

JOBWUNDER?

JOBKILLER!

KILLER-JOB!

**Faktenpapier
zum geplanten Ausbau
des Frachtflughafens
Leipzig/Halle**

Erarbeitet vom
**Aktionsbündnis gegen den Ausbau
des Frachtflughafens Leipzig/Halle**



Hintergrund

Der Frachtflughafen Leipzig/Halle soll in den kommenden Jahren erheblich erweitert werden.

Die momentan zur Diskussion stehenden Ausbaupläne zwingen Befürwortende sowie Gegnerinnen und Gegner dazu, Farbe zu bekennen. Die Einstellungen zu den Ausbauplänen hängen dabei stark von den jeweiligen Interessen- und Lebenslagen ab und spalten Parteien, Parlamente, Bürgerinnen und Bürger.

Auf der einen Seite stehen kapitalkräftige und investitionswillige Unternehmen, die sich vom Ausbau des Frachtflughafens eine positive Geschäftsentwicklung versprechen und die, gut vernetzt mit den Spitzen der Landespolitik und Landesbehörden, ihre Ziele verfolgen. Unterstützung erfahren diese Unternehmen durch die Spitzen der Landespolitik und auch von einigen Regionalpolitikern, weil sich diese durch Flughafenausbau und Neuansiedlungen zusätzliche Gewerbesteuererinnahmen, Wirtschaftswachstum, Arbeitsplätze sowie in letzter Konsequenz mehr Wählerstimmen und individuell ein Verbleib in der jeweiligen Position versprechen.

Dieser Allianz steht eine stark gewachsene Gegnerschaft aus Bürgerinitiativen, Umweltverbänden und Klimaschutzorganisationen gegenüber, unterstützt von den Ortsgruppen, den Kreisverbänden sowie den Landesorganisationen von Bündnis 90/Die Grünen und Die LINKE in Sachsen und Sachsen-Anhalt als auch einzelnen Politikerinnen und Politikern anderer Parteien.

Die Ausbau-Befürwortenden bespielen die mediale und politische Bühne im Wesentlichen mit der Argumentation, dass der Flughafen ein „alternativloser Wirtschaftsmotor“ sei und zahllose Jobs generiere. Ganz ungewohnt vertreten Unternehmen angeblich Arbeitnehmerinteressen, während der Gegenseite unterstellt wird, Arbeitsplätze, Einkommen und Wohlstand zu gefährden und ihr individuelles Streben nach Wohlergehen und Gesundheit über den Wohlstand für alle zu stellen.

Eine verkehrte Welt?

Die nachfolgenden Fakten sollen helfen, das verquere Bild durch Informationen wieder geradezurücken.



FAKTEN

FAKT 1

Der Flughafen ist kein „Jobwunder“, sondern ein politisch gewolltes „Leuchtturmprojekt“ mit eher unterdurchschnittlichen Arbeitsplatzeffekten. ☞ SEITE 4

FAKT 2

Die Arbeitsplätze am Frachtflughafen sind im ersten Schritt durch Verlagerung von Brüssel nach Leipzig entstanden. ☞ SEITE 6

FAKT 3

Die Arbeitsplätze sind entstanden und entstehen weiterhin durch eine extreme Dumpingpreispolitik des Flughafens zu Lasten von Arbeitsplätzen an anderen Frachtflughäfen und dortiger Logistikstrukturen. ☞ SEITE 6

FAKT 4

Der Arbeitsplatzaufbau am Frachtflughafen geht zu Lasten von Arbeitsplätzen bei Wettbewerbern von DHL im traditionellen Handels- und Logistikbereich. ☞ SEITE 8

FAKT 5

Der Arbeitsplatzaufbau geht zu Lasten von Arbeitsplätzen im verarbeitenden Gewerbe und in der Landwirtschaft in Deutschland und Europa. ☞ SEITE 9

FAKT 6

Die Arbeitsplätze am Flughafen gehen generell zu Lasten der Industrien, des Handels und der Dienstleister, die mit ihren Ertrags- und Gewerbesteuern, die Subventionen am Flughafen finanzieren. ☞ SEITE 10

FAKT 7

Die am Frachtflughafen in Nachtschicht Beschäftigten zahlen mit ihrer Gesundheit für den Erfolg von DHL, Amazon und Co. ☞ SEITE 12

„Jobwunder“

Seit 1990 sind laut Angaben der Mitteldeutschen Flughafen AG im und um die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden ca. 13.000 Arbeitsplätze entstanden.¹ Davon entfällt der größte Teil auf den Flughafen Leipzig/Halle mit rund 10.800 Beschäftigten in ca. 100 Firmen, die auf dem Flughafen ansässig sind. In Relation zu anderen großen Arbeitgebern in der Region wie BMW (5.400), Porsche (4.300), Dell (1.000) oder den Unikliniken Leipzig (5.300) hebt sich der Flughafen Leipzig/Halle mit seiner Beschäftigtenzahl deutlich ab.

FAKT I

Der Flughafen ist kein „Jobwunder“, sondern ein politisch gewolltes „Leuchtturmprojekt“ mit eher unterdurchschnittlichen Arbeitsplatzeffekten.

