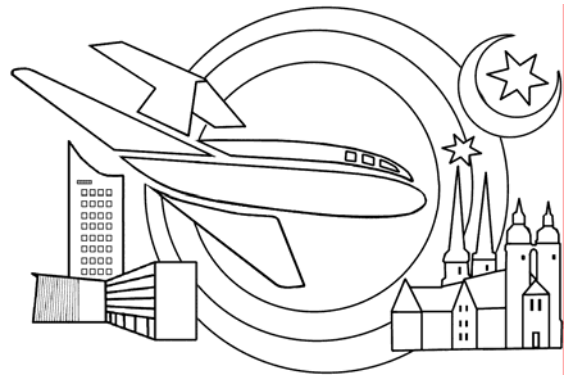


IG Nachtflugverbot

Leipzig / Halle e.V.



10 Forderungen zum Schutz der Bevölkerung vor übermäßigem Fluglärm

Stand: 27.09.2008

1. VERBOT ALLER NACHTFLÜGE AUSSER EXPRESSFRACHTFLÜGEN

Dies entspricht den Intentionen des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig vom 09.11.2006. Dort wurde festgelegt, dass lediglich Expressfrachtflüge nachts unbegrenzt erlaubt sind. Da die Lärmbelastung dadurch bereits sehr hoch ist, sollten alle anderen Flüge nachts nur noch dann stattfinden dürfen, wenn sie nicht auch am Tage abgewickelt werden können.

Das Regierungspräsidium Leipzig hat mit seinem Planergänzungsbeschluss vom 27. Juni 2007 dieses Urteil eklatant missachtet. Ohne hinreichende Begründung hat man behauptet, dass alle Flüge außer zivilen Passagierflügen zwingend nachts abgewickelt werden müssen. Somit wurden nur die 2...3 nächtlichen Passagierflüge verboten. Da diese jedoch mit relativ neuen und daher leisen Maschinen stattfinden, die schweren und lauten Fracht- und Militärtransporter vom Typ MD11 und AN124-100 nachts weiterhin uneingeschränkt verkehren dürfen, hat sich der Sinn des Gerichtsurteils, Schutz vor Fluglärm, ins Gegenteil verkehrt.

In dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 24. Juli 2008 wurde jedoch der Planergänzungsbeschluss vollständig bestätigt. Somit hat das Gericht sein eigenes Urteil vom November 2006 zurück genommen. Wir zweifeln deshalb die Rechtsstaatlichkeit dieses neuen Urteils an. Am 16. September beschlossen die Mitglieder der IG Nachtflugverbot die Vorbereitung einer Verfassungsbeschwerde sowie, falls nötig, einer Klage vor dem EU-Gerichtshof für Menschenrechte.

WIR FORDERN, dass nachts alle Flüge mit nicht eiliger Fracht verboten werden!

WIR FORDERN, dass nachts alle militärisch genutzten Flüge verboten werden!

2. VERBOT BESONDERS LAUTER FLUGZEUGE IN DER NACHT

Unabhängig von der vom Gericht ursprünglich geforderten und notwendigen Trennung von Express- und Normalfracht fordern wir, dass die lautesten Flugzeuge nachts verboten werden. Denn es geht uns ja letztendlich um die deutliche Verminderung des Fluglärmpegels, der unsere Gesundheit bedroht!

Verboten werden müssen:

- * alle Strahlflugzeuge mit mehr als zwei Triebwerken. Das betrifft z. B. die veralteten, besonders lauten MD11, in denen Lufthansa Cargo die nicht eilige Fracht transportiert. Das betrifft auch die MD11, mit denen amerikanische Soldaten auf ihrem Weg in den Irak-Krieg und zurück nach Hause in Leipzig zwischenlanden. Das betrifft ebenso die AN124-100; die größten und lautesten in Serie gefertigten Frachtflugzeuge der Welt (Startgewicht 405 Tonnen!), die in Leipzig auch nachts verkehren dürfen.
- * Turboprop-Flugzeuge. Insbesondere die alten Flugzeuge vom Typ AN-26 und AN-12 entwickeln ein extrem dumpfes, tiefes Geräusch. Gegen Lärm dieser tiefen Frequenzen helfen keine Schallschutzfenster; er dringt fast ungehindert durch Wände. Lärm in diesem Frequenzbereich enthält erhebliche Anteile von sog. Infraschall, der zwar unterhalb des hörbaren Schallspektrums liegt, aber die Menschen auf Dauer psychisch schädigt!



