



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. Konsequenzen des Flughafenausbaus auf den Klimawandel**
(Matthias Zimmermann)
- 3. Konsequenzen für die nächtliche Lärmbelastung** (Matthias Zimmermann)
- 4. Ökonomische und rechtliche Aspekte** (Prof. Dr. habil. Helfried Labrenz)
- 5. Arbeitsmarktpolitische Aspekte** (Peter Büscher)

A photograph of an airplane wing flying over a sea of clouds under a bright sky. The wing is white and extends from the bottom left towards the top right. The sky is a mix of light blue and white, with soft, fluffy clouds. The sun is visible in the upper right, creating a warm, golden glow.

1. Einführung in die Problematik

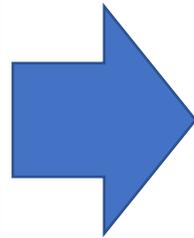
Matthias Zimmermann

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	Fluglärmschutzbeauftragter	

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



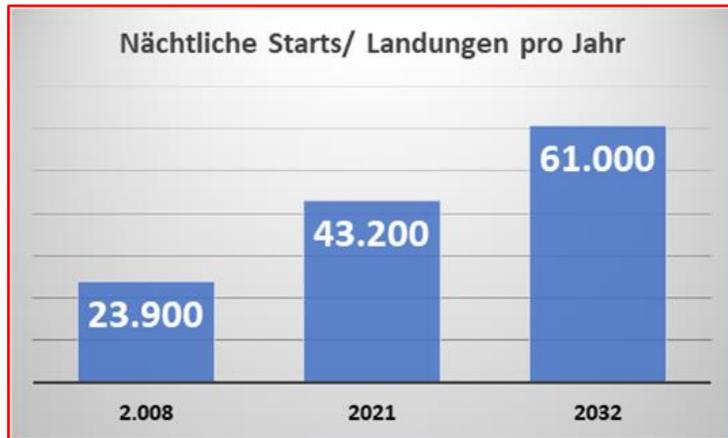
+ Logistikzentrum für das Betreiben einer Flotte von 44 bis 60 Militärgroßhubschraubern der Bundeswehr



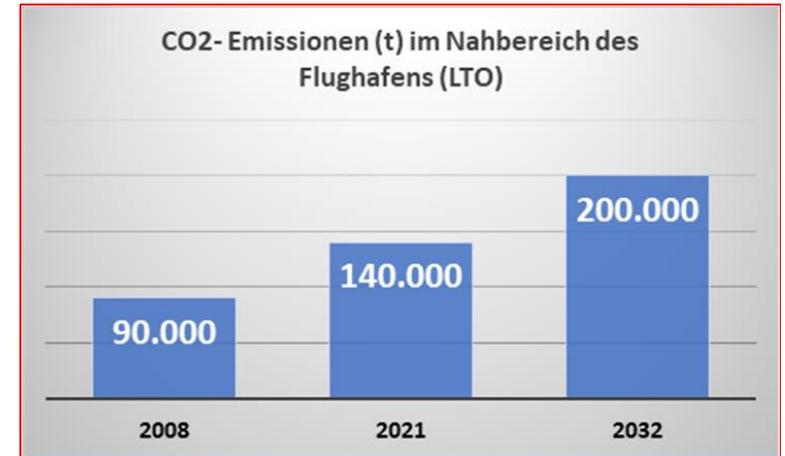
+ Endmontagelinie und Testzentrum Dornier



1. Einführung in die Problematik



Schon heute sprechen wir von der lautesten stadtnahen nächtlichen und zugleich **umweltschädlichsten** Lärmquelle Deutschlands.