Der gesamte Ausbau des Frachtflughafens und die Ansiedlung der dort und im Umfeld tätigen Firmen wären aber ohne die großzügige Unterstützung der öffentlichen Hand nicht möglich gewesen! Das heißt: Ohne Fördergelder, die letztendlich Steuergelder sind, hätte es den bisherigen Ausbau nie gegeben. Der Flugverkehr wird als symbol- und prestigeträchtiger Wirtschaftszweig nicht nur in Leipzig/Halle, sondern bundes-, europaweit und weltweit mit Steuergeldern in erheblicher Höhe unterhalten und subventioniert.²

Allein durch Steuermindereinnahmen (fehlende Kerosin- und MwSt.) belief sich der Umfang der Unterstützung aller deutschen Fluggesellschaften durch den Bund im Wirtschaftsjahr 2016 auf ca. 11,8 Mrd. €³. Legt man den Anteil des Kerosinverbrauchs des Flughafens Leipzig/Halle am deutschen Gesamtverbrauch in Höhe von ca. 6 % zugrunde, entfällt hiervon ein Subventionsbetrag in Höhe von 700 Mio. €/a auf den hiesigen Flughafen. Pandemiebedingt erhöhten sich die Subventionsbeträge von 11,8 Mrd. € im Jahr 2020 durch die Corona-Unterstützung für Lufthansa (9 Mrd. €)⁴, Condor (0,55 Mrd. €) und TUI (1,25 Mrd. €) noch einmal um 11 Mrd. € auf nunmehr 22,6 Mrd. €.

Die Bundes- und Landeszuschüsse für die Regionalflughäfen beliefen sich im Jahr 2020 zusätzlich noch einmal auf 1,1 Mrd. €⁵; davon entfielen 20 Mio. € auf den Flughafen Leipzig/Halle⁶.

Das „Jobwunder“ in der Luftfahrtbranche ist also nicht nur nachfragegetrieben, sondern in nicht unerheblichem Maße steuerfinanziert und wird damit von allen, auch den nicht-fliegenden Bürgerinnen und Bürgern, (mit-)bezahlt.

In den Jahren 2008 bis 2020 wurde der Geschäftsbetrieb der Flughafen Leipzig/Halle GmbH mit öffentlichen Geldern in Höhe von 1,35 Mrd. €⁷ in Form von jährlich wiederkehrenden Verlustübernahmen und Zuzahlungen in die Kapitalrücklage subventioniert. Allein die Verlustausgleiche im Zeitraum 2008 - 2020 belaufen sich auf 556 Mio. €. Die Errichtung der Infrastruktur für den Flughafen Leipzig/Halle war der Art des Vorhabens geschuldet außerordentlich kostenintensiv. Selbst wenn man das Zuschussvolumen nicht nur auf die Angestellten der Flughafen GmbH bezieht, sondern alle ca. 10.800 am Flughafen Beschäftigten (also incl. der Beschäftigten von DHL und derjenigen anderer Firmen am Flughafen) mit einbezieht, entfällt auf jeden Beschäftigten ein Zuschussvolumen von ca. 100.000 € pro Arbeitsplatz.

Was Arbeitsplätze kosten

Setzt man das Anlagevermögen anderer Branchen ins Verhältnis zu der Anzahl der in diesen Branchen Beschäftigten, ergibt sich daraus der Netto-Kapitalbedarf pro Arbeitsplatz in den jeweiligen Branchen.⁸ In Deutschland belaufen sich diese Beträge in ausgewählten Branchen auf:



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
KRAFTFAHRZEUGHANDEL:	€ 47.000/Arbeitsplatz
GASTGEWERBE:	€ 33.000/Arbeitsplatz

Nimmt man diese Zahlen und setzt sie in Relation zum Subventionsaufwand pro Arbeitsplatz am Flughafen Leipzig/Halle, hätte man **mit dem gleichen Subventionsaufwand die dreifache Anzahl**, ca. 39.000 Arbeitsplätze, im **Gastgewerbe** alimentieren können. Oder die **doppelte Anzahl** (ca. 26.000) in der **Möbelindustrie** – und immerhin noch 60 % mehr Arbeitsplätze (ca. 20.000) im Heim- und Sozialwesen.

Auch anhand eines weiteren Beispiels lassen sich die unterdurchschnittlichen Arbeitsplatzeffekte nicht nur in quantitativer, sondern auch in qualitativer Art gut verdeutlichen: in Zeiten eines gravierenden Handwerkermangels hätte man mit den verausgabten Mitteln die Ausbildungsvergütungen für Auszubildende wesentlich erhöhen können und 10.000 auszubildenden Unternehmen in Sachsen und Sachsen-Anhalt für jeweils 2 Auszubildende monatlich 500 € über 12 Jahre auszahlen können. Im Ergebnis wären vermutlich bei einer 3-jährigen Ausbildung ca. 80.000 zusätzliche junge Menschen für eine Handwerksausbildung gewonnen worden.

FAKT 2

Die Arbeitsplätze am Frachtflughafen sind im ersten Schritt durch Verlagerungen von Brüssel nach Leipzig entstanden.

Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass es sich bei den durch DHL geschaffenen Arbeitsplätze am Flughafen in der Summe nicht um neue, sondern im ersten Schritt um aus Brüssel nach Leipzig verlagerte Arbeitsplätze handelt. Die Arbeitsplatzverluste seinerzeit in Brüssel (-1.700⁹) gingen mit einem Arbeitsplatzaufbau in Leipzig/Halle einher. Der über diese reine Kompensation hinausgehende Arbeitsplatzaufbau erfolgte im

Nachhinein durch eine geschickte Dumpingpreispolitik, die von sächsischen politischen Entscheidungsträgern jahrzehntelang wohlwollend nicht nur geduldet, sondern auch begleitet wurde. Nachstehendes Zitat aus dem sächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bringt diesen politischen Willen sehr deutlich zum Ausdruck:

„... u. a. damit und mit seinem Entgeltsystem ist es dem Flughafen gelungen, zu den größten Frachtstandorten in Europa aufzusteigen.“¹⁰

FAKT 3

Die Arbeitsplätze sind entstanden und entstehen weiterhin durch eine extreme Dumpingpreispolitik des Flughafens zu Lasten von Arbeitsplätzen an anderen Frachtflughäfen und dortiger Logistikstrukturen.