* alle Flugzeuge des sog. ICAO-Kapitels 3.

Das sind die innerhalb ihrer Flugzeugklasse jeweils lautesten Flugzeuge, die vielleicht am Tage noch geduldet werden können, nachts aber durch leisere Flugzeuge (Kapitel 4) ersetzt werden müssen!

Der Grundsatz muss lauten: Wenn schon Nachtflüge, dann bitte mit den leisesten Maschinen, die es gibt! Wir erwarten diese Einschränkung als minimales Kompromissangebot des Flughafens an die vom Fluglärm betroffenen Menschen!

3. UNTERLASSUNG DER MILITÄRFLÜGE

Der Flughafen Leipzig/Halle wird spätestens seit März 2006 offen militärisch genutzt. Seitdem sind dort bis zu 6 der größten und lautesten Frachtflugzeuge der Welt stationiert. Die AN124-100 transportieren im Auftrag der NATO schweres Kriegsgerät wie Panzer und Kampfhubschrauber (angeblich „Hilfsgüter“) in alle Krisengebiete der Welt, z. B. nach Afghanistan.

Seit Mitte 2006 wird der Flughafen Leipzig/Halle auch zur Unterstützung eines völkerrechtswidrigen Krieges missbraucht! Zur Zeit machen ca. 450.000 amerikanische Soldaten pro Jahr auf dem Weg in den Irak-Krieg und zurück hier Station. Sie werden verköstigt und die Maschinen aufgetankt. Danach geht es weiter - für viele auf einen Weg ohne Wiederkehr: Bisher mussten weit über 4000 US-Soldaten in diesem verbrecherischen Krieg ihr Leben lassen.

Die Fakten sind: Im Irak sind durch direkte Kriegseinwirkungen (Erschießungs- und Bombenopfer sowie Folteropfer) seit 2003 ca. 100.000 Zivilisten umgekommen. Zusammen mit den indirekten Kriegstoten (gestorben durch verunreinigtes Wasser, durch fehlende Medikamente oder durch Mangelernährung) summiert sich diese Zahl auf ca. 1 Million Menschen! Jeder Tod ist ein tragisches Schicksal.

Der Flughafen Leipzig und seine Gesellschafter dürfen diesen Krieg nicht länger unterstützen!

Schon jetzt ist jeder fünfte Flughafenpassagier ein amerikanischer Soldat. Und in wenigen Jahren könnten es bereits 40% sein! Denn der Flughafen plant einen Anstieg der Anzahl der Militärpassagiere auf 800.000 pro Jahr! Man wartet also hoffnungsvoll auf neue Kriege, von denen man dann reichlich profitiert! Es geht uns auch darum, Gefahr durch Anschläge extremistischer Gruppen auf Flughafenanlagen abzuwenden. Schließlich gehört der Flughafen jetzt zur militärischen Infrastruktur!

4. KEINE SCHUBUMKEHR IN DER NACHT!

Im *verfügenden Teil A* des Planfeststellungsbeschlusses Punkt A 4.7.4, Seite 33, ist festgelegt: *Der Einsatz von Schubumkehr beim Landen der Flugfahrzeuge ist auf den Start- und Landebahnen nur aus Gründen der Flugsicherheit zulässig.*

Die Nutzung der Schubumkehr führt zu einer massiven und unnötigen Lärmbelastung der Anrainer des Flughafens. Dass der Einsatz der Schubumkehr in der Realität am Flughafen Leipzig/Halle tatsächlich eher die Regel als die Ausnahme darstellt, wurde dem Lärmschutzbeauftragten des Flughafens bereits mehrfach vorgetragen. Nachdem dieser das Thema Schubumkehr in persönlichen Gesprächen zunächst unter Bezug auf den o.g. Passus im Planfeststellungsbeschluss als unwahrscheinlich abgetan hat, kam nunmehr ein Antwortschreiben auf den Protest eines Betroffenen:

...trotzdem wird festgestellt, dass [...die Schubumkehr] relativ häufig zum Einsatz kommt. Der Flughafen Leipzig/Halle wird den Tatbestand prüfen.