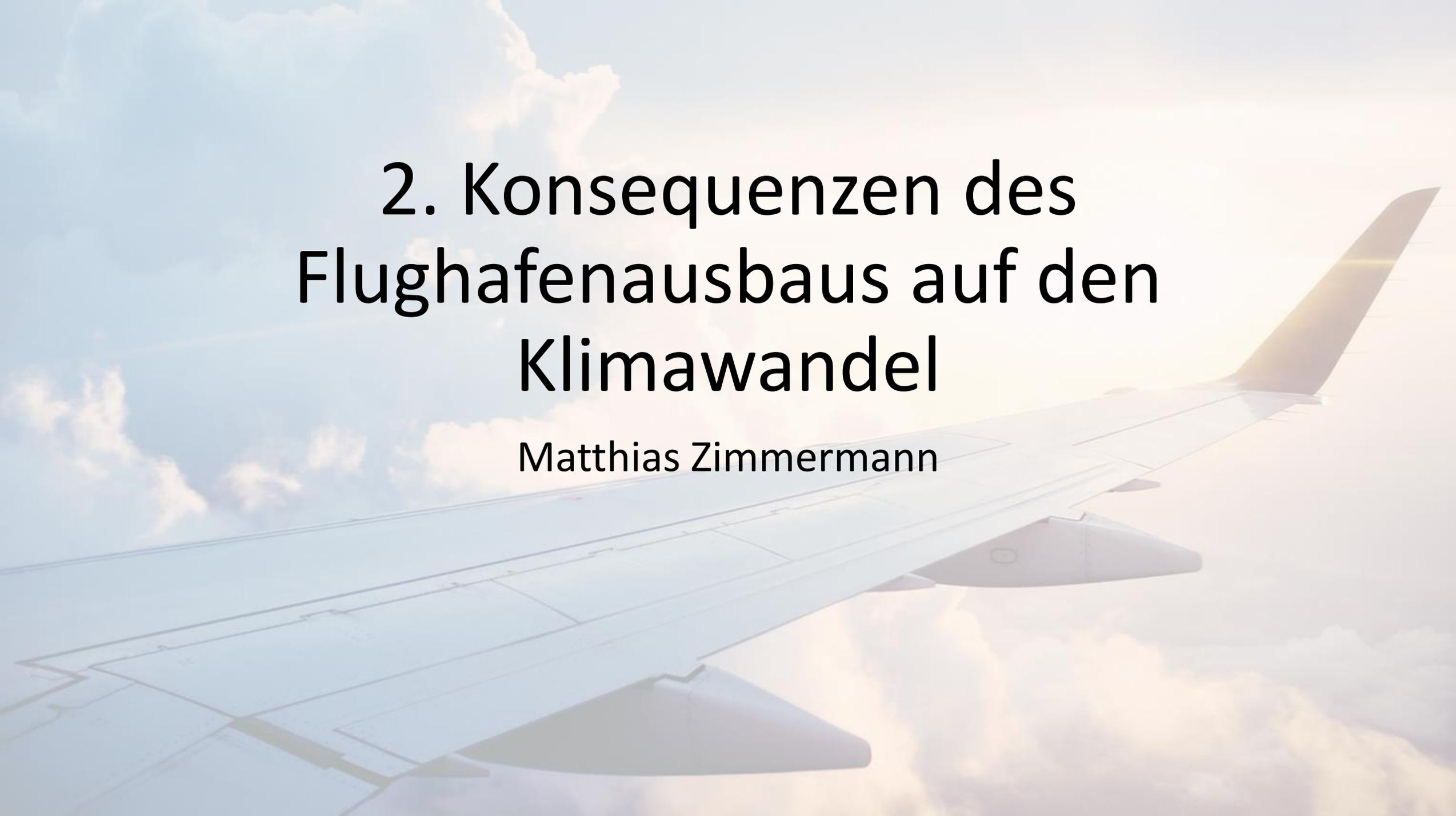
1. Einführung in die Problematik

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?



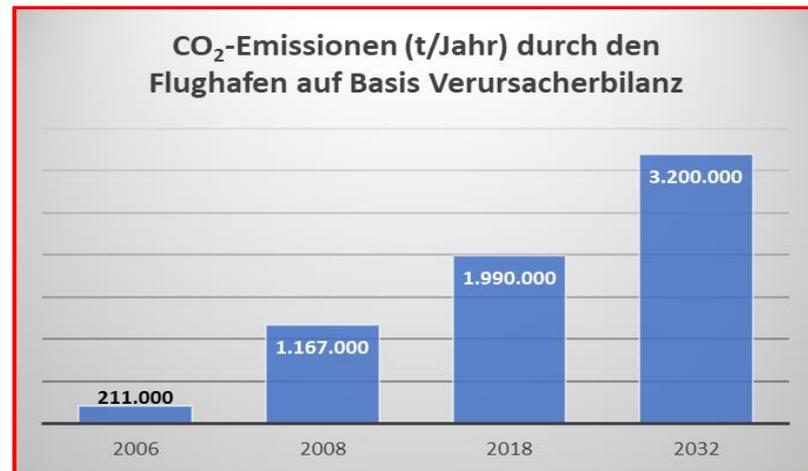
A photograph of an airplane wing flying over a sea of clouds under a bright sky. The wing is white and extends from the bottom left towards the top right. The sky is a mix of light blue and white, with soft, fluffy clouds. The sun is visible on the right side, creating a bright glow and casting a shadow of the wing onto the clouds below.

2. Konsequenzen des Flughafenausbaus auf den Klimawandel

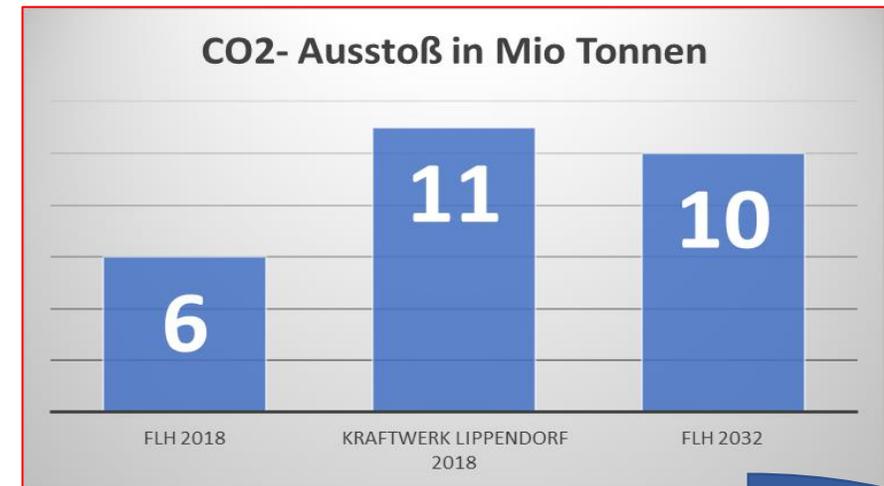
Matthias Zimmermann

2. Konsequenzen des Flughafenausbaus auf den Klimawandel

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.