Bei annähernd gleichen Passagierzahlen ist das Wachstum der Entgelte für Starts und Landungen in Höhe von 75 % im Zeitraum von 2008 - 2019 wesentlich auf das Wachstum des Frachtverkehrs zurückzuführen. Jedoch ist das Wachstum der Entgelte weit hinter dem Wachstum der Frachtonnagen (+ 180 %) zurückgeblieben. Durch eine bessere Auslastung der Flieger und immer größere (und lautere) Frachtflieger ist es den Frachtfluggesellschaften gelungen den Durchschnittspreis pro geflogener Tonne Fracht von ca. 120 €/t im Jahr 2008 auf ca. 75 €/t im Jahr 2019 um 38 % zu reduzieren.

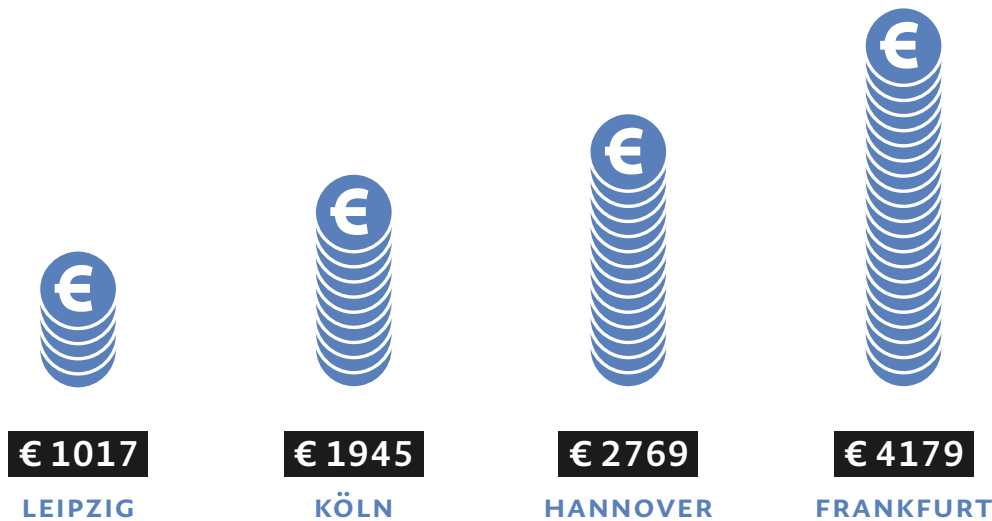
Mit Hilfe der aktuellen Entgeltordnung hat sich das Wachstum der Frachtonnage vom Wachstum der Einnahmen zu Lasten der Ertragslage der Flughafengesellschaft entkoppelt (siehe Grafik Seite 7).

Die Grafik (siehe Seite 7) verdeutlicht sehr anschaulich, dass an anderen Frachtflughäfen doppelt bis viermal höhere Start- und Landeentgelte erhoben werden.¹¹

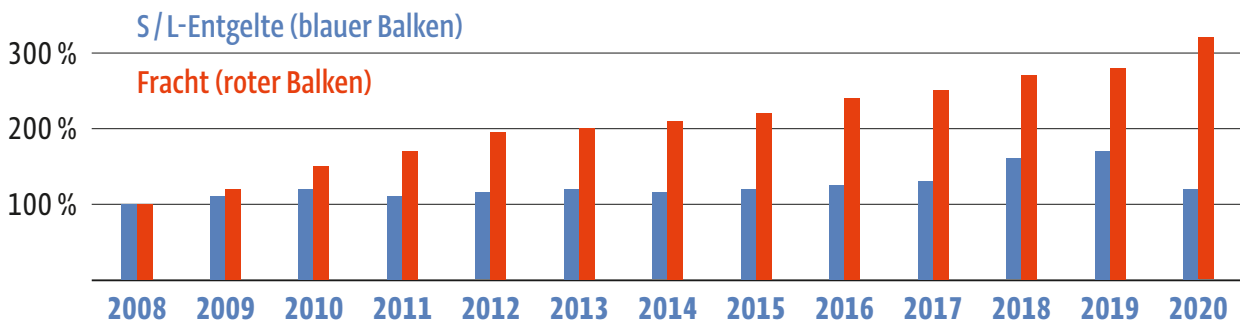
Durch diese Dumping-Preispolitik werden Arbeitsplätze zum Nachteil anderer Flughäfen steuerfinanziert nach Leipzig/Halle verlagert. Dies ist eine weitere Facette des „Jobwunders“ in Leipzig/Halle.

Die Verlagerung von Arbeitsplätzen von einer in die andere Region durch unfaire Steuer-, Zoll- und Subventionspraktiken - sei es nach Luxemburg, Irland oder Malta - werden von Politik und Wirtschaft gern und zu Recht angeprangert. Geschieht Gleiches im heimischen Markt, nennt man es „Jobwunder“. Das ist zutiefst unehrlich und scheinheilig. Was dem einen seine Steueroase, ist dem anderen seine „Flugoase“.





Start- und Landeentgelte an vergleichbaren Frachtflughäfen (Airbus A 306)



Auseinanderklaffen zwischen der Entwicklung der Start- und Landeentgelte und der Frachttonnagen

Jobkiller

Um zu verstehen, wie der Flughafen Leipzig/Halle zum Jobkiller wurde, blicken wir zurück. In den 60er-Jahren des zurückliegenden Jahrhunderts begann die Deindustrialisierung Westdeutschlands. Millionen von Arbeitsplätzen in der Schwerindustrie und v. a. im verarbeitenden Gewerbe wurden verlagert. Es schlossen Zechen, Hochöfen und Werften, die Elektroindustrie, Textil- und Schuhindustrie wurden zum Auslaufmodell. In den 90er-Jahren folgte die Deindustrialisierung Ostdeutschlands. Heute werden z. B. nur noch 10 % der Bekleidungen, die in Deutschland gekauft werden, auch in Deutschland produziert.¹² Allein ein einziger Schimpanse bewirbt allabendlich im Fernsehen eines der wenigen noch in Deutschland produzierenden Textilunternehmen. Und auch von den in Deutschland jähr-

lich 400 Mio. Paar gekauften Schuhen werden nur noch 20 Mio. Paar in Deutschland hergestellt.¹³

