



Die „Jobmaschine Flughafen“ stottert schon am Start

Auf dem Flughafen Leipzig/Halle hat sich in den letzten Monaten viel verändert. Mit Hochdruck wird daran gearbeitet, durch den Neubau der südlichen Start- und Landebahn und der DHL-Verladestation vor der Verhandlung am Bundesverwaltungsgericht Tatsachen zu schaffen. Die Verlegung einiger DHL-Flugzeuge seit Sommer 2005 von Berlin nach Leipzig und die Stationierung zweier russisch-ukrainischer Großraumtransporter vom Typ Antonov AN 124-100 im März diesen Jahres runden die Bemühungen des Flughafens ab, die Nutzung als Nachtflug-Drehscheibe und NATO-Umschlagplatz Stück für Stück umzusetzen.

Unter Zollfahndern gilt der Leipziger Flughafen bereits jetzt als Einfallstor für Drogenkuriere und Schmuggler aller Art. "Die nutzen in der Annahme, dass die Einreisekontrollen weniger gründlich vonstatten gehen, gezielt Direktflüge zu kleineren Flughäfen, um ihre Fracht zum Ziel zu bringen", erklärte der Chef des Zollfahndungsamtes, Michael Schwarzenberger, zur Jahrespressekonferenz der Behörde in Dresden. Wenn ab 2008 der massive Frachtflugbetrieb von DHL und anderen Unternehmen beginnt und hier schätzungsweise 75 Maschinen pro Nacht abgefertigt werden, dürfte nach Prognosen der Zöllner auch das Aufkommen an heißer Ware enorm zunehmen.

Der Zoll hat bereits auf diese Veränderungen reagiert und durch Personalumverlagerung Kräfte nach Leipzig verschoben, um den neuen Problemen zu begegnen.

Doch trotz des insgesamt gestiegenen Gefahrenpotentials durch den Einsatz der Frachtmaschinen und des zu transportierenden militärischen Geräts der NATO hat es der Flughafenbetreiber bislang versäumt, neues Personal beispielsweise bei der Flughafenfeuerwehr einzustellen. Die vielgepriesene „Jobmaschine Flughafen“ stottert bereits am Start.

Dass man die zusätzlichen Gefahren durch militärisches Gerät und erweiterten Frachtflug nicht unterschätzen darf, zeigte nicht zuletzt der Brand eines Flugzeughangars und die vollständige Zerstörung von vier Flugzeugen, darunter einem belgischen Militärflugzeug, auf dem brüsseler Flughafen letzte Woche (in der Nacht zum 05. Mai).

„Es ist an der Zeit, dass sich der Flughafen seiner Verantwortung bewusst wird und erkennt, dass er bei den in Aussicht gestellten Arbeitsplätzen nicht immer nur auf die anderen Firmen hoffen kann.“, so Michael Teske, Vorstandsmitglied der IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.. „Vielleicht muss man den Flughafen einfach nur an seine Pflichten erinnern“, ergänzt er mit einem Lächeln. Spätestens durch die Stationierung der riesigen Antonov AN 124-100 für die NATO, der weltweit größten und lautesten Frachtmaschinen, hätte der Flughafen reagieren und Personal bei der Feuerwehr einstellen müssen.

**100
JÄHR
1955
2005**



14. Mai 2006
18:00 Uhr

**„Jobmaschine
stottert schon
am Start“**
auf dem Flughafen
Leipzig/Halle

V.i.S.d.P.
IG Nachtflugverbot
Leipzig/Halle e.V.
www.nachtflugverbot-leipzig.de
Tel. 034298 / 69757