognose 2018 / 2032

Flugbewegungen	2018	2032	2032
		Prognose-	
nach Flugart	Analyse	nullfall	Planungsfall
Passagierflug	22.713	29.816	29.816
Nur Fracht	45.795	69.018	77.125
- davon KEP	44.950	55.260	63.367
Versorgungsflüge ¹⁾	2.453	2.453	2.453
sonstiges	8.257	8.599	8.599
Gesamt	79.218	109.886	117.993
Gesamt ohne KEP	34.268	54.626	54.626

1) Versorgungsflüge der Bundeswehr in die Gebiete mit Truppenstationierung

Quelle: Antrag Flughafen Vorfelderweiterung, Intraplan Consult GmbH, 27.03.2020

	2018	2032	2032	Differenz	Verhältn.
		Prognose-	Planungsfall	PF-P0	PF : P0
		nullfall (P0)	(PF)		
Flugbewegungen gesamt	42.525	59.098	62.986	3.888	6,6
davon Tag	22.413	33.046	34.568	1.522	4,6
davon Nacht	20.112	26.052	28.418	2.366	9,1
davon Großraumflugzeuge	12.834	29.529	34.527	4.998	16,9
davon Standardflugzeuge	21.803	20.533	19.374	-1.159	-5,6
davon kleinere Flugzeuge	7.888	9.036	9.085	49	0,5
Tag Großraumflugzeuge	4.802	11.602	13.379	1.777	15,3
Tag Standardflugzeuge	10.045	12.786	12.514	-272	-2,1
Tag kleinere Flugzeuge	7.566	8.658	8.675	17	0,2
Nacht Großraumflugzeuge	8.032	17.927	21.148	3.221	18,0
Nacht Standardflugzeuge	11.758	7.747	6.860	-887	-11,4
Nacht kleinere Flugzeuge	322	378	410	32	8,5

*Bewegungsdaten der sechs verkehrsreichsten Monate

Das Wachstum der Frachtonnage wird hauptsächlich über den vermehrten Einsatz von Großraumflugzeugen erreicht.

[Backup](#)

1. Einführung in die Problematik - Lärmbelastung

Sind moderne Großraumfrachter wirklich leiser?

Lärmvergleiche Altflugzeuge - Neufugzeuge		
Flugzeugtyp	MD-11-F (2000)	B 777 - 200 (2013)
Gewicht (t)	286	347
Schallemissionen EPNdB Abflug	92,9	92,8
Schallemissionen EPNdB Anflug	103,6	100,3
Schallemissionen EPNdB seitlich	96,5	97,8

[Backup](#)

1. Einführung in die Problematik - Lärmbelastung

Die WHO empfiehlt, dass der Nachtfluglärm auf weniger als 40 dB(A) reduziert werden soll.

Deshalb fordert das Umweltbundesamt ein generelles Nachtflugverbot für stadtnahe Flughäfen.

Warum soll dann ein Flughafen ausgebaut werden, der eine uneingeschränkte Nachtflugerlaubnis besitzt?



[Backup](#)

2. Ökonomische und rechtliche Aspekte

Prof. Dr. habil. Helfried Labrenz

2. Ökonomische und rechtliche Aspekte

Monetäre Bewertung subventionierter privater Investitionen

- VwV-SäHO 2021: **gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse**, z. B. für Infrastrukturinvestitionen oder Subventionen (vgl. zu § 7: Buchst. B, Rz. 9.1 und 9.3–9.4)



Prognose der Gesamtwohlfahrt inkl. der Bewertung (negativer) externer Effekte

(siehe z. B. auch: 28. Subventionsbericht des Bundes 2019–2022, S. 54)

[...] „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.“ [...]

- **Erforderlichkeit der Degression von Finanzhilfen** (siehe 28. Subventionsbericht des Bundes 2019–2022, S. 52)

[...] „Bei der Degression der Finanzhilfen lassen sich verschiedene Ausgestaltungen unterscheiden. Degression kann zum einen bedeuten, dass bei (mehrjährigen) Hilfen die Unterstützung für einen bestimmten Subventionsempfänger im Zeitablauf absolut zurückgeht. **Mit dieser Form der Degression soll insbesondere einem „Gewöhnungseffekt“ beim Subventionsempfänger entgegengewirkt werden.**“ [...]

2. Ökonomische und rechtliche Aspekte

Evaluierung der bisherigen Subventionszahlungen

- Private Zuzahlungen des Gesellschafters
 - ✓ Ausgleich der Fehlbeträge (GuV) und Zuführungen in die Kapitalrücklage von 2008 bis 2020:
1.350,92 Mio. €
 - ✓ Sehr hohe Opportunitätskosten (nicht gewährte alternative Subventionen)
- Zuführungen Kapitalrücklage (KR) und Erträge aus Verlustübernahmen 2008–2020

Jahr	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Zuführung KR	1.311.814,05 €	2.193.861,61 €	20.898.368,48 €	107.399.162,31 €	4.180.587,57 €	35.227.592,57 €	145.549.091,93 €
Verlustausgleich	14.823.997,96 €	18.734.830,57 €	13.062.586,68 €	22.084.046,70 €	19.935.171,35 €	31.669.077,74 €	38.083.749,14 €
Gesamt	16.135.812,01 €	20.928.692,18 €	33.960.955,16 €	129.483.209,01 €	24.115.758,92 €	66.896.670,31 €	183.632.841,07 €

