

Jobmaschine – Jobkiller – Killer-Jobs

Thesenpapier zum geplanten Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle

Verfasser: Aktionsbündnis gegen den Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle

Einleitung

Die Ausbaupläne des Frachtflughafens zwingen Befürworter und Gegner dazu, Farbe zu bekennen. Die Frage, wie man zu den Ausbauplänen steht, hängt offensichtlich stark von der jeweiligen Interessens- und Lebenslage ab und spaltet Parteien, Parlamente, Bürgerinnen und Bürger im Großraum Leipzig/Halle.

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 oft auch von Verantwortlichen aus der Regionalpolitik der anliegenden Städte und Gemeinden, weil diese sich 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 sowie einzelnen Politikern anderer Parteien.

Die Ausbau-Befürworter bespielen die mediale und politische Bühne im Wesentlichen mit der Argumentation, dass der Flughafen ein alternativloser Wirtschaftsmotor sei und zahllose Jobs generiere. Ganz ungewohnt findet man hier Unternehmer als Vertreter von Arbeitnehmerinteressen, während den Ausbaugegnern 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 gerade zu rücken.

Thesen

These 1:

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

These 2:

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

These 3:

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

These 4:

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

These 5:

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

These 6:

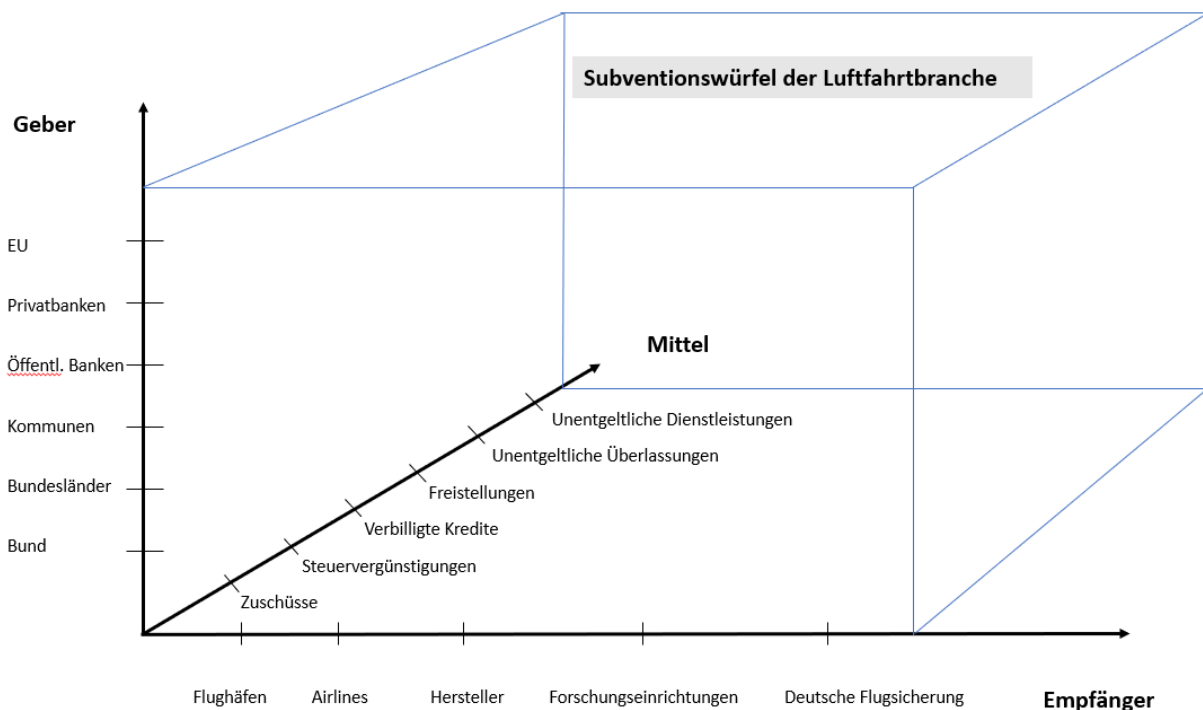
Die am Frachtflughafen in Nachtschicht Beschäftigten zahlen mit ihrer Gesundheit für den Erfolg von DHL, Amazon und Co

Die Jobmaschine

Seit 1990 sind laut Angaben der Mitteldeutschen Flughafen AG im und um die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden ca. 13.000 Arbeitsplätze entstanden¹. Davon entfällt der größte Teil auf den Flughafen Leipzig/Halle mit allein ca. 10.800 Beschäftigten. 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.