Bisher hat es noch keine Anzeichen dafür gegeben, dass der Airport gegen die regelmäßige Nutzung der Schubumkehr bei Landevorgängen vorgeht. Kein Wunder; verlängert doch der Verzicht auf die Schubumkehr die Landerollstrecke (siehe Zitat aus WIKIPEDIA) und somit die benötigte Zeit bis zur Ankunft am Terminal. Das kostet in der Nachtspitze bares Geld!

Jedoch auch hier muss gelten, dass nachts der Schutz der Gesundheit der Flughafenanwohner wichtiger ist als bloße wirtschaftliche Belange des Flughafens!

Schließlich beteuern Flughafenchef Malitzke und DHL-Manager Reinboth ja immer wieder, dass sie nur im gesetzlichen Rahmen tätig sind. In Wirklichkeit scheint der viel beschworene "gesetzliche Rahmen" für Flughafen und DHL nur eine Krücke zu sein, um ihr rücksichtsloses Vorgehen gegen die Bevölkerung zu bemänteln. Begrenzen dieselben Gesetze aber das Profitstreben, dann werden sie kurzerhand ausgehebelt!

5. REALISTISCHE BEWERTUNG DES GESUNDHEITSRISIKOS DER FLUGLÄRMBETROFFENEN

Der Mediziner Professor Greiser hat im vergangenen Jahr die bisher umfassendste epidemiologische Studie zu gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm vorgelegt. Diese sorgte inzwischen nicht nur in Fachkreisen für erhebliches Aufsehen.

Gestützt auf die Daten von 809.379 Versicherten von sieben gesetzlichen Krankenkassen mit Hauptwohnsitz in der Stadt Köln, im Rhein-Sieg-Kreis und im Rheinisch-Bergischen Kreis wurde der Einfluss von Fluglärm auf die Verschreibung bestimmter Medikamente untersucht. Das Ergebnis war: Je höher die Lärmbelastung durch Fluglärm, umso mehr Schlafmittel, Antidepressiva, Mittel gegen Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Mittel gegen Bluthochdruck wurden verschrieben. Da der Fluglärm das Immunsystem schwäche, hätten sich in Flughafengebieten auch die Krebserkrankungen erhöht. Bezahlt werden die Behandlungen der durch Fluglärm erkrankten Patienten von der Allgemeinheit, d. h. alle Krankenkassen müssen diese Kosten, die von einem Verkehrsträger nachts unmittelbar verursacht werden, übernehmen. Nicht nur der wirtschaftliche Schaden ist dabei immens.

Eine kürzlich veröffentlichte aktuelle internationale Studie, die von der Europäischen Kommission gefördert wurde und an der auch das Umweltbundesamt mitwirkte, zeigt erneut: Mit steigender Lärmbelastung steigt auch der Blutdruck. Das Erschreckende an der neuen Studie ist die Erkenntnis, dass durch permanenten Nachtfluglärm die untersuchten Personen sogar im Schlaf einen zunächst temporär erhöhten Blutdruck bekamen. Es bedurfte dazu nicht einmal einer erinnerbaren Aufwachreaktion.

An dieser großen europäischen Studie nahmen 4.861 Anwohner der Flughäfen Amsterdam, Athen, Berlin, London, Mailand und Stockholm im Alter zwischen 40 und 70 Jahren teil. Es wurde nachgewiesen: Fluglärm macht auf Dauer krank, denn die anfangs nur zeitweilig erhöhten Blutdruckwerte können bei langfristiger nächtlicher Fluglärm-Einwirkung zu chronischem Bluthochdruck führen. Durch Bluthochdruck steigen die Risiken für Herzerkrankungen, Schlaganfall, Nierenleiden und Demenz stark an.