Jahr	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Zuführung KR	56.935.787,27 €	46.275.957,89 €	0,00 €	0,00 €	350.000.000,00 €	24.444.456,22 €
Verlustausgleich	49.709.974,74 €	66.646.328,38 €	61.422.836,42 €	63.876.091,95 €	63.410.829,49 €	93.046.398,92 €
Gesamt	106.645.762,01 €	112.922.286,27 €	61.422.836,42 €	63.876.091,95 €	413.410.829,49 €	117.490.855,14 €

2. Ökonomische und rechtliche Aspekte

DHL Hub Leipzig GmbH (2021)

- Umsatz-Schätzintervall 2021:
1.664,4 Mio. € ≤ Umsatz ≤ 3.358,0 Mio. €
- EBIT*-Schätzintervall: 2021:
166,4 Mio. € ≤ EBIT ≤ 335,8 Mio. €
(10 % EBIT-Marge)
- Annahmen:



Mehr als 2.000

Tonnen Fracht jeden Tag

Frachtpreise:
2.500 – 5.000 US-\$ pro t
≈ 2.280 – 4.600 € pro t

Wechselkurs:
1 US-\$ ≙ 0,91 €

DHL Hub Leipzig GmbH (2020)

- Umsatz-Schätzintervall 2020:
1.348,2 Mio. € ≤ Umsatz ≤ 2.720,0 Mio. €
- EBIT-Schätzintervall: 2020:
94,4 Mio. € ≤ EBIT ≤ 190,4 Mio. €
(7 % EBIT-Marge)
- Annahmen:
 - ✓ Mehr als 1.620 Tonnen Fracht jeden Tag
 - ✓ Frachtpreise: 2.280 – 4.600 € pro t (Wechselkurs: wie 2021)

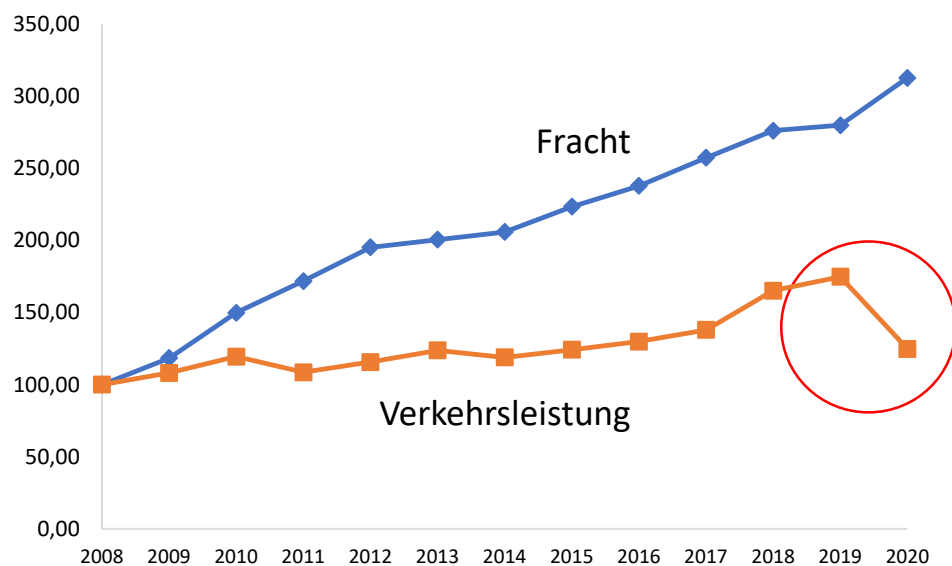
Zum Vergleich:

EBIT der FLH GmbH 2020:
-11,7 Mio. €

*EBIT: Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

2. Ökonomische und rechtliche Aspekte

Index Fracht und Index Verkehrsleistung (Basis 2008)



Verkehrsleistung und Frachtmengen der FLH GmbH (2008–2020)

Jahr	Verkehrsleistungen in T€	Index Verkehrsleistung	Fracht- und Postumschlag in t	Index Fracht
2008	52.929	100,00	442.453,00	100,00
2009	57.226	108,12	524.084,00	118,45
2010	63.218	119,44	663.059,00	149,86
2011	57.453	108,55	760.355,00	171,85
2012	61.208	115,64	863.665,00	195,20
2013	65.523	123,79	887.101,00	200,50
2014	62.899	118,84	910.708,00	205,83
2015	65.736	124,20	988.240,00	223,35
2016	68.713	129,82	1.052.372,00	237,85
2017	73.015	137,95	1.138.477,00	257,31
2018	87.392	165,11	1.221.429,00	276,06
2019	92.501	174,76	1.238.343,00	279,88
2020	66.007	124,71	1.383.485,00	312,69