Aber: Der gesamte Ausbau des Frachtflughafens und die Ansiedlung der dort und im Umfeld tätigen Firmen wären 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 unterhalten und subventioniert.²

Der nachstehende Subventionswürfel listet die Geber der Unterstützungsmaßnahmen, die Subventionsmittel und die Empfänger der öffentlichen Mittel auf:



Subventionswürfel der Luftfahrtbranche

Der Umfang der Unterstützung aller deutschen Fluggesellschaften durch den Bund allein durch Steuermindereinnahmen (fehlende Kerosin- und MwSt.) belief sich 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

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/>

Mio. €/a auf den hiesigen Flughafen. Pandemie bedingt 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 in 2020 zusätzlich noch einmal auf 1,1 Mrd. €⁵; davon entfielen 34 Mio. € auf den Flughafen Leipzig/Halle⁶.

Das Jobwunder in der Luftfahrtbranche ist also nicht nur Nachfrage getrieben, 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 wurden die jährlich wiederkehrenden Verluste der Flughäfen in Leipzig/Halle und Dresden mit öffentlichen Geldern in Höhe von 1,35 Mio. €⁷ in Form von wiederholten Umwandlungen von Darlehen in Kapitalrücklagen, Verlustausgleichen und Zuschüssen ausgeglichen. Dividiert man diese Subventionssumme durch die Anzahl der in Leipzig und Dresden an den Flughäfen geschaffenen Arbeitsplätze, so ergibt sich ein öffentlicher Zuschussbetrag von ca. 100.000 € pro Arbeitsplatz.

Setzt man das Nettoanlagevermögen anderer Branchen ins Verhältnis zu der Anzahl der in diesen Branchen Beschäftigten errechnet sich daraus der Investitionsbedarf 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
Fahrzeughandel und Reparatur:	47.000 €/Arbeitsplatz
Gastgewerbe:	33.000 €/Arbeitsplatz

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

Ergo: Der Flughafen ist keinesfalls ein Jobwunder, sondern ein politisch gewolltes Leuchtturmprojekt mit eher unterdurchschnittlichen Arbeitplatzeffekten.

Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass es sich bei den durch DHL geschaffenen Arbeitsplätzen am Flughafen in der Summe nicht um neue geschaffene Arbeitsplätze, sondern im ersten Schritt um aus Brüssel nach Leipzig verlagerte Arbeitsplätze handelt. Die Arbeitsplatzverluste seinerzeit in Brüssel

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 <https://nordsachsen24.de/2021/flughafen-leipzig-halle-erhaelt-bundeshilfe>

⁷ S. Bilanzen „Mitteldeutsche Flughafen AG“, 2008-2020

⁸ [Statistisches Jahrbuch 2018 \(statistischebibliothek.de\)](https://www.statistik.de/jahrbuch/2018)

(-1.700)⁹ gingen mit einem Arbeitsplatzaufbau in Leipzig/Halle einher. Der über diese reine Kompensation hinausgehende Arbeitsplatzaufbau erfolgte in 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

Setzt man die Entgelte für Starts und Landungen ins Verhältnis zu den beförderten Passagierzahlen und Frachttonnagen, stellt man fest, dass sich die Entgelte im Zeitraum von 2008 – 2020 zwar um 75% erhöht haben, die Frachtmengen aber um mehr als 180 % gestiegen sind. Das durchschnittliche Entgelt z.B. pro Frachttonnage reduzierte sich dadurch um 40 %.

Die nachstehende Grafik verdeutlicht sehr anschaulich, dass an anderen Frachtflughäfen doppelt und dreifach höhere Start- und Landeentgelte (S/L erhoben werden.¹¹

