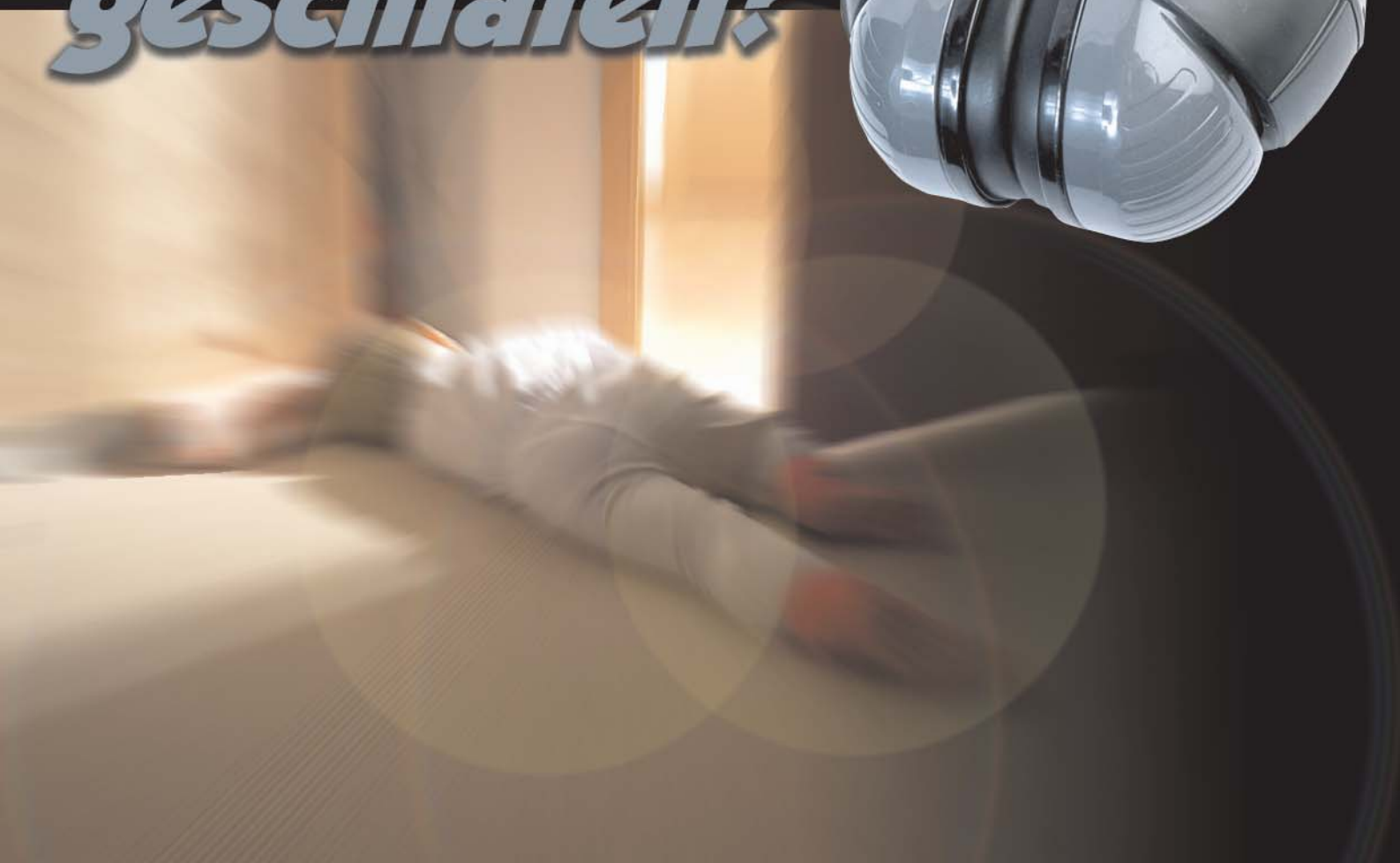


***Schlecht
geschlafen?***



Ausgelegte Gutachten des Flughafens Leipzig/Halle im Rahmen des Planergänzungsverfahrens

„Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start-/Landebahn Süd mit Vorfeld“

Zehn Argumente gegen die neue Arbeitsplatz-Lüge des Flughafens Leipzig/Halle

I. Gutachten „Verkehrsentwicklung und Nachtflugbedarf am Flughafen Leipzig-Halle“ (Intraplan)

1. Kapitel 2.1 (Entwicklung des Passagierverkehrs):

Behauptung des Flughafens:

Der Passagierverkehr am Flughafen Leipzig/Halle wächst.