RFI-Faktor 3,14



[Kraftwerk Lippendorf siebtgrößter CO₂-Ausstoßer in der EU \(lvz.de, 05.04.2019\)](https://lvz.de, 05.04.2019)

Klimaschaden in Höhe von 1,8 Mrd. EURO = Kraftwerk Lippendorf

lt. UBA 180€/t CO₂

2. Konsequenzen des Flughafenausbaus auf den Klimawandel

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

Backup 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	1 t. Kerosin	Sp.6x3,0
				mit Sp.1,2,3	x3,14	
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

Backup Klimaschutz

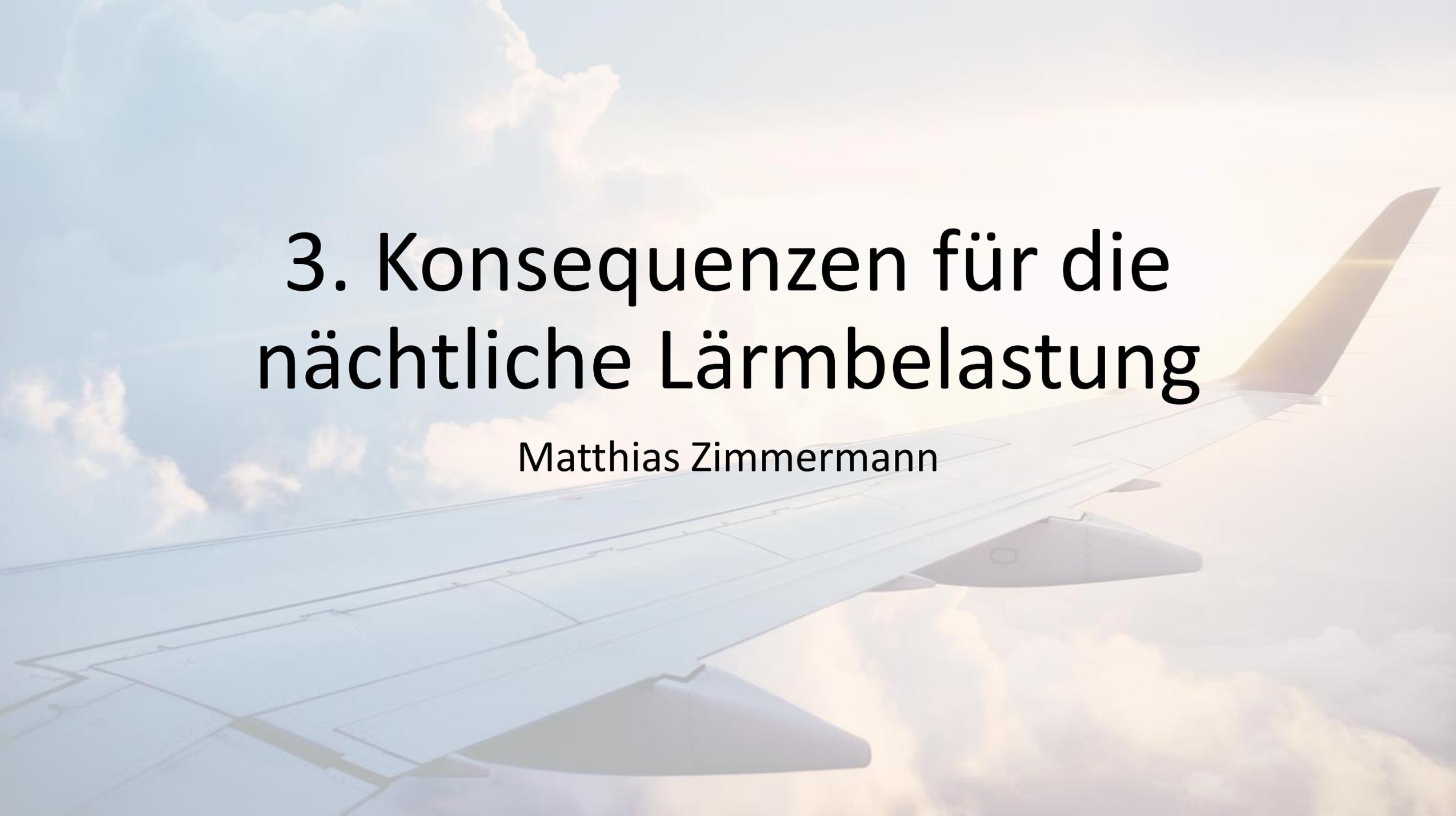
Klimaauswirkungen des Flughafens Leipzig/Halle 2008 -2032 mit Beimischquote 0,5% - 2% mit SAF ab 2025