Selbst Produkte, die in Deutschland nur noch endmontiert werden, um dann hochpreisig, mit einem Markennamen versehen, exportiert zu werden, bestehen zu großen Teilen aus Importprodukten, die aus allen Teilen der Welt zu uns kommen. Gemessen in Tonnenkilometern an importierten Waren ist **Deutschland** als sogenannter Exportweltmeister **längst** zu einem **Importweltmeister** geworden.¹⁴ Mehr als die dreifache Menge dessen, was – in Tonnen gemessen – exportiert wird, wird importiert. Da der Begriff Importweltmeister nicht so gut klingt (den ökologischen Fußabdruck aber treffend beschreibt), taucht er in der öffentlichen Diskussion natürlich nicht auf.

FAKT 4

Der Arbeitsplatzaufbau am Frachtflughafen geht zu Lasten von Arbeitsplätzen bei Wettbewerbern von DHL im traditionellen Handels- und Logistikbereich.

Auf der Suche nach immer günstigeren Vorprodukten schwärmt die deutsche Industrie und das verarbeitende Gewerbe weltweit aus, um dort einzukaufen, wo die Rohstoffe am billigsten, die Arbeits- und Umweltbestimmungen lax und die Arbeitslöhne am unteren Ende der weltweiten Vergleichswerte liegen. Wenn es unter diesen Beschaffungsvoraussetzungen und unter Zuhilfenahme von Luftfrachtexpressdiensten zusätzlich noch gelingt, die Waren auf kürzestem Wege und unter Umgehung des traditionellen Handels schnellstmöglich an die Kunden auszuliefern, sind dem Geschäftserfolg wortwörtlich keine Grenzen mehr gesetzt – zum Nachteil deutscher und europäischer Arbeitsplätze.

Die Möglichkeit, dass jedes Teil umgehend, zu jeder Zeit und von überall herangeschafft werden kann, muss auch das letzte Unternehmen zu dem Gedanken verleiten, sämtliche aus diesem Grunde nicht mehr notwendige Lager in Deutschland zur Disposition zu stellen. Es braucht in diesem System schlicht keine Zwischenlager mehr und damit auch keine oder deutlich weniger Arbeitsplätze im stationären Großhandel. Um Arbeitsplätze und damit Kosten einzusparen, explodiert die Nachfrage nach Expressdiensten. Aber Expressfrachtdienste sind keine Arbeitsplatzmotoren, sondern Jobkiller zu Lasten anderer traditioneller Handelswettbewerber, anderer Branchen, Industrien und Regionen in Deutschland und Europa.¹⁵

Wenn es den Nachtsprung (Gütertransport via Nachtflug) nicht schon gäbe, müsste er aus Sicht der global agierenden Konzerne schnellstens geboren werden. Mit aus Steuergeldern hochsubventionierten Flughäfen und Fluggesellschaften und Nachtflugerlaubnissen werden auf Kosten von Gesundheit, Umwelt und Klima die Billiganbieter dieser Welt dazu eingeladen, im Nachtsprung die deutschen und europäischen Märkte zu erobern. Welche Ignoranz, diesen Irrweg der internationalen Arbeitsteilung auch noch mit dem falschen Argument der Arbeitsplatzbeschaffung zu unterstützen!

Die Luftfrachttonnagen aus Fernost, allen voran aus China/Hongkong, sind deutlich höher als die Frachttonnagen in umgekehrter Richtung und spiegeln damit das dramatische Außenhandelsdefizit Deutschlands – und mehr noch Europas – mit den Ländern Asiens wider.¹⁶

China ist der zweitgrößte außereuropäische Handelspartner mit ähnlich asymmetrischen Strukturen wie in den Handelsbeziehungen zu Russland, mit dem Unterschied, dass hier die Höhe des **Handelsbilanzdefizits** zu Lasten Deutschlands und Europas die Schiefelage bestimmt. In kürzester Zeit werden Deutschland und Europa gegenüber China in einem Maße verschuldet sein, welches unsere Autonomie und Selbstständigkeit in hohem Maße gefährdet. Schauen wir uns die Daten und die daraus erwachsenden Folgen für den Arbeitsmarkt an.



FAKT 5

Der Arbeitsplatzaufbau geht zu Lasten von Arbeitsplätzen im verarbeitenden Gewerbe und in der Landwirtschaft in Deutschland und Europa.

Im Jahr 2019 betrug das Handelsbilanzdefizit Deutschlands mit China bereits 14,07 Mrd. € und vergrößerte sich im Jahr 2020 um über 54 % auf 21,53 Mrd. €. Im Jahr 2021 hat sich dieses Defizit auf eine Höhe von 38,09 Mrd. € fast verdoppelt.¹⁷ (Auf europäischer Ebene betrug das Defizit im Jahr 2021 210 Mrd. €.)

Rechnet man das Handelsbilanzdefizit in Höhe von 14,07 Mrd. € über eine Lohnquote von 18 % im verarbeitenden Gewerbe¹⁸ und einen durchschnittlichen jährlichen Arbeitslohn im sächsischen verarbeitenden Gewerbe in Höhe von 43.000 €/a in Arbeitsplätze um, ergibt sich ein Arbeitsplatzdefizit für das Jahr 2019 im Handel mit China in Höhe von ca. 59.000 Arbeitsplätzen. Dieses Defizit hat sich 2020 auf 86.000 Arbeitsplätze erhöht und hat im Jahr 2021 mit einem weiteren Anstieg auf 160.000 Arbeitsplätze einen vorläufigen Spitzenwert erreicht.