Richtig ist:

Das Wachstum fand lediglich 2006 im Vergleich zum Jahre 2005 statt. Es ist ausschließlich durch Militärtransporte (240.000 amerikanische GIs auf dem Weg in den Irak und zurück) bedingt.

Die Passagierzahlen im zivilen Bereich gingen gleichzeitig um 100.000 zurück!

Das Passagieraufkommen in Leipzig ist (ohne Militärflüge) seit 1995 praktisch konstant geblieben.

Eine Änderung dieses Trends ist, schon aufgrund der Wirtschaftslage in der Region, nicht wahrscheinlich.

Daraus lassen sich kein zusätzlicher Nachtflugbedarf und kein Minderbedarf an Arbeitsplätzen bei Einschränkung des Nachtflugbetriebs ableiten!

2. Kapitel 2.2 (Entwicklung des Luftfrachtaufkommens):

Behauptung des Flughafens:

Der Luftfrachtverkehr am Flughafen Leipzig/Halle wächst.

Richtig ist:

Das Wachstum fand lediglich 2006 im Vergleich zum Jahre 2005 statt. Es ist fast ausschließlich durch die Expressfrachtflüge der DHL bedingt. Die Beförderung von Expressfracht steht aber gar nicht zur Debatte, da sie bereits vom Bundesverwaltungsgericht unbegrenzt genehmigt worden ist

Daraus lassen sich kein zusätzlicher Nachtflugbedarf und kein Minderbedarf an Arbeitsplätzen bei Einschränkung des Nachtflugbetriebs ableiten!

3. Kapitel 3.1 und 3.2 (nächtlicher Passagierverkehr – ohne Militärflüge):

Behauptung des Flughafens:

Es gibt eine große Nachfrage nach nächtlichen Passagierflügen. Im Gutachten „Auswirkungen eines eingeschränkten Nachtflugbetriebes am Flughafen Leipzig/Halle auf die Arbeitsplätze“, Kapitel 3.7, werden als Wachstumsquelle auf diesem Gebiet ausdrücklich Billigfluglinien benannt.

Richtig ist:

Die aus Sicht der Passagiere zeitlich ungünstigen Nachtflüge werden fast ausschließlich von Privatpassagieren gebucht, weil sie billig sind. Diese Preisgestaltung folgt dem Interesse der Fluggesellschaften an einer 24-Stunden-Auslastung des Fluggeräts, ist also eindeutig durch den Bedarf nach Profitmaximierung bedingt.

Eine Standortverlagerung von Billigfluglinien nach Leipzig aufgrund einer unbegrenzten Nachtflugerlaubnis würde auch nur eine Verlagerung, aber keine Neuschaffung von Arbeitsplätzen, am neuen Standort sicher mit „ortsüblicher“ d. h. geringerer Entlohnung, bedeuten.

Deshalb hat das Bundesverwaltungsgericht in der mündlichen Verhandlung gerade den Sektor der Billigfluglinien als Beispiel für nicht notwendigen nächtlichen Flugverkehr benannt.

Dieser nicht notwendige nächtliche Passagierverkehr wurde vom Gericht ausgeschlossen und steht nicht mehr zur Debatte!

4. Kapitel 3.2.5 (Optimierung der Flugzeugumläufe):

Argument des Flughafens:

Die Optimierung der Flugzeugumläufe, d. h. der möglichst 24stündige, ununterbrochene Einsatz der Flugzeuge, ist eine zwingende Notwendigkeit.

Richtig ist:

Auch hier geht es lediglich um Profitmaximierung. Denn Flüge „verkaufen sich“ nun einmal fast ausschließlich über den Preis. Je billiger der Flugpreis, desto größer der Wettbewerbsvorteil und der Profit der Fluggesellschaft.