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				

Backup 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 = Faktor 2,86				
Energieeffizienzgewinne: 2018 - 2032: 30%				
kg CO2/ kg Kerosin: 3,15				
RFI Faktor: 3,0				
514 000 x 2,86 x 0,7 x 3,14 x 3,0 = 9 724 000 t/a CO2eq				
Emissionen in t				
Flugstrecke	9724000			
APU	20745			
Probeläufe	8592			
Flugzeugabfertigung	3977			
KFZ Verkehr	15895			
Energie u. Wärme	21456			
	9794665			

A photograph of an airplane wing flying over a sea of clouds under a bright sky. The wing is white and extends from the bottom left towards the top right. The sky is a mix of light blue and white, with soft, fluffy clouds. The sun is visible on the right side, creating a bright glow and a lens flare effect.

3. Konsequenzen für die nächtliche Lärmbelastung

Matthias Zimmermann

3. Konsequenzen für die nächtliche Lärmbelastung

Art. 2 Abs. 2 GG zum Schutz der menschlichen Gesundheit

- „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.“
- Status quo Lärmsituation
- Welche Konsequenzen im Hinblick auf den Fluglärm sind durch den geplanten Ausbau zu erwarten? Wie wird sich der nächtliche Fluglärm gemäß den Ausbauplänen entwickeln
- (Zusammenhang zwischen körperlicher Unversehrtheit und einer ungestörten Nachtruhe und Fluglärm – s. Vortrag Prof. Münzel)

3. Konsequenzen für die nächtliche Lärmbelastung

Schallschutzkonzept 2004 - Basis: DLR Lärmschutzkonzept

1. Ziel: die Anwohner sollen...

- **im Nachtschutzgebiet**
- durch abgestufte **passive Schallschutzmaßnahmen** (Schlafzimmern)
- mit einer **Wahrscheinlichkeit von kleiner 1**
- im **Mittel**
- vor **einer** zusätzlichen **nächtlichen Aufwachreaktion** (AWR) bewahrt werden.

2. Maßnahmendurchführung – passive Schallschutzmaßnahmen

3. Kontrolle durch regelmäßige Messungen im Umkreis des Flughafens

3. Konsequenzen für die nächtliche Lärmbelastung

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

MP 1 Grosskugel

November 2021

	Relevante Flugereignisse (N2)		Anzahl korr. Lärmereignisse (N1)		N1/N2 [%]		Verfügbarkeit		Gesamtgeräusch	Fluggeräusch	AWR
	A	D	A	D	A	D	[%]	Ausfall	[dB(A)]	[dB(A)]	
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

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

3. Konsequenzen für die nächtliche Lärmbelastung

Lp,A,eq, Nacht (Dauerschallpegel)				
November	2018	2019	2020	2021
Großkugel	54,2	57	58,1	58,2
Rackwitz	47,8	46,7	53,8	53,6
Hohenheida	52,1	53,8	53,1	54,3

Quelle: TRAVIS

Koalitionsvertrag 2019-2024:

„Wir werden weitere Maßnahmen zur Begrenzung der Fluglärmbelastung ergreifen.“

3. Konsequenzen für die nächtliche Lärmbelastung

Luftverkehrsprognose 2018 / 2032

Flugbewegungen 2018	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

	2018	2032	2032	Differenz	Verhältn.
		Prognose-	Planungsfall	PF-P0	PF : P0
		nullfall (P0)	(PF)		
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 Frachttonnage wird ausschließlich über den vermehrten Einsatz von Großraumflugzeugen erreicht.

1) Versorgungsflüge der Bundeswehr in die Gebiete mit Truppenstationierungen (z.B. Mali, Afghanistan)

3. Konsequenzen für die nächtliche 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

3. Konsequenzen für die nächtliche Lärmbelastung

- Die Lärmkontingente sind vielerorts ausgeschöpft.
- Der Ausbau des Frachtflughafens wird zwangsläufig zu einer **Erhöhung der Lärmbelastung** und zu einer **Überschreitung der bestehenden Genehmigungsgrenzwerte** führen und kann deshalb nicht genehmigt werden.
- Vorseilend erteilen wir allen kommenden Versuchen, diese Genehmigungsgrenzwerte zu verschieben eine deutliche Absage