Da die mithilfe von Arbeitsplatzverlagerungen produzierten Waren zumindest teilweise wieder ihren Weg in die Heimatländer finden müssen, bedarf es weltweiter Logistikstrukturen. Die Rolle, die der Hafen von Rotterdam als Einfallstor für Billigimporte aus China im Rahmen der Seefracht einnimmt, soll der **Flughafen Leipzig/Halle** für die Luftfracht übernehmen. Leipzig wird so immer mehr zu einem **Kettenglied** im System der **Arbeitsplatzverlagerung von Europa nach China**.



Hafen von Rotterdam © Olivier Lantendorffer

Bei jährlich rund 750 Flügen aus Hongkong und Shanghai und einem wertmäßigen Anteil von 10 % des Flugverkehrs an den Importen entfallen auf den Arbeitsplatzverlust in Höhe von 74.000 Arbeitsplätzen im Jahr 2021 ca. 7.400 auf das über den Flugverkehr abgewickelte Handelsbilanzdefizit. Setzt man den wachsenden Anteil des Flughafens Leipzig/Halle am deutschen Frachtflugverkehr in Höhe von inzwischen 30 % dazu ins Verhältnis,¹⁹ entfallen auf Leipzig/Halle etwa 2.200 der nach China verlagerten Arbeitsplätze. Bei 750 Flügen kann man folglich rechnerisch davon ausgehen, dass pro Fracht per Flugzeug aus China ca. 3 Arbeitsplätze irgendwo in Deutschland oder Europa verloren gehen.

Wenn wir die **Arbeitsplatzverlagerungen stoppen** und zu einem Handelsgleichgewicht kommen wollen, dürfen wir zukünftig nicht etwa mehr, sondern nur noch **weniger Güter aus China** nach Europa transportieren. Ein wesentliches Argument für den Ausbau des Frachtflughafens würde entfallen.

Der Flughafen Leipzig/Halle darf nicht das gleiche Schicksal erleiden wie Lubmin in Mecklenburg-Vorpommern mit Nord Stream 2. Solch verfehlte internationale Arbeitsteilung darf sich nicht wiederholen. Die avisierten 500 Mio. € Baukosten finanziert mit öffentlichen Geldern dürfen nicht in den Sand gesetzt werden.



Flughafen Leipzig/Halle © Boarding1Now

FAKT 6

Die Arbeitsplätze am Flughafen gehen generell zu Lasten der Industrien, des Handels und der Dienstleister, die mit ihren Ertrags- und Gewerbesteuern, die Subventionen am Flughafen finanzieren.

Von den Befürwortenden des Frachtflughafens wird ins Feld geführt, dass man nicht zu kleinlich bei der Betrachtung der wirtschaftlichen Effekte des Flughafens sein dürfe und den Zuschüssen und Subventionen der öffentlichen Hand die Einnahmen aus Einkommens- und Mehrwertsteuern (über Konsumausgaben), sowie die Einzahlungen in die Sozialkassen der im Umfeld des Flughafens Beschäftigten entgegengehalten werden müssten. Ferner sei ins Kalkül zu ziehen, dass die Unternehmen am Flughafen ständig investierten und damit Nachfrage nach Investitionsgütern, Dienstleistungen und Handwerksleistungen generieren würden.

Dabei unausgesprochen bleibt jedoch, dass der Flughafen ständig öffentlicher Zuwendungen in durchschnittlicher Höhe von 110 Mio. €/a²⁰ bedarf und nicht in der Lage ist, sich eigenständig wirtschaftlich zu tragen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die vom Flughafen Leipzig/Halle startenden Flugzeuge jährlich rund 600.000 t Treibstoff benötigen, der wiederum ca. 1,8 Mio. t CO₂ bei seiner Verbrennung freisetzt. Das Umweltbundesamt berechnet die Folgekosten der Treibhausgasemissionen für z. B. Umwelt, Natur und medizinische Folgekosten mit 201 €/t CO₂.

Diese Folgekosten des von Leipzig/Halle ausgehenden Flugverkehrs belaufen sich damit auf 367 Mio. €/a. Zusammen mit dem Durchschnittswert der jährlichen Zuwendungen ergeben sich **gesamtgesellschaftliche Kosten von jährlich ca. 470 Mio. €.**

Auch aus einem anderen Betrachtungswinkel ergibt ein Ausbau des Frachtflughafens keinen Sinn. Rechnet man die anteiligen Subventionsvorteile aus fehlender Kerosin- und Mehrwertsteuer (s. Seite 4) in Höhe von 700 Mio. € zu den vorstehenden jährlichen Kosten hinzu, ergibt sich ein gesamtgesellschaftlicher Fehlbetrag in Höhe von 1,17 Mrd. €. Dem gegenüber stehen auf der Aufkommenseite Einkommens- und Konsumsteuern sowie Sozialversicherungsbeiträge der am Flughafen Beschäftigten (10.800 Arbeitende) in geschätzter Höhe von 190 Mio. €/a.²¹ Selbst, wenn man zu diesem Betrag noch indirekte additive Steuern auf sonstige Handwerker- und Dienstleistereinkommen und potenzielle Gewerbe- und Körperschaftsteuern hinzurechnen würde, wäre eine Summe in Höhe von 230 Mio. € eine sehr optimistische Schätzgröße. Setzt man diesen optimistischen Wert ins Verhältnis zu der Summe aus Verlusten und entgangenen Steuern, kommt man zu der Erkenntnis, dass die öffentlichen Kosten und Subventionen des Flughafens und des Flugbetriebes nicht in annähernder Höhe durch sonstige Steuereinnahmen ausgeglichen werden.²² In Form einer Gleichung ergibt sich:

	IN MILL. €
Subventionen des Flughafens	110
+ Subventionen des Luftverkehrs	700
+ Klimafolgekosten	367
	<u>1117</u>
– Steuer- und Soz. Vers. Einnahmen	230
gesamtgesellschaftl. Unterdeckung	<u>947</u>

Indirekte Subventionen	€ 700	Steuern / Sozialbeiträge	€ 230
Klimafolgekosten	€ 367	gesamtgesellschaftliche Unterdeckung	€ 947
Direkte Subventionen	€ 110		

Summe Aufwand / Kosten: 1.177 Mio. €

Killer-Jobs

Es ist anzunehmen, dass die bei DHL, Amazon und anderen Unternehmen Beschäftigten ihre Tätigkeit aus freien Stücken aufgenommen haben, dass sie in ihrer überwiegenden Zahl im Kreis netter Kollegen und Kolleginnen gerne ihrer Arbeit nachgehen und im Großen und Ganzen zufrieden mit Lohn oder Gehalt sind. Auch können die jeweiligen Belegschaften darauf vertrauen, dass ihre Gewerkschaften diesbezüglich immer aufs Neue einen fairen Ausgleich verhandeln,²³ und diesen ggf. erzwingen. Es ist zu vermuten, dass die Beschäftigten stolz auf ihre Arbeit, ihren Beruf und ihr Unternehmen sind.

Fakt ist aber auch, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Nachtsprung Dienst tun, außergewöhnlichen Belastungen ausgesetzt sind.

In Stellenanzeigen von DHL liest man, dass der Ramp-Agent „überwiegend in Nachtschichten“ be- und entlädt. Auch das Sortieren der Pakete, die Zollabfertigung und die Disposition geschehen „meist in Nachtschicht“.

Wir zollen den mehr als sechs Millionen Bundesbürger*innen Respekt, die die Bürde von Wechselschichten und Nachtschichten in vielen Unternehmen und Institutionen auf sich nehmen. Sie sorgen rund um die Uhr z. B. für Sicherheit, gesundheitliche Versorgung und halten „den Laden am Laufen“. Wir bedanken uns bei all denen, die in Wechselschicht Leistungen erbringen, die für unser aller Wohlfahrt von Bedeutung sind. Mit ihrem Einsatz, mit ihren Steuern und Abgaben tragen sie alle dazu bei, dass unser Gemeinwesen so gut funktioniert, wie es funktioniert.

Schwacher Trost für die Nachtarbeit:
Kaffeebecher von DHL



FAKT 7

Die am Frachtflughafen in Nachtschicht Beschäftigten zahlen mit ihrer Gesundheit für den Erfolg von DHL, Amazon und Co.

Gleichwohl wissen wir, dass Wechselschichten negative Folgen nach sich ziehen. Familienleben und gesellschaftliche Teilhabe sind eingeschränkt. Die gesundheitlichen Konsequenzen für Menschen, die dauerhaft in Wechselschicht arbeiten, sind seit Jahrzehnten erforscht und haben dazu geführt, dass Personalverantwortliche, Betriebsräte und Gewerkschaften immer bessere Wechselschichtmodelle entwickelt haben, um die Effekte von Wechselschichten in sozialer und gesundheitlicher Hinsicht so gut wie möglich abzumildern. Gänzlich ausschließen können sie diese aber nach wie vor nicht.

Was auf die in Wechselschicht Tätigen zutrifft, gilt einmal mehr für die dauerhaft Nachtarbeitenden. Da der Dienst im Nachtsprung-Service fast ausschließlich auf eine Beschäftigung während der Nachtstunden ausgelegt ist, bewegen sich die hier tätigen Menschen permanent außerhalb des normalen Biorhythmus. Vor allem in jungen Jahren ist das Vertrauen in die eigene Leistungsfähigkeit und Gesundheit groß, sodass Arbeitssuchende bei der Chance, gutes Geld zu verdienen, die Risiken dauerhafter Nachtschichten leicht übersehen.

Von Menschen, die beständig und regelmäßig in Nachtschicht arbeiten, weiß man, dass sie:

- eine um acht Jahre verkürzte Lebenserwartung haben,
- verstärkt an Magen- und Darmerkrankungen,
- Kopfschmerzen,
- Konzentrationsdefiziten,
- ständiger Müdigkeit und Schlafstörungen sowie
- an Herz- und Kreislaufbeschwerden leiden.²⁴

Auch nach dem Ausstieg aus der Nachtarbeit leiden Betroffene oft unter anhaltenden gesundheitlichen Schädigungen und chronischen Schlafstörungen.

Das von DHL und anderen Firmen angebotene Modell der Nachtarbeit ist ein Modell zur dauerhaften Schädigung der Gesundheit der Beschäftigten. Je länger ein Mensch unter diesen Bedingungen arbeitet, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass es zu schwerwiegenden Gesundheitsschädigungen kommt.

In Nachtschicht sollte wegen der erheblichen negativen Folgen für das Individuum und die Gesellschaft als Ganzes nur gearbeitet werden, wenn dies zwingend und unumgänglich ist (Gesundheits- und Sicherheitsdienste, vollkontinuierliche Produktionsprozesse) und den dort Tätigen genügend Ausgleich angeboten wird. Bei permanenter Nachtarbeit, wie beim Nachtsprung, greifen Ausgleichsmaßnahmen zur Gesunderhaltung kaum.

Der von DHL und anderen eigens geschaffene Nachtsprung ist mitnichten zur Aufrechterhaltung zwingender Lebens- und Produktionsprozesse vonnöten. Er gründet sich einzig und allein auf der Erfüllung selbstgesetzter Unternehmensziele. Das Argument, Kundenwünschen im Hier und Jetzt-Sofort entsprechen zu müssen, um erfolgreich sein und diese Ziele erreichen zu können, ist dabei vorgeschoben, da die angebliche Erwartungshaltung hausgemacht ist.