Im Planfeststellungsbeschluss vom 04.11.2004 schließt das Regierungspräsidium Leipzig nur Einzelschallpegel von >65 dB(A) am Ohr des Schläfers aus. Die Weltgesundheitsorganisation WHO geht aber als Grenzwert für nächtliche Einzelschallereignisse von maximal >45 dB(A) am Ohr des Schläfers aus, damit krankheitsbedingte Beeinträchtigungen der Anwohner von Flughäfen weitestgehend ausgeschlossen werden können.

Im Planfeststellungsbeschluss (PFB) für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle - Start-/Landebahn Süd mit Vorfeld“ vom 04.11.2004 behält sich das Regierungspräsidium Leipzig ausdrücklich weitere Auflagen und Einschränkungen zum Nachtschutz der Anwohner vor, sobald neue Erkenntnisse vorliegen. Deshalb fordern wir eine Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der gesundheitlichen Auswirkungen der dort festgelegten unbegrenzten Nachtflugerlaubnis!

6. GLEICHMÄSSIGE VERTEILUNG DES FLUGVERKEHRS AUF NORD- UND SÜDBAHN NACHTS

Das Regierungspräsidium Leipzig hat im Planfeststellungsbeschluss vom 04. November 2004 die gleichmäßige Belegung der Nord- und Südbahn mit Starts und Landungen als Auflage A II. 4.7.6 (neu gefasst im Planergänzungsbeschluss vom 27.06.2007 als Auflage A I. 4.7.10) festgeschrieben. Bereits seit Monaten werden aber ca. 70 bis 90 % des Flugverkehrs über die Südbahn abgewickelt.

Zwar sichert der seitens des Flughafens Leipzig/Halle mit DHL abgeschlossene Nutzungsvertrag der DHL die ganz überwiegende Nutzung der SLB Süd zu. Dies kann aber kein Hinderungsgrund für die Einhaltung einer übergeordneten rechtlich gebotenen Auflage sein! Auch hier missachtet der Flughafen geltendes Recht, allein aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und auf der Grundlage eines möglicherweise rechtswidrigen Vertrages.

Schließlich wurden sämtliche Abwägungen des Planfeststellungsbeschlusses, insbesondere auch die Berechnungen der Grenzen des Nacht- und Tagschutzgebietes, unter der Prämisse der gleichmäßigen Verteilung der Flugbewegungen auf beide SLB erstellt. Bei Nichteinhaltung dieser Prämisse sind diese Berechnungen als grob fehlerhaft einzuschätzen.

7. SOFORTIGE AUSWEITUNG DES NACHTSCHUTZGEBIETES

Das sog. "Nachtschutzgebiet", in dem den Bewohnern wenigstens ein (wenn auch völlig unzureichendes) Mindestmaß an passivem Schallschutz zugebilligt wird, wurde aufgrund einer unzutreffenden Prognose des Flugaufkommens, des Flugzeugparks und der Flugverteilung auf Nord- und Südbahn vorgenommen:

- * Nicht berücksichtigt wurden die Flüge der Transportflugzeuge AN-124 im Auftrag der NATO sowie der MD11 von Lufthansa Cargo bzw. "Aerologic" und im Auftrag des PENTAGON in der geplanten bzw. bereits bestehenden Häufigkeit.
- * Nicht berücksichtigt wurde die bereits benannte rechtswidrige ganz überwiegende Nutzung der Südbahn nachts gegenüber der Nordbahn. In der Folge sind die fluglärmbedingten mittleren Dauerschallpegel an den von der Südbahn betroffenen Messstellen bereits jetzt 3 bis 9 dB(A) höher als im Planfeststellungsbeschluss erst für 2015 prognostiziert wurde.
- * Nicht berücksichtigt wurde das gegenüber den Prognosen des Planfeststellungsbeschlusses zukünftig deutlich erhöhte nächtliche Flugaufkommen! Planungsgrundlage waren durchschnittlich 72 Landungen und ebenso viele Starts jede Nacht. Nach heutiger Nutzungsplanung (einschließlich PENTAGON, NATO, Lufthansa Cargo/Aerologic usw.) werden sehr bald deutlich über 100 Flugzeuge jede Nacht landen und wieder starten!