3. Konsequenzen für die nächtliche Lärmbelastung

Fazit:

weder aus Gründen des **Gesundheitsschutzes** der Anwohner

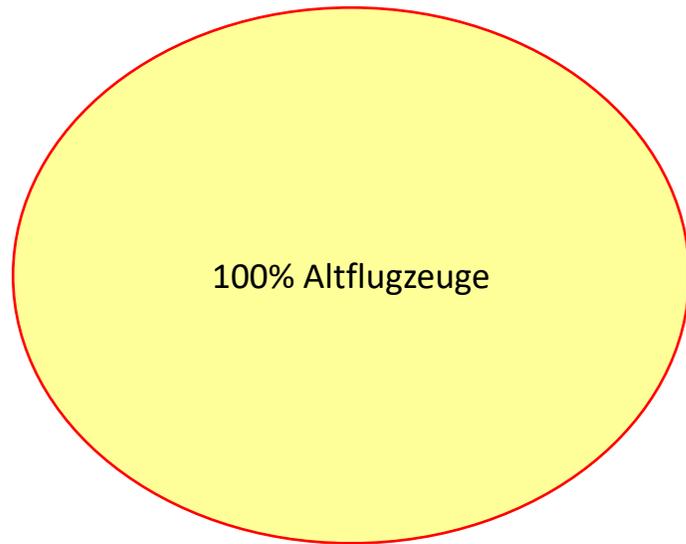
noch aus Gründen des **Klimaschutzes**

ist ein Ausbau des Flughafens zu verantworten.

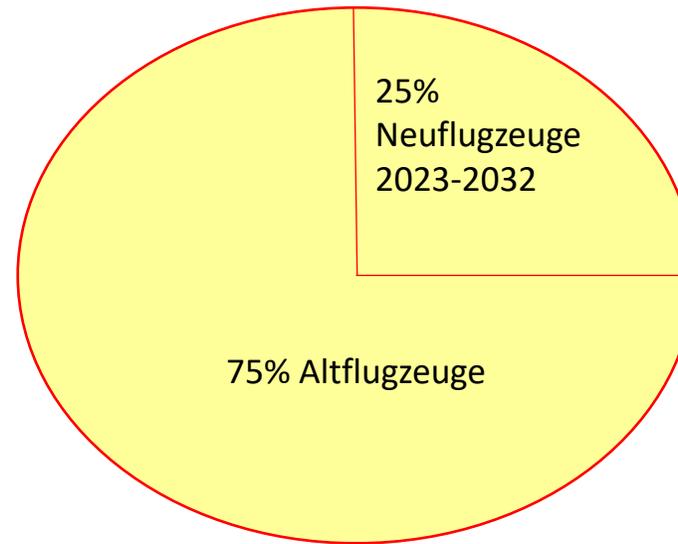
Backup 3. Konsequenzen für die nächtliche Lärmbelastung

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

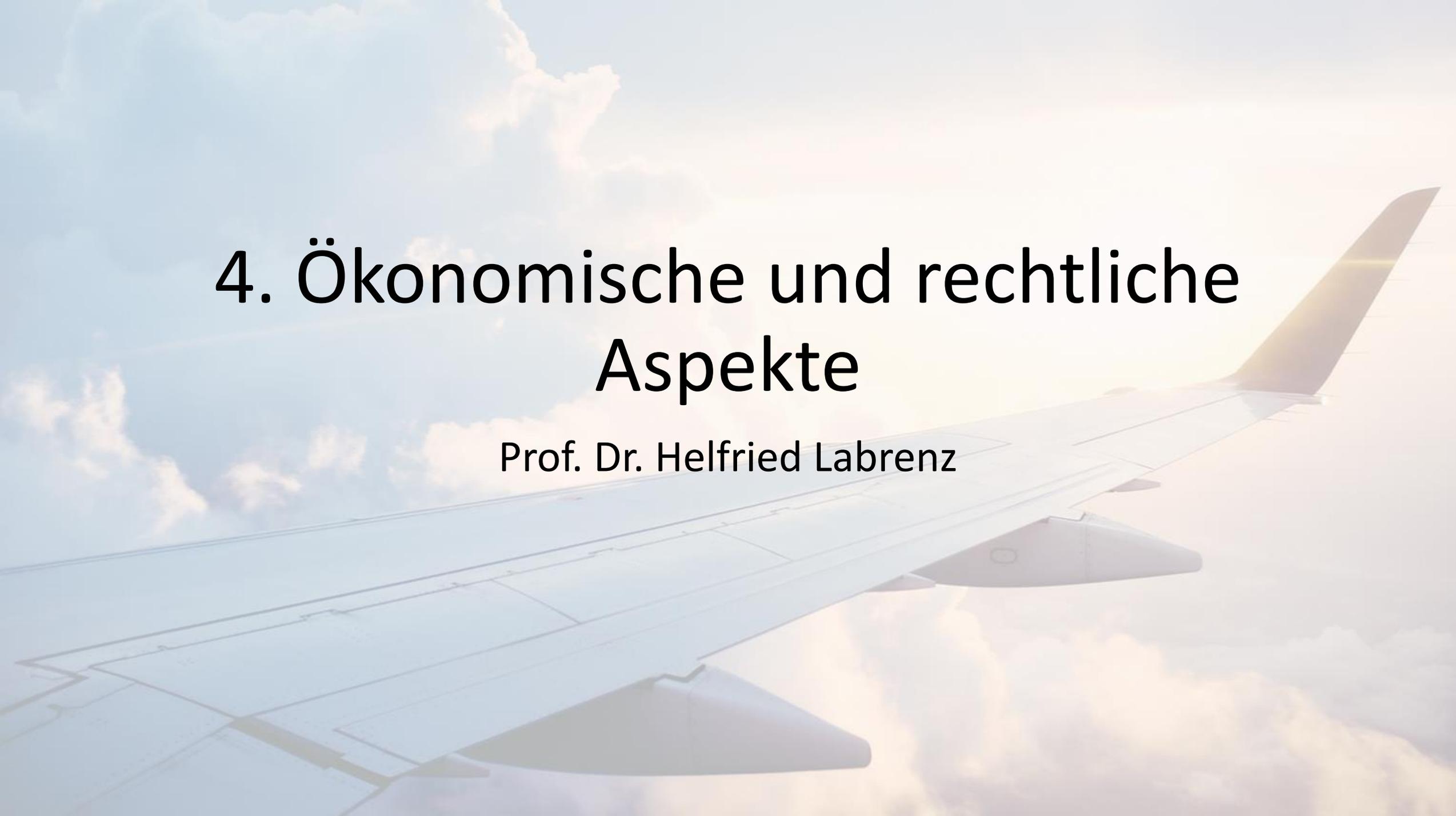
„Wenn ich abwägen muss zwischen den Interessen des Unternehmens und dem Schutz der Anwohner, hat letzterer Vorrang.“