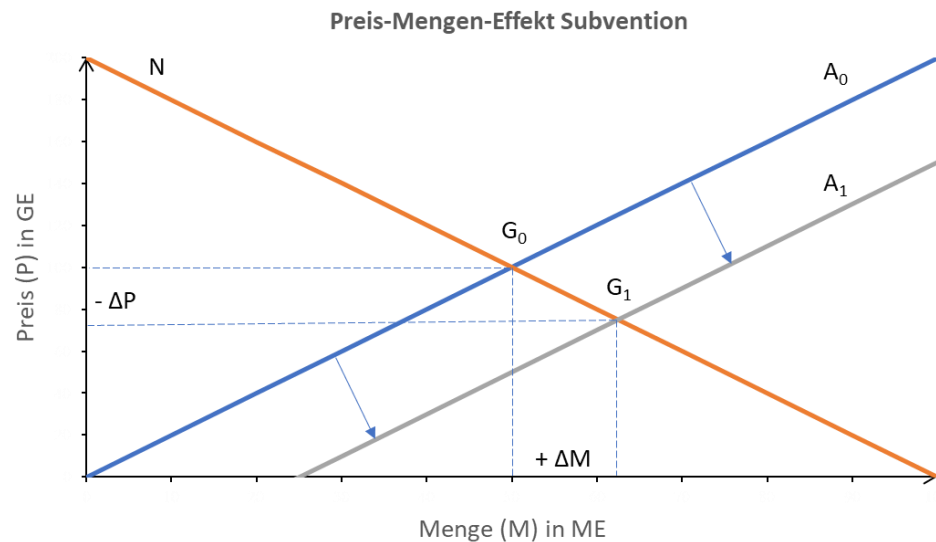
$$VL = p \cdot x \Leftrightarrow p \downarrow = \frac{VL \uparrow}{x \uparrow \uparrow}$$



nachhaltiger Preisverfall zu Lasten des Steuerzahlers

2. Ökonomische und rechtliche Aspekte

Resultierender Mengeneffekt (ΔM)



Mit zunehmender Menge ($+\Delta M$) steigen auch die negativen externen Effekte.



Klimaschädliche Subvention

Klimaschädliche Subvention

„Für den Abbau bzw. eine Umgestaltung umweltschädlicher Subventionen sprechen gleich mehrere Gründe:

- Umweltschädliche Subventionen laufen dem Verursacherprinzip zuwider und sind ungerecht. [...]
- Umweltschädliche Subventionen konterkarieren die Instrumente und Maßnahmen der Umweltpolitik. [...]
- **Umweltschädliche Subventionen verzerren den Wettbewerb zu Lasten umweltfreundlicher Produkte und Produktionsweisen.** [...]
- **Umweltschädliche Subventionen belasten massiv und auf vielfältige Weise die öffentlichen Haushalte.** [...]
- Umweltschädliche Subventionen haben in der Regel negative Verteilungswirkungen. [...]
- **Umweltschädliche Subventionen gefährden die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland.“** [...]

Umweltbundesamt (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, S. 14

2. Ökonomische und rechtliche Aspekte

Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit

Grundrechtsverletzung von Dritten, aber: Schutzpflicht des Staates vor

- Gesundheitlichen Folgewirkungen durch Fluglärm
- Gefahren des Klimawandels

Pflicht zur Nachbesserung von Schutzregelungen infolge aktueller wissenschaftliche Erkenntnisse

→ **Erforderlichkeit der Berücksichtigung von:**

- a) Lärmmedizinischen Gutachten,
- b) Neuen Erkenntnissen der Lärmforschung und
- c) Klimaauswirkungen des Flugbetriebs.

Bundesverfassungsgericht

a) BVerfG, 04.05.2011, 1 BvR 1502/08, Rz. 37

[...] „Die sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ergebende Schutzpflicht erfordert auch Maßnahmen zum Schutz vor gesundheitsschädigenden und gesundheitsgefährdenden Auswirkungen von Fluglärm.“ [...]

b) BVerfG, 04.05.2011, BvR 15/08, Rz. 38

[...] „Es ist in erster Linie Aufgabe des Normgebers, den Erkenntnisfortschritt der Wissenschaft mit geeigneten Mitteln nach allen Seiten zu beobachten und zu bewerten, um gegebenenfalls weitergehende Schutzmaßnahmen treffen zu können.“ [...]

c) BVerfG, 24.03.2021, Rz. 99

[...] „Der Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schließt den Schutz vor Beeinträchtigungen durch Umweltbelastungen ein. [...] Das gilt auch für Gefahren, die der Klimawandel für das menschliche Leben und die Gesundheit verursacht.“ [...]

3. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Peter Büscher

3. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Arbeitsplatzeffekte internationaler Arbeitsteilung am Beispiel des Aussenhandels BR Deutschland - China

Bundesrepublik Deutschland: Hochlohnland mit starken Regulierungen - VR China: Niedriglohnland mit niedrigen regulatorischen Standards

Handelsbilanzdefizit Deutschland - China

2019	2020	2021
14,07	21,53	38,09 in Mrd. €

Arbeitsplatzäquivalente/Verluste an Arbeitsplätzen

59.000	86.000	160.000
	-27.000	-74.000

davon Luftfrachtanteil (10%)

2.700	7.400
-------	-------

davon Luftfrachtanteil Leipzig (30%)