Volkswirtschaftlich sind Billigflüge aber ausgesprochen schädlich. Denn sowohl Energieverbrauch als auch Treibhausgasemissionen sind beim Flugzeug pro Personenkilometer deutlich höher als bei jedem anderen Verkehrsträger. Billigflüge kosten auch Arbeitsplätze in der Region. Das wird deutlich, wenn jeder für 29,90 € über das Wochenende nach London zum „Shopper“ fliegen kann und sein Geld eben nicht in der eigenen Region ausgibt.

Die sogenannte „Optimierung der Flugzeugumläufe“ trägt, über den Preis, wesentlich zum Anwachsen des Flugverkehrs bei. Damit wird die Klimakatastrophe noch beschleunigt! So geschaffene Arbeitsplätze nützen auf Dauer keinem, sondern schaden allen!

5. Kapitel 3.4 („Sonderverkehre“):

Argument des Flughafens:

Es gibt einen wachsenden Bedarf an militärisch genutzten Flügen. Im Gutachten *„Auswirkungen eines eingeschränkten Nachtflugbetriebes am Flughafen Leipzig/Halle auf die Arbeitsplätze“*, Kapitel 2, wird der Bedarf an militärischen „Passagierflügen“ mit 600.000 „Passagieren“, d. h. Soldaten pro Jahr, zusätzlich zu den bereits in 2006 abgewickelten 240.000 Soldaten, beziffert.

Richtig ist:

Es ist besonders makaber, dass der Flughafen mit keinem Wort auf die Vereinbarkeit solcher Transporte mit dem Völkerrecht oder wenigstens mit bundesdeutschem Recht eingeht. Ein großer Teil dieser Flüge verstößt gegen den sog. 2+4-Vertrag zur Herstellung der deutschen Einheit und gegen das Grundgesetz Art. 26(1) – Verbot der Vorbereitung von Kriegen.

In der Presse wurden die NATO-Frachtflüge mit AN-124 innerhalb des SALIS-Projektes als „humanitäre Flüge“, die Transporte von Militärpersonal als „Urlaubsflüge“ verharmlost.

Gegen wirkliche, dringende Hilfsflüge, d. h. Flüge von Hilfsgütern in Katastrophengebiete auch nachts, hat sicher niemand etwas einzuwenden.

In Wirklichkeit sind aber vorrangig NATO-Flüge von Großwaffen wie Panzer und Kampfhubschrauber zu Kampfeinsätzen in Krisengebiete auf der ganzen Welt vorgesehen. Die Abwicklung dieser Flüge über einen Flughafen in so dicht besiedeltem Gebiet, wie es die Region Leipzig/Halle darstellt, muss schon aus Gründen des Zivilschutzes generell untersagt werden, so auch nachts.

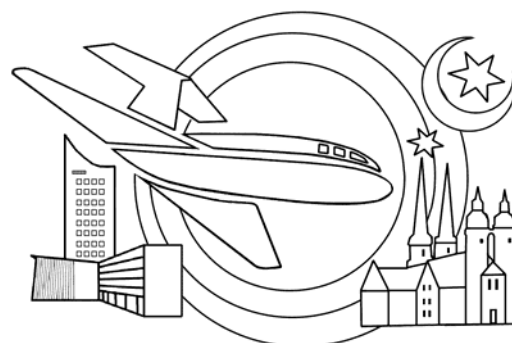
Auch völkerrechtswidrige Flüge von US-amerikanischen Soldaten in den Irak müssen untersagt werden.

Mit dem Ausbau des militärischen Geschäfts werden terroristische Anschläge auf die jetzt kriegswichtige Infrastruktur Flughafen Leipzig/Halle billigend in Kauf genommen. Flughafen und verantwortliche Politiker spielen mit unserem Leben!

Eine zusammenfassende Betrachtung der Auslegungsunterlagen zum Planergänzungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig

Zur Verfügung gestellt durch die IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.

Eine Interessengemeinschaft aktiver Bürger
zum Schutz der Region vor gesundheitsschädlichem Nachtfluglärm
Sachsen und Sachsen-Anhalt



6. Kapitel 4.1 (Verkehrsprognose):

Behauptung des Flughafens:

Deutschlandweit wird von 2005 bis 2020 der Passagierverkehr um 82%, der Luftfrachtverkehr um 117% zunehmen. Am Flughafen Leipzig/Halle wird der Passagierverkehr um 120%, der Luftfrachtverkehr um 450% zunehmen.