Brüssels Finanzminister Didier Reynders zur Entscheidung über DHL

Kein weiterer Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle



IG Nachtflugverbot
Leipzig/Halle e.V.



4. Ökonomische und rechtliche Aspekte

Prof. Dr. Helfried Labrenz

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



6.4 Evaluierungen

159. Gemäß den Subventionspolitischen Leitlinien sind grundsätzlich alle Subventionen regelmäßig in Bezug auf Grad der Zielerreichung sowie auf Effizienz und Transparenz zu evaluieren [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. Eine regelmäßige und wirkungsvolle interne oder externe Erfolgskontrolle zielt insbesondere auch darauf ab, Potenziale für einen gezielten und ökonomisch sinnvollen Subventionsabbau oder eine Optimierung bzw. Feinjustierung in der Subventionsausgestaltung zu erschließen.

4. Ökonomische und rechtliche Aspekte

Evaluierung der bisherigen Subventionszahlungen

- Einzelwirtschaftliche Perspektive

- ✓ Jahresfehlbeträge der FLH GmbH (2008–2020) in Millionenhöhe: **-556,51 Mio. €**
- ✓ Ausgleich der Fehlbeträge und Zuzahlungen (2008–2020) in Milliardenhöhe: **1.350,92 Mio. €**
 - Verlustübernahmen
 - Zuzahlungen in die Kapitalrücklage
 - in Eigenkapital umgewandelte Gesellschafterdarlehen
- ✓ Sehr hohe Opportunitätskosten (nicht gewährte alternative Subventionen)

- Entwicklung Zuführung Kapitalrücklage (KR) und 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 €

4. 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)