Und das Fracht- und Militärdrehkreuz Leipzig ist damit noch lange nicht ausgelastet! Möglich ist zukünftig die Abfertigung von über 400 Flugzeugen jede Nacht. Dazu befindet sich östlich des DHL-Frachtzentrums bereits eine weitere, ebenso große Frachthalle in unmittelbarer Vorbereitung.

WIR FORDERN DAHER die sofortige Neuberechnung des Nachtschutzgebietes auf der Basis der seit dem 1. April 2008 gemessenen Flug- und Bodenlärmimmissionen in den betroffenen Wohngebieten (nicht nur aufgrund theoretischer, beschönigender Berechnungen).

8. WIRKSAME PASSIVE LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN und GERECHTE ENTSCHÄDIGUNG

Nach der Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses im November 2004 wurde das Lärmschutzprogramm am Flughafen Leipzig/Halle als das beste, weit reichendste überhaupt dargestellt. Inzwischen gibt es hinreichende Erfahrungen mit diesem Lärmschutzkonzept. FAKT IST:

- * dass das Schutzkriterium "im Durchschnitt weniger als 1 zusätzliche Aufwachreaktion pro Nacht" völlig unzureichend ist. Denn insbesondere Kinder, ältere Menschen sowie gesundheitlich vorbelastete Menschen werden eben deutlich häufiger wach - und können dann gar nicht mehr einschlafen!
- * dass das angeblich aufwändige Schallschutzprogramm für mehr als 90% der Betroffenen nur 2 Maßnahmen vorsieht:
 1. "Fenster schließen"
 2. "Zulüfter einschalten".
- * dass der Lärm, je nach Bauart des Gebäudes, u. a. durch die Anschlussfugen der nicht optimal eingebauten vorhandenen Fenster, durch die Dachhaut und auch durch die Außenwände eindringt!
- * dass die Zulüfter die Luft zwar eine Weile in die gut abgedichteten Schlafräume herein drücken. Die verbrauchte, feuchte Luft kann aber nicht mehr entweichen. Im Zimmer baut sich ein leichter Überdruck auf und der Lüfter kann keine Frischluft mehr zuführen. DAMIT SIND DIE LÜFTER WEITEST GEHEND UNWIRKSAM!

Seit dem 01. April 2008 deutet sich zudem an, dass durch die deutlich höhere Fluglärmbelastung viele Wohngebiete in das sog. "Entschädigungsgebiet" fallen werden. So zeigt jetzt schon die Messstelle Radefeld einen mittleren nächtlichen Dauerschallpegel von über 60 dB(A) im Monat April an! Der Grenzlärmpegel, bei dessen Überschreitung ein Grundstückseigentümer das Recht auf Übernahme seines Grundstücks gegen angemessene Entschädigung durch den Flughafen einklagen kann, liegt jedoch bereits bei 58,7 dB(A)!

WIR FORDERN DESHALB:

1. die sofortige Gewährung WIRKSAMER passiver Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage realistischer Gebäudeanalysen. Hierzu müssen grundsätzlich Innenlärmmessungen in den Schlafräumen durchgeführt werden, da die theoretischen Berechnungen Einflussfaktoren wie Fugen und Körperschallübertragung nicht berücksichtigen.
2. die gerechte Entschädigung aller Menschen, deren Grundstücke im Gebiet mit über 58,7 dB(A) mittlerer Dauerschallpegel nachts liegen (entsprechend Planfeststellungsbeschluss). Die Ermittlung des Lärmpegels muss anhand von realistischen Messdaten, nicht nur aufgrund theoretischer Berechnungen erfolgen.
"Gerechte Entschädigung" heißt, dass jedem Betroffenen ein Grundstück und Gebäude mit dem gleichen Wohn- und Nutzungswert wie vor dem Beginn der Lärmbelastung kostenlos zur Verfügung gestellt werden muss!