900	2.200
-----	-------

Anzahl Flüge Hongkong u. Shanghai/a

750	750
-----	-----

Verlust an Arbeitsplätzen pro Flug

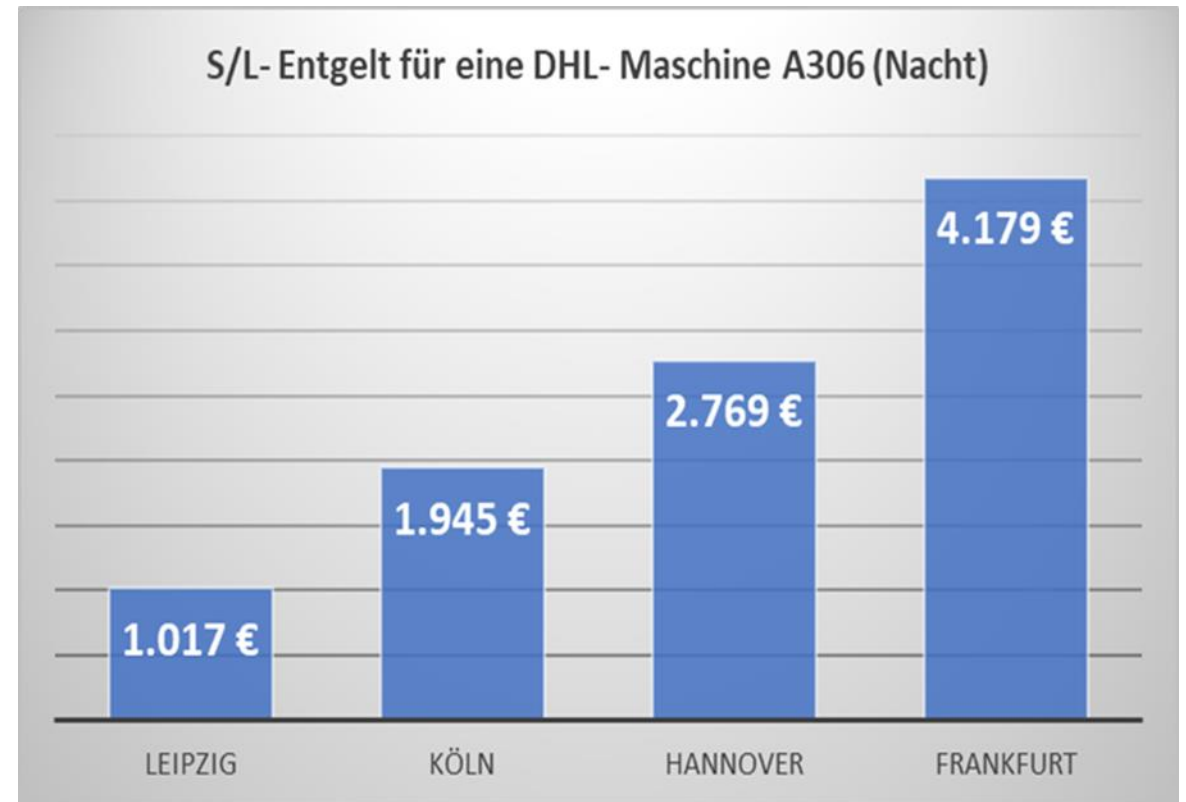
1,2	3
-----	---

3. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Behauptung LEJ: 10.800 Arbeitsplätze rund um den Flughafen wurden geschaffen!

Entstehungsvoraussetzungen:

- Arbeitsplatzverlagerung von Brüssel nach Leipzig
- Unbeschränkte Nachtflugerlaubnis (Anzahl der Flugbewegungen, Lärmgrenzen)
- Vergleichsweise niedrigste Start- und Landeentgelte



3. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Vergleich mit anderen Branchen:

Nettoanlagevermögen/Arbeitsplatz

Papier/ Druck	99.000 €/ Arbeitsplatz
Maschinenbau:	90.000 €/ Arbeitsplatz
Heim- und Sozialwesen:	65.000 €/ Arbeitsplatz
Textil und Bekleidung:	64.000 €/ Arbeitsplatz
Nahrungsmittel:	61.000 €/ Arbeitsplatz
Möbelindustrie:	58.000 €/ Arbeitsplatz
Fahrzeughandel und Reparatur:	47.000 €/ Arbeitsplatz
Gastgewerbe:	33.000 €/ Arbeitsplatz

Mit 1,3 Mrd. € hätten im

- Heim- und Sozialbereich 20.000 AP oder im
 - Fahrzeughandel/ Rep. 27.000 AP oder im
 - Gastgewerbe: 40.000 AP
- gefördert werden können.

Der Flughafen ist also keinesfalls ein Jobwunder, sondern ein politisch gewolltes Leuchtturmprojekt mit eher unterdurchschnittlichen Arbeitsplatzeffekten.

3. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Den 10.800 Arbeitsplätze am Flughafen stehen entgegen

- die Arbeitsplatzverluste in Brüssel (1.700; einmalig),
- die jährlichen Arbeitsplatzverluste durch Arbeitsplatzverlagerung (ca. 2.000/a),
- Die Arbeitsplatzverluste bei den Wettbewerbern von DHL und
- die Arbeitsplatzverluste bei regionalen Betrieben im Handwerk und bei Dienstleistern

Fazit: Die Verluste an Arbeitsplätze andernorts können niemals durch die Arbeitsplatzzuwächse bei DHL kompensiert werden.

3. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Wirtschaftliche Gesamtbetrachtung (2021)

Jährliche Verlustausgleiche u.a.: 110 Mio. €

Steuerliche Subventionen: 700 Mio. €

Klimafolgekosten: 360 Mio. €

} > 168 Mio.€ ESt/UST

[Backup](#)

3. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Einem Ausbau des Frachtflughafens kann weder aus

- Klimaschutzgründen,
- Gesundheitsgründen,
- Arbeitsbeschaffungsgründen noch aus
- finanziellen Gründen

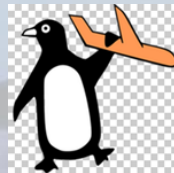
zugestimmt werden.

Wir hoffen, dass der Petitionsausschuss und der Landtag die Weichen dafür stellen, dass dieses zutiefst unsinnige und unwirtschaftliche Vorhaben nicht realisiert wird.