Richtig ist:

Die „Verkehrsprognose“ basiert auf einem sogenannten „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb“. Dieser ist, schon aufgrund der Auftraggeber (Flughäfen, Flugsicherung, Bundesverkehrsministerium, jedoch nicht Umweltministerium!) nicht objektiv, da von einseitigen und kurzfristigen wirtschaftlichen Interessen geprägt. Diese Studie geht von völlig falschen Voraussetzungen aus. So wäre es für die Zukunft der Menschheit auf diesem Planeten geradezu selbstmörderisch, das Kerosin bis 2020 weiterhin nicht zu besteuern. Deshalb ist die Annahme „keine Erhöhung der Flugpreise“ ganz offensichtlich falsch. Damit aber steht und fällt die Wirtschaftlichkeit und Durchführbarkeit von Flügen.

Die Umwelt- und Klimaauswirkungen eines exzessiven Flugverkehrs sind den Auftraggebern der Studie nicht einmal einer Erwähnung wert. Weil uns die Klimaerwärmung aber schon heute eingeholt hat, ist die angenommene Verdoppelung des Passagieraufkommens bis 2020 völlig unsinnig.

Am Flughafen Leipzig/Halle ist für den Passagierverkehr (ohne Militärflüge) ein Zuwachs von Null zu erwarten! Denn, anders als die Autoren behaupten, sind bedeutende Industrieansiedlungen in der Region nicht zu erwarten; eher noch eine Verlagerung der Produktion in das Ausland, auch begünstigt durch schnelle (Express)-Frachtflüge. Die Neuansiedlung von Dienstleistern wie DHL, Amazon oder Dell bringt hinsichtlich des Passagierflugverkehrs gar keinen Effekt, da diese (so wie DHL) ganz überwiegend Arbeitsplätze im Niedriglohnbereich anbieten. Auch auf Nicht-Express-Frachtflug haben diese Ansiedlungen keine Auswirkungen, da Produkte dieser Firmen wie Computer, Bücher und CDs mit normaler Landpost oder, bei besonderer Dringlichkeit, per Expressfracht verschickt werden.

Die für Leipzig angenommenen Zuwächse des Flugverkehrs basieren nicht nur auf falschen gesamtwirtschaftlichen Grundlagen, sondern sind auch unter Berücksichtigung der regionalen Voraussetzungen völlig unhaltbar.

7. Kapitel 6.2 (Ergebnisse):

Argument des Flughafens:

Durch Begrenzung des Nachtflugbetriebs auf Expressfracht würde dem Flughafen 10% des Verkehrsaufkommens verloren gehen.

Richtig ist:

Wie auch immer eine realistische Prognose des Flugverkehrs aussehen könnte: Eine Reduzierung des Flugverkehrs um 10 % ist mit Sicherheit nicht nur wirtschaftlich vertretbar, sondern, schon im Interesse des notwendigen Klima- und Umweltschutzes, zwingend notwendig, wenn auch nicht ausreichend.

Eine solche Verkehrseinschränkung ist als minimales Zugeständnis des Flughafens an die berechtigten Interessen der betroffenen Flughafenanwohner zu sehen – zumal das (die Wirtschaftlichkeit des Flughafens garantierende) Planungsziel für den Flughafen Leipzig/Halle, der Ausbau zum Expressfrachtkreuz, durch die Flugeinschränkungen überhaupt nicht betroffen ist!

II. Gutachten „Auswirkungen eines eingeschränkten Nachtflugbetriebes am Flughafen Leipzig/Halle auf die Arbeitsplätze (Bulwien Gesa AG)“

Grundsätzliches zu diesem „Gutachten“:

Dieses Gutachten muss, trotz einer möglicherweise korrekten Vorgehensweise, zu völlig falschen Schlussfolgerungen führen, da bereits die Arbeitsbasis, nämlich die Prognose des Flugaufkommens bis 2020, völlig falsch ist. Deshalb verdient dieses Gutachten nur einige wenige Bemerkungen zu den (falschen) Schlussfolgerungen auf falsche Voraussetzungen:

8. Kapitel 2 (Ergebnisse):

Behauptung des Flughafens:

Statt der von DHL versprochenen 3.500 Arbeitsplätze werden bei eingeschränktem Nachtflugbetrieb nur 1.500 Arbeitsplätze entstehen. (Bemerkung des Autors: nicht „neu entstehen“).