Hinzuweisen ist weiterhin auf die hohe Belastung fast aller Beschäftigten am Flughafen mit Feinstäuben und Ultrafeinstäuben aus den Triebwerken der Flugzeuge im Vorfeldebetrieb und den Abriebstäuben der Förderbänder in den Sortierhallen und der Flurförderzeuge. Allein die Ultrafeinstaubbelastung am Flughafen steigt in Spitzenzeiten auf den 40-fachen Wert der Normalbelastung. Insbesondere von Ultrafeinstäuben geht eine erhebliche Gefahr für Krebserkrankungen aus.

Die mit den Spätfolgen einhergehenden individuellen und gesellschaftlichen Folgekosten werden jedoch nicht durch die verursachenden Firmen, sondern durch die Versicherungsgemeinschaft der gesetzlich krankenversicherten Bürger getragen. Im schlechtesten Fall bleiben die Betroffenen auf den Kosten sitzen und werden mit ihren Problemen allein gelassen. Auch so werden die Kosten eines privatwirtschaftlichen Geschäftsmodelles vergesellschaftet.

Unsere Forderungen

Weder aus Gründen der Sicherung noch der Schaffung von Arbeitsplätzen und schon gar nicht aus Gründen des Klimaschutzes lässt sich deshalb der Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle rechtfertigen. Ganz im Gegenteil! Es wird damit eine dramatische Fehlentwicklung fortgesetzt:

Ein Ausbau des Frachtflughafens trägt dazu bei, den globalen Wettbewerb zu Lasten der heimischen Unternehmen weiter zu verschärfen und

noch mehr Arbeitsplätze aus Deutschland und Europa nach Fernost zu verlagern. In der Summe werden mehr Arbeitsplätze überregional in Deutschland und Europa vernichtet, als je durch den Ausbau des Frachtflughafens geschaffen werden können.

Um diese Fehlentwicklungen zu stoppen und die Arbeitsplätze in Deutschland und Europa zu belassen und bestenfalls zurückzuholen, fordern wir:

- 1** **Kostenmäßige Gleichbehandlung aller Verkehrsträger durch die Einführung einer Flugbenzinbesteuerung und die Erhebung von Mehrwertsteuern für internationale Flüge bzw. die Einführung einer Luftverkehrssteuer (Ticketsteuer) für Frachtflüge in vergleichbarer Höhe;**
- 2** **kostendeckende Start- und Landeentgelte unter Einbeziehung von Lärm- und Treibhausgaskomponenten in das Entgeltsystem;**
- 3** **Verlagerung von Luftverkehrsfrachten auf alternative Verkehrsträger.**

Schlussbemerkungen und Ausblicke

Neben der Betrachtung aller vorgenannten Einzelaspekte ist generell festzuhalten, dass Geschäftsmodelle und Tätigkeiten, wie die Expressdienste von DHL und anderen, die unmittelbar der weiteren Erderwärmung Vorschub leisten und die damit langfristig zur Unbewohnbarkeit unseres Planeten beitragen, nicht geeignet sind, einen Beitrag zur Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen zu leisten. Ein unbewohnbarer Planet braucht weder Menschen noch irgendwelche Arbeitsplätze.

Vom Flughafen Leipzig/Halle, durch den jährlich ca. 367 Mio. € Umweltfolgeschäden verursacht werden,²⁵ können in Summe und per Saldo keine positiven Arbeitsplatzeffekte ausgehen. Wer bisher Umweltfolgekosten und deren immenses Ausmaß geleugnet hat, wurde durch die Flutkatastrophe an Ahr und Erft im Sommer 2021 eines Besseren belehrt. In einer einzigen Nacht haben 180 Menschen ihr Leben verloren und Tausende ihren Arbeitsplatz und ihre Existenz. Der in Zahlen auszudrückende Gesamtschaden beläuft sich auf geschätzte 40 Mrd. €.

Nicht allein die Fluggesellschaften sind schuld an dem eingeschlagenen Irrweg. Wir Bürgerinnen und Bürger haben es in der Hand zu entscheiden, ob wir mit unserem Flug-, Einkaufs- und Bestellverhalten die Unbewohnbarkeit des Planeten befördern oder ob wir nach Alternativen für Wohlstand und Beschäftigung suchen.

Die Politik ist zudem aufgefordert, vermeintliche lokale und landesspezifische Vorteile hochsubventionierter Prestigeprojekte auf den Prüfstand europäischer und nationaler Interessen zu stellen. Ökologische Nachhaltigkeit und Sicherung von regionalen Arbeitsplätzen sind mit einem Ausbau des Frachtflughafens unvereinbar.

Erinnern wir uns: Als im Jahr 2021 die Startbahn Nord saniert wurde, gelang es über Monate problemlos, den gesamten Luftverkehr über die Südbahn als Start-/Landebahn abzuwickeln. Aus dieser Erfahrung ergibt sich als logische Konsequenz und Perspektive für den Logistikstandort Flughafen Leipzig/Halle die Idee, das nördliche Flugfeld ohne Arbeitsplatzverluste stilllegen zu können, um es anschließend einer ökologisch verträglicheren wirtschaftlichen Nachnutzung zuzuführen. Wäre es nicht eine Überlegung wert, dieses Flugfeld als einen HUB der mitteleuropäischen Bahnlogistik anzudenken? Die Flächen sind vorhanden und die Anbindungen auch. Ist es nicht auch vorstellbar, das weitgehend ungenutzte Terminal B mit angrenzenden Gebäuden zum Start-Up-Zentrum für die Wirtschaftsregion Leipzig/Halle umzuwidmen, wenn demnächst die Regionalflughäfen in Leipzig/Halle und Dresden aus wirtschaftlichen Gründen geschlossen und die Passagiere zum Berlin/BER umgeleitet werden?