„Wenn ich abwägen muss zwischen den Interessen des Unternehmens und dem Schutz der Anwohner, hat letzteres Vorrang.“

Brüssels Finanzminister Didier Reynders zur Entscheidung über DHL

Kein weiterer Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle



IG Nachtflugverbot
Leipzig/Halle e.V.

Verzeichnis der angegebenen Quellen

- **BVerfG**, 24.03.2021, 1 BvR 2656/18: Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021, Az. 1 BV 2656/18. Abrufbar unter: https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html (zuletzt eingesehen am 01.04.2022).
- **BVerfG**, 04.05.2011, 1 BvR 1502/08, Rz. 37: Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 04.05.2011, Az. 1 BvR 1502/08. Abrufbar unter: https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2011/05/rk20110504_1bvr150208.html (zuletzt eingesehen am 01.04.2022).
- **28. Subventionsbericht des Bundes 2019–2022**: Bundesministerium der Finanzen, Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2019 bis 2022. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/28-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=6 (zuletzt eingesehen am 01.04.2022).
- **Umweltbundesamt** (2021): Burger, A. und Bretschneider, W.: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, Texte 143/2021. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf (zuletzt eingesehen am 01.04.2022).
- **VwV SäHO 2021**: Verwaltungsvorschriften des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen zur Sächsischen Haushaltsordnung 2005, letzte Änderungen Dezember 2021. Abrufbar unter: <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/1548-VwV-SaeHO#p7> (zuletzt eingesehen am 01.04.2022).

Back-up Folien

1. Einführung in die Problematik - Klimaschutz

CO2 Emissionen Flughafen Leipzig Halle 2032	
Quelle: Anlage 3 Klimagutachten	
Basis:	
Kerosinmenge 2018: 514 000 t	
Frachtonnageentwicklung 2032:2018; $3\,350\,000 : 1\,160\,000 = \text{Faktor } 2,86$	
Energieeffizienzgewinne: 2018 - 2032: 30%	
kg CO2/ kg Kerosin: 3,15	
RFI Faktor: 3,0	
$514\,000 \times 2,86 \times 0,7 \times 3,14 \times 3,0 = 9\,724\,000 \text{ t/a CO}_2\text{eq}$	
Emissionen in t	
Flugstrecke	9724000
APU	20745
Probeläufe	8592
Flugzeugabfertigung	3977
KFZ Verkehr	15895
Energie u. Wärme	21456
	9794665

Länderarbeitskreis Energiebilanzen										
Verursacherbilanz: CO2-Emissionen nach Emittentensektoren *)										
Land	Jahr	Anm.	Emittentensektoren							Stand
			Insgesamt	Gewinnung v. Steinen u. Erden, sonst. Bergbau und Verarb. Gewerbe 1)	Verkehr				Haushalte, Gewerbe, Handel, Dienstl., übrige Verbraucher	
					Insgesamt	Schienenverkehr	Straßenverkehr	Luftverkehr		
1 000 t CO ₂										
Sachsen	1990	LAK1)	60 365	23 145	5 936	478	5 268	171	19	31 284
Sachsen	1991	LAK1)	46 595	13 890	5 665	486	5 120	50	9	27 040
Sachsen	1992	LAK1)	34 335	8 813	5 956	431	5 463	50	13	19 565
Sachsen	1993	LAK1)	31 131	5 867	7 066	451	6 535	77	3	18 198
Sachsen	1994	LAK1)	32 438	5 900	6 919	422	6 405	85	6	19 619
Sachsen	1995	LAK1)	32 739	6 852	7 502	352	6 999	148	3	18 385
Sachsen	1996	LAK1)	34 058	6 603	7 494	316	7 008	167	3	19 961
Sachsen	1997	LAK1)	32 117	6 496	7 396	199	7 018	176	3	18 225
Sachsen	1998	LAK1)	31 677	6 663	7 569	260	7 110	195	3	17 445
Sachsen	1999	LAK1)	31 382	6 755	7 739	184	7 346	205	3	16 889
Sachsen	2000	LAK1)	30 758	6 950	7 535	235	7 050	246	3	16 273
Sachsen	2001	LAK1)	31 718	7 284	7 457	266	6 952	236	3	16 976
Sachsen	2002	LAK1)	32 419	8 133	7 680	498	6 945	233	3	16 606
Sachsen	2003	LAK1)	31 173	7 463	7 287	494	6 564	227	3	16 423
Sachsen	2004	LAK1)	31 451	7 833	7 283	474	6 617	192	-	16 336
Sachsen	2005	LAK1)	30 301	8 024	6 906	459	6 221	227	-	15 371
Sachsen	2006	LAK1)	30 500	8 294	6 850	400	6 049	398	3	15 356
Sachsen	2007	LAK1)	28 825	8 565	6 940	376	5 965	596	3	13 320
Sachsen	2008	LAK1)	29 540	8 192	7 664	357	5 952	1 354	-	13 685
Sachsen	2009	LAK1)	28 735	7 205	7 871	337	5 906	1 624	3	13 659
Sachsen	2010	LAK1)	30 148	7 957	8 006	346	5 917	1 740	3	14 185
Sachsen	2011	LAK1)	29 294	8 809	7 637	339	5 812	1 483	3	12 848
Sachsen	2012	LAK1)	30 830	9 142	7 878	348	5 759	1 768	3	13 810
Sachsen	2013	LAK1)	31 043	9 163	7 920	333	5 855	1 728	3	13 960
Sachsen	2014	LAK1)	29 801	9 077	7 958	317	5 914	1 724	3	12 766
Sachsen	2015	LAK1)	29 667	8 948	7 968	298	5 938	1 728	3	12 751
Sachsen	2016	LAK1)	30 062	8 929	8 159	305	6 020	1 831	3	12 974
Sachsen	2017		1 994