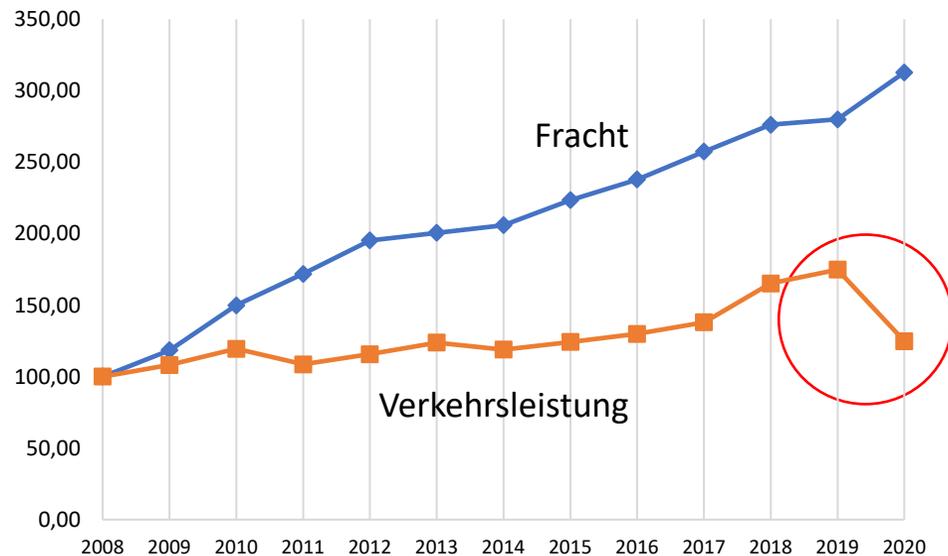


EBIT der FLH GmbH 2020: -11,7 Mio. €

*EBIT: Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

4. 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

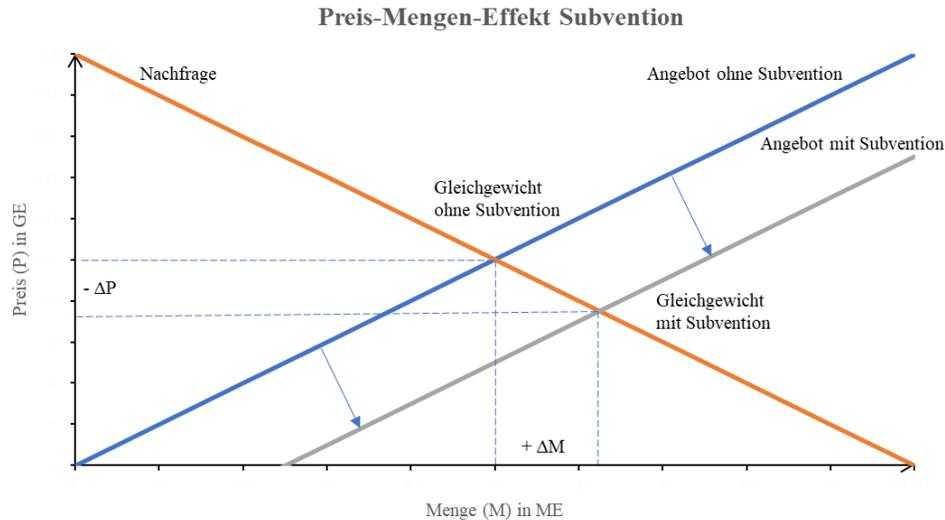
$$VL = p \cdot x \leftrightarrow p \downarrow = \frac{VL \uparrow}{x \uparrow \uparrow}$$



nachhaltiger Preisverfall zu Lasten des Steuerzahlers

4. Ökonomische und rechtliche Aspekte

Resultierender Mengeneffekt (ΔM)



Mit zunehmender Menge (+ ΔM) 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 vielfältig 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

4. Ökonomische und rechtliche Aspekte

Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit

Grundrechtsverletzung von Dritten, aber: Schutzpflicht des Staates

- Schutzpflicht des Staates auch in Bezug auf die Gefahren des Klimawandels (vgl. BVerfG, 24.03.2021, 1 BvR 2656/18, 1. Leitsatz)
- Wissenschaftliche Erkenntnisse verpflichten zur Nachbesserung der Schutzregelungen
- Planfeststellungsverfahren LEJ:
 - ✓ Nicht-Berücksichtigung lärmmedizinischer Gutachten
 - ✓ Nicht-Berücksichtigung neuer Erkenntnisse der Lärmforschung
 - ✓ Nicht-Berücksichtigung der klimaspezifischer Folgekosten des Flugbetriebs

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

aa] Das Recht auf körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schützt den Einzelnen nicht nur als subjektives Abwehrrecht gegen staatliche Eingriffe. Es enthält auch die staatliche Pflicht, sich schützend und fördernd vor die in ihm genannten Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit zu stellen und sie vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten anderer zu bewahren. Die sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ergebende Schutzpflicht erfordert auch Maßnahmen zum Schutz vor gesundheitsschädigenden und gesundheitsgefährdenden Auswirkungen von Fluglärm] (vgl. BVerfGE 56, 54 <73 ff.>; BVerfG, Beschluss der 3. Kammer des Ersten Senats vom 20. Februar 2008 - 1 BvR 2722/06 -, NVwZ 2008, S. 780 <784>; Beschluss der 3. Kammer des Ersten Senats vom 29. Juli 2009 - 1 BvR 1606/08 -, NVwZ 2009, S. 1494 <1495>; Beschluss der 3. Kammer des Ersten Senats vom 15. Oktober 2009 - 1 BvR 3474/08 -, NVwZ 2009, S. 1489 <1489>; Beschluss der 3. Kammer des Ersten Senats vom 15. Oktober 2009

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

sind, das gebotene Schutzziel zu erreichen oder erheblich dahinter zurückbleiben.] 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.] Eine Verletzung seiner Nachbesserungspflicht kann gerichtlich

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).



5. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Peter Büscher

5. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Zeitenwende

in der Betrachtung der internationalen Arbeitsteilung.