9. FLUGROUTEN UND FLUGVERFAHREN SO FESTLEGEN, DASS FLUGLÄRM IN DEN WOHNGEBIETEN MINIMIERT WIRD

Flugrouten und Flugverfahren, die entscheidend für die konkrete Fluglärmbelastung am Boden sind, müssen so festgelegt werden, dass der Lärm möglichst minimiert wird und dass vom verbleibenden Lärm möglichst wenige Menschen betroffen sind.

Über Flugrouten und Flugverfahren entscheidet in Deutschland die Deutsche Flugsicherung (DFS) mit Sitz im München. Nach unserer Erfahrung entscheidet die DFS vorrangig nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Es geht darum, Flugzeiten gering zu halten und den Kerosinverbrauch zu minimieren. Der im Luftverkehrsgesetz vorgeschriebene Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm spielt dabei kaum eine Rolle.

WIR FORDERN DESHALB:

1. Auffindung eines von allen Fluglärm betroffenen ausgearbeiteten und damit akzeptierten Kompromisses über die Flugrouten. Die richtige Plattform für diese Kompromissbildung könnte die Fluglärmkommission sein. Jedoch haben die in der Sache unbeteiligte Wirtschaftslobby (Industrie- und Handelskammern Leipzig und Halle-Dessau) sowie einzelne Flughafennutzer (DHL, Lufthansa) und deren Lobbyverband BARIG (Board of Airline Representatives in Germany) an diesem Tisch nichts zu suchen! Die frei werdenden Plätze müssen durch die Vertreter der wirklich vom Fluglärm betroffenen Gemeinden und Ortsteile und natürlich durch einen Vertreter der IG Nachtflugverbot besetzt werden!
2. Festlegung lärmarmen An- und Abflugverfahren durch die DFS:
 - * Neuere Untersuchungen zeigen, dass der Anfluglärm durch das so genannte SCDA-Verfahren (Segmented Continuous Descent Approach) deutlich vermindert werden kann. Dabei bleibt der Anflug länger horizontal in großer Höhe; das Flugzeug sinkt erst später und dafür steiler nach unten.
 - * Im September 2007 wurde in Frankfurt (Main) ein Anflugverfahren mit gekrümmter Fluglinie erfolgreich erprobt. Dadurch ist es möglich, die Flugbahn auch beim Anflug über weniger dicht besiedeltes Gebiet zu führen. Das sog. Instrumentenlandesystem (ILS) wird dabei durch ein sog. GBAS-System (Ground Base Augmentation System) ersetzt.
 - * Flugzeugstarts sind lärmarm, wenn schnell an Höhe gewonnen wird. Lauter, aber kerosinsparend, ist die übliche Praxis, in geringer Höhe schnell auf hohe Geschwindigkeiten zu beschleunigen.

WENN SCHON NACHTS GEFLOGEN WERDEN SOLL, DANN MÜSSEN ALLE VERFÜGBAREN TECHNIKEN ZUR LÄRMREDUZIERUNG GENUTZT WERDEN! Lärmreduzierung hat dann in jedem Fall Vorrang vor Wirtschaftlichkeit!

10. EINHALTUNG DER ZUSAGE ÜBER 3500 ARBEITSPLÄTZE und GERECHTE ENTLOHNUNG

Die Schaffung neuer Arbeitsplätze wird sowohl vom Flughafen als auch von den Behörden immer wieder als einzige Rechtfertigung für übermäßige Fluglärmbelastungen dargestellt. So spricht DHL seit Jahren gebetsmühlenartig von 3.500 direkten Arbeitsplätzen bis 2012. Weitere 10.000 oder 100.000 (laut einer Studie des Fraunhofer Institutes) zusätzliche Arbeitsplätze sollen im Umfeld entstehen.