1. Einführung in die Problematik - Klimaschutz

Pariser Klimaschutzabkommen (ratifiziert durch die BR-Deutschland am 5.10.2016):

„Die Staaten setzen sich das Ziel, die Erderwärmung deutlich unter 2° Celsius zu begrenzen. Zur Erreichung der Ziele legen die Staaten ihre nationalen Klimaschutzziele fest.“

Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 29.04.2021:

Das bis dahin geltende Klimaschutzgesetz wird als nicht verfassungskonform beurteilt. Es wird verlangt, die CO2 Emissionen rechtzeitig vor 2030 mit strengeren Maßnahmen als bisher zu regulieren.

Klimaschutzgesetz vom 18.08.2021

- Zweck des Klimaschutzgesetzes ist nach dessen § 1 „zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten“.
- § 3 (1) die Treibhausgasemissionen werden im Vergleich zu 1990 schrittweise wie folgt gemindert:
 1. bis zum Jahr 2030 um mindestens 65%
 2. bis zum Jahr 2040 um mindestens 88%
- § 3 (2) bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird

1. Einführung in die Problematik - Klimaschutz

CO₂ eq – Entwicklung 2018–2021

Spalte	1	2	3	4	5	6
	Starts/Land.	Fracht	Passagiere	Kerosin (t)	CO2 (t)	RFI- CO2
Quelle	destatis	destatis	destatis	ecotransit mit Sp.1,2,3	1 t. Kerosin x3,14	Sp.6x3,0
2018	71.330	1.210.240	2.576.702	525.000	1.648.500	4.945.500
2019	71.927	1.227.105	2.606.327	517.000	1.623.380	4.870.140
2020	57.739	1.378.158	526.438	527.000	1.654.780	4.964.340
2021	69.101	1.588.815	663.260	592.500	1.860.450	5.581.350

1. Einführung in die Problematik - Klimaschutz

Klimaauswirkungen des Flughafens Leipzig/Halle 2008–2032 mit Beimischquote 0,5% - 2% mit SAF ab 2025

Effizienzgewinne jährlich 1,5% (2021 – 2032)

Treibhausgasentwicklung durch Entwicklung Frachtvolumen				
Annahmen:				
	2021: 570 000 t Kerosin für 1 590 000 t Fracht			
	Frachtwachstum 2021 bis 2032 von 1,590 auf 3,350 Mio. t			
	technologischer Treibstoffeffizienzgewinne: 1,5%/a = 30% bis 2032			
	Beimischquote ab 2030 in Höhe von 2% mit SAF			
	t Fracht	ohne Eff. Gew	mit E. Gew.	mit 2% SAF
2021	1,59	570 000		
2032	3,35	1 200 000	840 000	824 000
			47,40%	44,60%
Kommentar Annahmen:				
Effektivitätsgewinne z.Zt. kleiner als 1,5%/a				
Beimischquote z. Zt. unrealistisch				
Frachtwachstum zur Zeit zweistellig pro Jahr				

1. Einführung in die Problematik - Lärmbelastung

Messstellenstatistik - Nacht (22:00 - 06:00)

MP 1 Grosskugel

November 2021

	Relevante Flugereignisse (N2)		Anzahl korr. Lärmereignisse (N1)		N1/N2 [%]		Verfügbarkeit		Gesamtgeräusch [dB(A)]	Fluggeräusch [dB(A)]	AWR
	A	D	A	D	A	D	[%]	Ausfall			
01.11.2021	0	79	0	82	100,0		100,0		60,1	60,0	1,44
02.11.2021	0	74	1	76	100,0		100,0		60,2	60,1	1,44
03.11.2021	57	0	76	0	100,0		100,0		51,8	49,2	0,06
04.11.2021	0	80	1	80	100,0		100,0		59,4	59,2	1,32
05.11.2021	0	33	0	33	100,0		100,0		68,1	56,8	0,64
06.11.2021	0	7	0	7	100,0		100,0		50,4	49,8	0,13
07.11.2021	0	62	0	64	100,0		100,0		59,4	59,2	1,13
08.11.2021	0	81	0	79	97,5		100,0		69,2	59,9	1,38
09.11.2021	34	67	48	66	100,0	98,5	100,0		59,9	59,6	1,32
10.11.2021	0	74	0	72	97,3		100,0		68,5	59,9	1,36
11.11.2021	0	78	0	78	100,0		100,0		58,6	58,1	1,23
12.11.2021	0	31	0	32	100,0		100,0		56,7	56,6	0,62
13.11.2021	0	6	0	6	100,0		100,0		52,7	52,5	0,13
14.11.2021	13	0	13	0	100,0		100,0		47,6	42,6	0,02
15.11.2021	60	0	69	0	100,0		100,0		52,4	51,0	0,12
16.11.2021	0	74	0	76	100,0		100,0		59,0	58,9	1,18
17.11.2021	0	76	0	77	100,0		100,0		60,2	60,1	1,33
18.11.2021	0	75	1	73	97,3		100,0		59,5	59,3	1,18
19.11.2021	0	35	1	34	97,1		100,0		56,7	56,4	0,58
20.11.2021	0	7	0	7	100,0		100,0		49,9	49,4	0,12
21.11.2021	0	57	0	59	100,0		100,0		59,2	59,0	1,04
22.11.2021	0	65	0	64	98,5		100,0		59,4	59,2	1,15
23.11.2021	0	74	0	73	98,6		100,0		59,5	59,3	1,26
24.11.2021	45	60	68	59	100,0	98,3	100,0		59,2	59,0	1,16
25.11.2021	0	79	0	80	100,0		100,0		69,6	60,2	1,48
26.11.2021	0	37	0	38	100,0		100,0		57,9	57,7	0,80
27.11.2021	0	9	0	9	100,0		100,0		51,5	51,1	0,16
28.11.2021	0	64	0	66	100,0		100,0		59,7	59,6	1,14
29.11.2021	0	73	0	74	100,0		100,0		59,7	59,5	1,30
30.11.2021	0	75	0	75	100,0		100,0		60,2	60,1	1,40
Gesamt	209	1532	278	1539	100,0	100,0	100,0		62,0	58,2	0,92