Die allermeisten Unternehmen in Nordsachsen und Sachsen-Anhalt suchen händeringend nach Arbeitskräften. Eine hochsubventionierte Flugwirtschaft, die diesen Unternehmen auch noch die vorhandenen Arbeitskräfte entzieht, braucht es nicht – dafür aber Ideen und Unternehmergeist, wie man auch ohne die klimaschädliche Luftverkehrsbranche Güter bewegt und Wohlstand und Arbeitsplätze schafft.

Leipzig/Schkeuditz, im Oktober 2022

Quellen

- 1 <https://mdf-ag.com/unternehmen/flughafen-dresden-gmbh>; abgerufen am 17. 2. 2022; eine Überprüfung dieser Zahlen und der dahinterstehenden Unternehmen mit ihren Arbeitnehmerzahlen kann aufgrund fehlender Angaben der Flughafen GmbH hierzu nicht erfolgen.
- 2 Vgl. Thießen, Friedrich; Die Subventionen des Luftverkehrs; Technische Universität Chemnitz, 2020
- 3 <https://www.bund.net/themen/mobilitaet/infrastruktur/luftverkehr/>
- 4 <https://www.ndr.de/nachrichten/info/Wie-ungerecht-sind-die-Corona-Hilfen,coronahilfen152.html>
- 5 <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/coronakrise-bund-sichert-zwoelf-flughaefen-millionenhilfe-zu/26943264.html>
- 6 s. Antwort des Sächsischen Ministeriums für Finanzen vom 31. 3. 2021 auf eine Anfrage von MdL Böhme/DIE LINKE
- 7 S. Bilanzen „Mitteldeutsche Flughafen AG“, 2008 - 2020
- 8 Statistisches Jahrbuch 2018 (statistischebibliothek.de)
- 9 <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/dhl-verlagert-nachtflugbetrieb-bis-zu-1700-jobs-in-bruessel-weg-3038458>
- 10 Stellungnahme des Sächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 9. 4. 2021 auf eine Bürgeranfrage
- 11 Eigenberechnung der Bürgerinitiative: „Gegen die neue Flugroute“; Leipzig; auf Basis der Entgeltordnungen der jeweiligen Flughäfen
- 12 <https://www.bpb.de/lernen/kulturelle-bildung/199046/wirtschaftsmacht-modeindustrie-alles-bleibt-anders/>
- 13 <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-schuhindustrie.html>
- 14 Deutschland importiert in Tonnenkilometern gemessen fast 3-mal so viel wie es exportiert: Umweltökonomische Aspekte der Globalisierung - Teil 2: CO₂-Emissionen des internationalen Güter- und Personenverkehrs - Statistisches Bundesamt (destatis.de)
- 15 <https://www.basicthinking.de/blog/2022/02/10/amazon-global-logistics/#:~:text=Amazon%20steigt%20mit%20der%20Tochter%20Amazon%20Global%20Logistics,aus%20und%20macht%20deutschen%20Speditoren%20das%20Gesch%C3%A4ft%20schwer.>
- 16 <https://dievolkswirtschaft.ch/de/2012/09/lampe/>
- 17 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/250757/umfrage/deutsche-handelsbilanz-mit-china/>
- 18 <https://www.bayern.de/bayerischer-industriebericht-2021/>
- 19 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/240402/umfrage/groesste-frachtflughafen-deutschlands/>
- 20 S. Seite 4: 1,35 Mrd. € ÷ 13 Jahre = 110 Mio. €/a
- 21 Bei 10.800 Beschäftigten und einem Durchschnittseinkommen von 38.000€ (gemäß Bundesanzeiger) und durchschnittlichen Steuerabgaben, Sozialversicherungsabgaben und Mehrwertsteuerausgaben belaufen sich die Gesamteinnahmen des Staates auf ca. 190 Mio. €/a, wobei diese Größe angesichts der vielen Niedriglohnarbeitsplätze am Flughafen lej eher zu hoch angesetzt ist. Hinzugerechnet wurden Körperschaftssteuern Gewerbesteuereinnahmen in durchschnittlicher Höhe.
- 22 S. Protokoll zur Anhörung des Petitionsausschusses des Sächsischen Landtages vom 5. 4. 2022
- 23 Flyer Verhandlungsergebnis DHL HUB Leipzig GmbH.pub (verdi.de)
- 24 <https://www.deutschlandfunk.de/folgen-des-wechseldiensteschicht-im-schacht-fuer-die-100.html>
- 25 580.000 t Kerosin × 3,15 kg CO₂/kg K × 201 €/t CO₂ (Klimafolgekosten) = 367 Mio.€

Impressum

Aktionsbündnis gegen den Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/ Halle
 V. i. S. d. P.: Peter Büscher, IG Nachtflug e.V.,
 Am Krümmling 1, 06184 Kabelsketal
 richter-flug@email.de
 www.buendnislej.com

Unsere Forderungen

- 1 **Kostenmäßige Gleichbehandlung aller Verkehrsträger durch die Einführung einer Flugbenzinbesteuerung und die Erhebung von Mehrwertsteuern für internationale Flüge bzw. die Einführung einer Luftverkehrssteuer (Ticketsteuer) für Frachtflüge in vergleichbarer Höhe;**
- 2 **kostendeckende Start- und Landeentgelte unter Einbeziehung von Lärm- und Treibhausgaskomponenten in das Entgeltsystem;**
- 3 **Verlagerung von Luftverkehrsfrachten auf alternative Verkehrsträger.**

Jetzt sind Sie am Zuge.
Sagen Sie uns Ihre
Meinung oder stellen
Sie Fragen an uns.
Am besten per Mail:
richter-flug@email.de