Die Realität sieht etwas anders aus:

- * Laut Zeitungsberichten sind derzeit bei DHL 2000 Menschen beschäftigt bei einem nächtlichen Frachturnschlag von 1500 Tonnen.
- * Bis 2012 sollen jede Nacht 2000 Tonnen umgeschlagen werden. Dafür will man dann 3500 Mitarbeiter beschäftigen.
 - ➔ DIESE ZAHLEN BEDEUTEN EINEN RÜCKGANG DER ARBEITSPRODUKTIVITÄT VON 2008 BIS 2012 UM 25%!!

Schon die von DHL und vom Flughafen gewünschte Entwicklung des Frachturnschlags ist völlig unrealistisch:

- Bereits jetzt gab DHL bekannt, dass jede Nacht 10 Flugzeuge gestrichen werden. Die entsprechenden Frachtmengen werden angeblich auf Bahn und LKW umgelagert.
- Im Zuge der beginnenden Rezession ist im August 2008 auf dem Flughafen Leipzig/Halle 12 % weniger Fracht umgeschlagen worden als im Juli 2008!

Realistisch ist: Die Beschäftigtenzahl bei DHL wird bis 2012 auf maximal 2100 bis 2600 steigen – deutlich weniger als immer wieder versprochen wurde!

Gleichzeitig wurden jedoch abgebaut:

- am bisherigen internationalen Hub in Brüssel: 1500 Arbeitsplätze
- am ehemaligen nationalen Hub in Köln/Bonn: 815 Arbeitsplätze

UND:

Firmenverlagerungen wie die von NOKIA nach Rumänien, verbunden mit dem Verlust von 3500 Arbeitsplätzen in Deutschland, wären ohne schnelle Zulieferung von Halbfabrikaten zur "verlängerten Werkbank" in den Ländern, wo die Löhne noch geringer sind als hier, und ohne schnelle Lieferung der Endprodukte zum Käufer in der (noch) reichen westlichen Welt - natürlich per Express-Luftfracht - gar nicht machbar!

Wenige Wochen nach Eröffnung des DHL-Hubs in Leipzig wurde die Schließung des DHL-Luftfrachtkreuzes in Wilmington/USA bekannt gegeben. Damit werden dort 4000 Arbeitsplätze verloren gehen; eine ganze Region wird dort veröden!

Fakt ist also:

- * Trotz Millionen Subventionen werden per Saldo Arbeitsplätze abgebaut! (360 Mio. € hat der Neubau der neuen Start- und Landebahn gekostet; die EU hat DHL mit ca. 71 Mio. € direkt bezuschusst.)
- * 60...65 % der Mitarbeiter sind im Billiglohnsegment beschäftigt, mit gesundheitsgefährdenden Teilzeitjobs, arbeiten größtenteils 22...30 Stunden pro Woche, immer nachts, von montags bis sonnabends. Die Bruttolöhne liegen bei 700...900 €. Jeder Vierte bei DHL Beschäftigte bezieht zusätzlich ALG II. Die Verdienste sind um durchschnittlich 30 % geringer als an den alten Standorten in Brüssel und Köln/Bonn.
- * Die EU-Kommission stellte in Ihrem Beihilfebescheid für DHL im Jahre 2004 fest, dass in Leipzig bei höherem Frachturnschlag weniger Arbeitsplätze entstehen als an anderen Standorten. Begründet wird dies mit dem Rationalisierungseffekt durch weitgehende Automatisierung.

WIR FORDERN DESHALB:

Strenge Kontrolle der wirklich geschaffenen Arbeitsplätze und Rückzahlung der DHL-Subventionen bei Nichteinhaltung der versprochenen Arbeitsplatzzahl von 3500 bis 2012! Die zurück zu zahlenden Subventionsgelder müssen zur Schaffung wirklich zukunftsfähiger Arbeitsplätze in der Region eingesetzt werden - also zur Förderung von Forschung in hier beheimateten und produzierenden kleinen und mittelständigen Unternehmen!