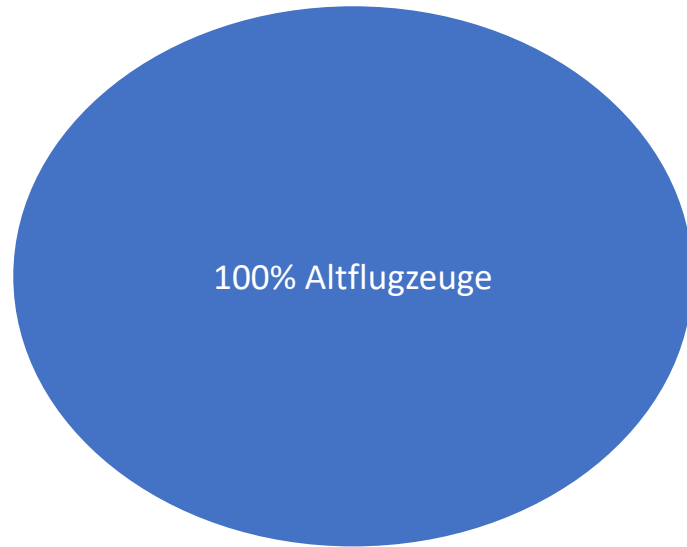
Aufwachreaktionen

- An 19 von 30 Tagen AWR > 1
- 3 fehlende Messtage
- Im „Mittel“ AWR 0,92 und damit < 1

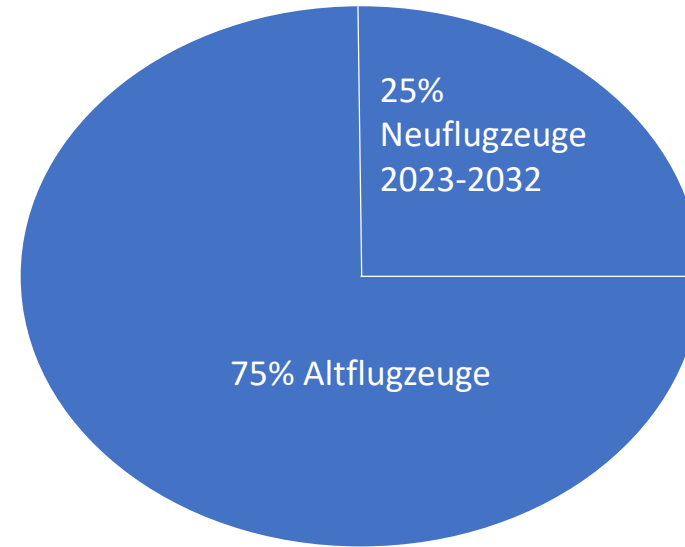
1. Einführung in die Problematik - Lärmbelastung

Was wird sich ändern durch die Flottenerneuerung?

Laut Angaben EASA – European Aviation Environmental Report haben Frachtflugzeuge eine Lebensdauer von 40 Jahren (Durchschnitt: 20,8 Jahre)



Flottenstruktur 2022



Flottenstruktur 2032

3. Arbeitsmarktpolitische Aspekte 2021

- **Steuerliche Subventionen**

- Mineralölsteuer/ USt: ca 1,30€/kg
- Kerosinmenge dt. Airlines: ca. 10 Mio. t/a
- Anteil lej: 0,57 Mio. t/a
- Steuerersparnis: 700 Mio. €/a

- **Klimafolgekosten**

- Kerosinmenge: 570 000 t/a
- kg CO₂/ kg Kerosin: x 3,15
- Umweltfolgekosten (lt. UBA): x 201 €/t = 361 Mio. €/a

- **Steuereinnahmen:**

- EKSt/AN: 10 800 x Durchschnittseinkommen (38 000€) x Durchschnittssteuersatz (23,1%) = 95 Mio. €/a
- Konsumsteuern/ AN: 10 800 x Eink. nach ESt. (29620) x Konsumquote (73%) x 0,19 = 45 Mio. €/a
- Unternehmenssteuern: geschätzt 20% von ESt. und Konsumsteuern: 28 Mio €/a