5. 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	2200
-----	------

Anzahl Flüge Hongkong u. Shanghai/a

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

Verlust an Arbeitsplätzen pro Flug

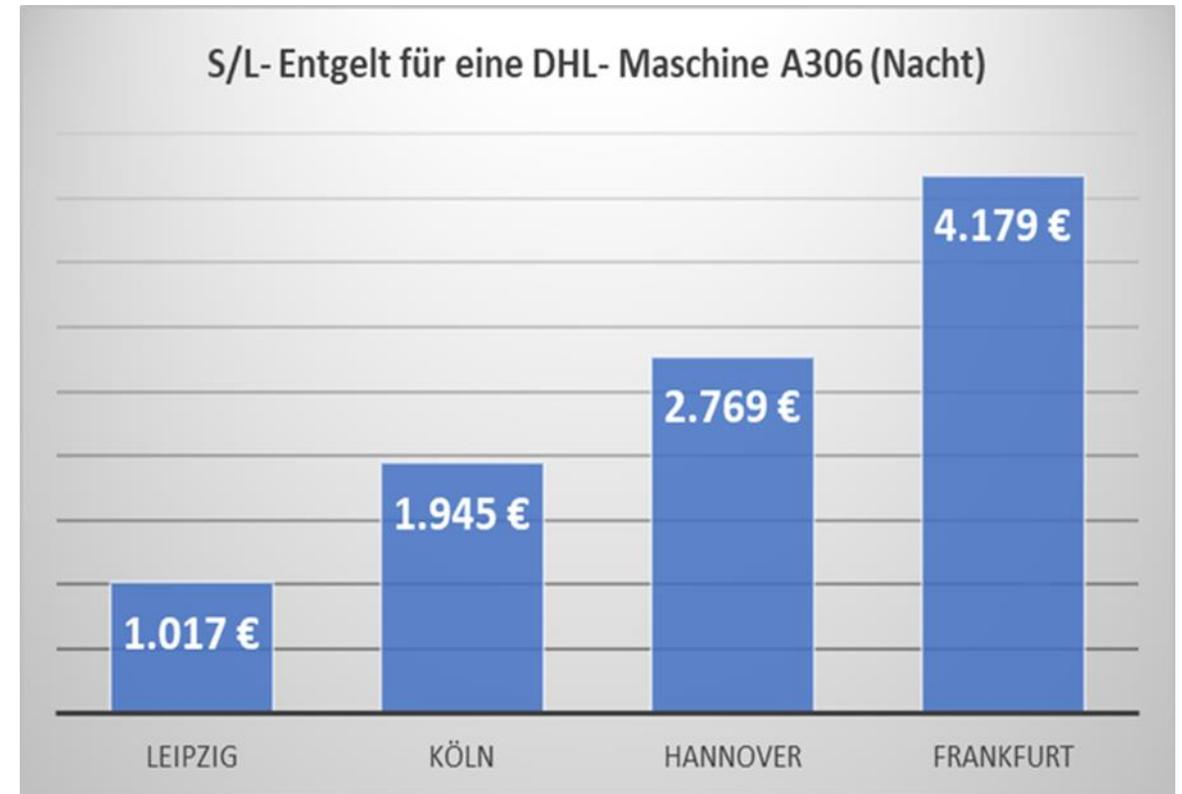
1,2	3
-----	---

5. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Behauptung: 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



5. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Weitere Entstehungsvoraussetzung:

dauerhafte und unbegrenzte Subventionierung des Flugverkehrs am Flughafen Leipzig/ Halle

- Subventionsbetrag 2008 – 2020: 1,3 Mrd. €
- Geschaffene Arbeitsplätze in Leipzig/Halle: 10.800
- Subventionsbetrag pro Arbeitsplatz: 120 000€

- Sind die Subventionen aus sächsischer Sicht optimal allokiert worden?

5. 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.

5. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Gewinner des asymmetrischen Geschäftsmodells: DHL!

- mit niedrigsten Entgelten
- befreit von vielen Steuern (Energiesteuern, MwSt: 700 Mio. €)
- freigestellt von sonstigen Kosten (Umweltfolgekosten: 360 Mio. €)
- ausgestattet mit den dicksten und lautesten Fliegern

ist DHL in der Lage, alle anderen Wettbewerber im Logistikbereich zu überflügeln.

5. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Den 10.800 Arbeitsplätze am Flughafen stehen

- die Arbeitsplatzverluste in Brüssel (1700; einmalig),
- die jährlichen Arbeitsplatzverluste durch Arbeitsplatzverlagerung (ca. 2000/a),
- Die Arbeitsplatzverluste bei den Wettbewerbern von DHL und
- die Arbeitsplatzverluste bei regionalen Betrieben im Handwerk und bei Dienstleistern entgegen.

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

5. Arbeitsmarktpolitische Aspekte

Wirtschaftliche Gesamtbetrachtung:

Jährliche Verlustausgleiche u.a.: 110 Mio. €

Steuerliche Subventionen: 700 Mio. €

Klimafolgekosten: 360 Mio. €

>> 168 Mio.€ EKSt/MwSt...

Back-up: steuerl. Subv./Klimafolgekosten/Steuereinnahmen

Steuerliche Subventionen

Mineralölsteuer/ MWST: 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 EKST (29620) x Konsumquote (73%) x 0,19 = 45 Mio. €/a

Unternehmenssteuern: geschätzt 20% von EKST und Konsumsteuern: 28 Mio €/a

168 Mio. €

5. Schlussfolgerungen

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.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Wir bedanken uns auch im Namen unserer Mitreisenden und aller Petitionsunterzeichner sehr für die Möglichkeit der Präsentation unseres Anliegen am heutigen Tage vor dem Petitionsausschuss!



IG Nachtflugverbot
Leipzig/Halle e.V.