Richtig ist:

Eine beschränkte Nachtflugerlaubnis kann generell keine Auswirkungen auf den Expressfracht-Dienstleister DHL haben, da ja Expressfracht per Gerichtsbeschluss unbegrenzt zugelassen ist.

Die angebliche Verringerung des Arbeitsplatzbedarfs bei DHL durch die Einschränkung der Nachtflugerlaubnis ist deshalb wohl eher eine Korrektur der seit Jahren durch DHL ausgegebenen überzogenen Arbeitsplatzversprechen von 3.500 auf eine realistische Zahl von 1.500 Arbeitsplätzen. Den Fluglärmgegnern kann dann die Schuld für die Nichteinhaltung des Versprechens in die Schuhe geschoben werden.

Das seit Jahren über die Presse ausgegebene Totschlagsargument gegen die Nachtfluggegner von 3.500 Arbeitsplätzen durch DHL war und ist eine „Ente“. Jetzt gibt man das endlich zu!

9. Kapitel 4.2 (Faktoren der Nachfrageentwicklung):

Behauptung des Flughafens:

Die zusätzliche Arbeitsplatznachfrage ist durch 4 Faktoren bedingt:

1. Ausbau des Frachtknotens DHL
2. Interkontinentalverbindungen
3. Stationierung weiterer Flugzeuge von „Home-Carriern“
4. Billigfluglinien

Richtig ist:

1. *Ausbau des Frachtknotens DHL* – ist von der Einschränkung der Nachtflugerlaubnis überhaupt nicht betroffen.
2. *Interkontinentalverbindungen* – werden z. Z. am Standort Leipzig kaum nachgefragt; es sind auch keine Anzeichen für eine mögliche Änderung dieses Zustandes zu erkennen.
3. *Stationierung weiterer Flugzeuge von „Home-Carriern“* – ist zwar wirtschaftlich für die Billigfluggesellschaften sinnvoll, aber sicher nicht zwingend notwendig.
4. *Billigfluglinien* – volkswirtschaftlich extrem schädlich; keine Neuschaffung, nur Umlagerung von Arbeitsplätzen

Somit sind keine realistischen und sinnvollen oder gar notwendigen Steigerungen nächtlichen Flugverkehrs gegeben. Die gesamte Arbeitsplatz-Studie geht damit ins Leere.

10. Abschließende Bemerkung

Warum kämpft der Flughafen so vehement und mit offensichtlich falschen Zahlen für eine uneingeschränkte Nachtflugerlaubnis? Bei der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde die Anzahl der zusätzlichen Flugbewegungen (außer Expressfracht) herunter gespielt. Warum jetzt die Änderung der Taktik?

Die Antwort kann nur in der militärischen Nutzung gefunden werden. Leipzig wurde gerade wegen der Nachtflugerlaubnis von der NATO und der US-Army als Militärlogistik-Standort ausgewählt.

Eine Flugbeschränkung würde das Ende der Stationierung bedeuten.

Auch das wäre für den Flughafen nicht weiter tragisch, da das offizielle Planungsziel des Ausbaus ja nicht in der militärischen Nutzung, sondern im Expressfrachtbetrieb bestand. Die Wirtschaftlichkeit des Flughafens kann durch den Wegfall der militärischen Nutzung also nicht ernsthaft gefährdet sein.

Das Handeln des Flughafens ergibt nur dann einen Sinn, wenn die militärische Nutzung von vorn herein heimliches Planungsziel war!

Mit unserem Kampf für ein weitestgehendes Nachtflugverbot können wir jetzt immer noch erreichen, dass die Unterstützung weltweiter Kriege durch den Flughafen Leipzig/Halle aufhört. Dafür und für die weitestmögliche Verminderung der Bedrohung unserer Gesundheit lohnt es sich, noch einmal zu kämpfen!

Senden Sie Ihre Einwendungen bis zum 25. April (Posteingang!) an das Regierungspräsidium Leipzig oder an Ihre Gemeindeverwaltung!

Adresse: Regierungspräsidium Leipzig, Braustraße 2, 04107 Leipzig