168 Mio. €

LEJ – Aufbau von Informationsasymmetrien und fehlender demokratischer Diskurs

- Als seinerzeit Gerüchte über den Bau/Ausbau des Flughafens aufkamen, dementierte die sächsische Landesregierung dies. Sie publiziert bis zuletzt, dass eine Erweiterung des Flughafens nicht vorgesehen ist. Der frühere Ministerpräsident Georg Milbradt gab in einem Interview 2015 offiziell zu, damals bewusst gelogen zu haben. Als Positives nach seiner aktiven politischen Karriere "**Ich brauche nicht mehr für andere zu lügen**".
- **Gleichmäßige Bahnverteilung:** Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und im Planfeststellungsbeschluss 2004 zum Ausbau des Flughafens wurde nach außen hin festgelegt, „Die An- und Abflüge mit Luftfahrzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur, soweit flugsicherheitsvertretbar, gleichmäßig auf beide Start- und Landebahnen zu verteilen“. Zeitgleich sicherte die Landesregierung intern in einer Patronatserklärung der DHL zu, dass diese "zu allen Zeiten mindestens (...) aller Bewegungen der für oder im Namen der DHL tätigen Luftfahrtunternehmen auf der südlichen Start- und Landebahn bis zu einer Maximalauslastung von 40 Flugbewegungen pro Stunde betrieben werden können." Fördergelder zum Flughafenausbau gab es von der EU auch auf Hinweis zur Lärmentlastung.
- Ebenfalls im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde den Leipziguern von Politik und Flughafen zugesagt "Leipzig wird umfliegen". Kaum war der Bau vollendet, wurde die **kurze Südabkurvung** über Leipzig voll befliegen. Sie war vorher auf 30 MBT beschränkt.
- DHL: „Was die südliche Tagesflugroute in östlicher Richtung angeht: Wir nutzen diese Route gar nicht“ (Manfred Hauschild, DHL Unternehmenssprecher, April 2008) geflogen wird trotzdem.
- Nach 10 Jahren Kampf und Rechtsstreit der Bürgerinitiativen beschloss 2017 der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages einstimmig und mit höchstem Votum, den Petenten Recht zu geben, da ihr Anliegen rechtens ist. Ein Bundestagsbeschluss dazu viel ebenfalls einstimmig und fraktionsübergreifend aus. Das Bundesverkehrsministerium lehnt die Umsetzung bis heute ab.

LEJ – Aufbau von Informationsasymmetrien und fehlender demokratischer Diskurs

- Der Planfeststellungsbeschluss untersagt **Triebwerksprobeläufe** im Freien, und erst recht in der. Sie dürfen nur in der Treibwerksprobehalle durchgeführt werden. Aber in 2010 wurden auf dem Flughafen Leipzig-Halle insgesamt 376 Triebwerksprobeläufe vorgenommen , davon lediglich 95 im Triebwerksprobelaufstand. Und dies
 - ✓ unbehelligt vom Leiter Lärm- und Umweltschutz des Flughafens Leipzig-Halle,
 - ✓ unbehelligt von der Fluglärmkommission und
 - ✓ unbehelligt von sächsischen Aufsichts- und Kontrollbehörden.

Erst eine Anzeige der Bürger brachte dies zu stoppen. Jetzt wurde durch Drängen von DHL der Planfeststellungsbeschluss geändert. Ca. 20% der Tests dürfen am Tag im Freien stattfinden. Jetzt, während das PVF überall auf Kritik stößt, saniert man die Triebwerksprobehalle.

- **Dialogforum:** Noch im Januar 2018 hält Herr Jähn einen Vortrag zur Entwicklung des Flughafens, vornehmlich Bürogebäude, Lagerhallen luftfahrtaffiner Unternehmen. Mitte Februar 2019 dann der Hammer Koalitionsvertrag. Flughafen nicht gewusst? Wohl kaum.
- **Militärische Nutzung:** „Auch gibt es aus hiesiger Sicht keine Anzeichen für eine militärische Nutzung des Flughafens. Für ein Eingreifen als Genehmigungsbehörde sehen wir keine Veranlassung.“ (Marga Scheiding, SMWA, 26.07.2006). Dabei fand schon ab März 2006 sogenannter "Sonderfrachtverkehr" aufgrund militärischer Anforderungen im Rahmen des SALIS-Projektes statt.
- **Geheimvertrag** zwischen Stadt Schkeuditz und DHL/Flughafen. Nach Abschluss dieses Vertrages zog die Stadt Schkeuditz ihre beabsichtigten Einwände/Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zurück. Bis heute nicht offen gelegt, obwohl seinerzeit durch Bürgermeister von Schkeuditz zugesagt.

LEJ – Aufbau von Informationsasymmetrien und fehlender demokratischer Diskurs

- **Fluglärmkommission:** Komplet intransparent. Zusammensetzung ist nicht paritätisch, sondern wirtschaftslastig. Die Mitglieder werden vom SMWA berufen, also vom Freistaat Sachsen, der Haupteigentümer ist, das Genehmigungsverfahren, die Betriebserlaubnis und die Überwachung inne hat. Das Luftverkehrsgesetz sieht aber keine Vertreter von allgemeinen Wirtschaftsorganisationen vor. In Leipzig sind zwei Vertreter der IHK.
- **Petition Bonusliste (2011):** Wurde mit über 3.000 Unterschriften und auch vielen persönlichen Meinungen in Dresden an den damaligen Chef der Staatskanzlei übergeben, der sie an den Petitionsausschuss weiterleiten wollte. Bis heute gibt es dazu trotz mehrmaliger Rückfragen keine Antwort.