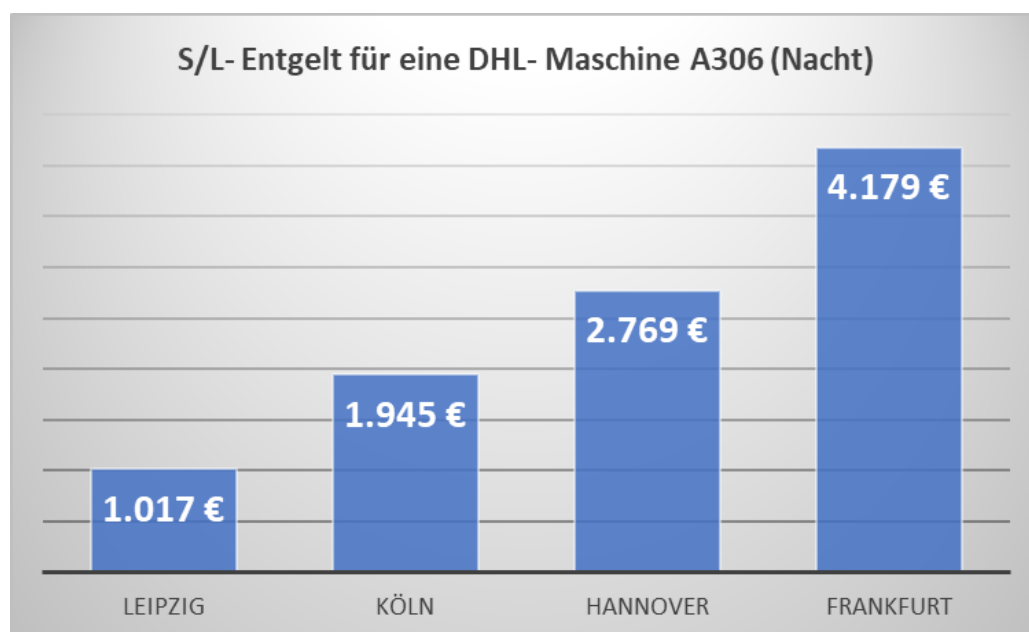


Abbildung: Lande- und Startentgelten vergleichbarer Frachtflughäfen

Durch diese Dumping-Preispolitik werden Arbeitsplätze zum Nachteil anderer Flughäfen von diesen fort und 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 – wird von Politik und Wirtschaft gern und zu Recht angeprangert. Geschieht gleiches im heimischen Markt, nennt man es Jobwunder. Das ist zutiefst unehrlich und scheinheilig.

⁹ <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/dhl-verlagert-nachtflugbetrieb-bis-zu-1700-jobs-in-bruessel-weg-3038458>

¹⁰ Stellungnahme des Sächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 09.04.2021 auf eine Bürgeranfrage

¹¹ Eigenberechnung der Bürgerinitiative: „Gegen die neue Flugroute“; Leipzig; auf Basis der Entgeltordnungen der jeweiligen Flughäfen

Der Jobkiller

Um zu verstehen, wie der Flughafen Leipzig/Halle zum Jobkiller wurde, blicken wir zurück. In den 60-er 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 90-er Jahren folgte die Deindustrialisierung Ostdeutschlands. Heute werden z.B. nur noch 10 Prozent der Bekleidungen, die in Deutschland gekauft werden, auch in Deutschland produziert.¹² Allein ein einziger verbliebener Schimpanse bewirbt allabendlich im Fernsehen eines der wenigen noch in Deutschland produzierenden Textilunternehmen. Und auch von den in Deutschland jährlich 400 Mio. Paar gekauften Schuhen werden lediglich 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 (aber den ökologischen Fußabdruck sehr gut beschreibt), taucht er in der öffentlichen Diskussion natürlich nicht auf.

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 zur Hilfenahme von Luftfrachtexpressdiensten zusätzlich noch gelingt, die Waren auf kürzestem Wege und unter Umgehung des traditionellen Handels schnellstmöglich an die Kunden auszuliefern, sind dem Geschäftserfolg zu Lasten deutscher Arbeitsplätze wortwörtlich keine Grenzen mehr gesetzt.

Ganz im Gegenteil: Die Möglichkeit, dass jedes Teil in kürzester Zeit zu jeder Zeit und von überall her herangeschafft werden kann, muss auch den letzten Unternehmer 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 Groß-Handel. Um Arbeitsplätze und damit Kosten einzusparen, explodiert die Nachfrage nach Expressdiensten. Aber Expressfrachtdienste sind keine Arbeitsplatzmotoren, sondern Jobkiller zu Lasten anderer konventioneller Handelswettbewerber, anderer Branchen, Industrien und Regionen in Deutschland und Europa.¹⁵

Wenn es die Idee der Nutzung des Nachtsprungs (Gütertransport via Nachtflug) nicht schon gäbe, müsste sie aus Sicht der global agierenden Konzerne schnellstens geboren werden. Mit aus Steuergeldern hochsubventionierten Flughäfen und Fluggesellschaften und gerichtsnotorischer Nachtflugerlaubnis werden zu Lasten von Gesundheit, Umwelt und Klima die Billiganbieter dieser Welt eingeladen, im Nachtsprung die deutschen und europäischen Märkte zu erobern. Wie ignorant muss man sein, um

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%20Spediteuren%20das%20Gesch%C3%A4ft%20schwer.>

diesen Irrweg der internationalen Arbeitsteilung auch noch mit dem falschen Argument der Arbeitsplatzbeschaffung zu unterstützen?

Der überwiegende Teil der Expresspakete kommt aus Fernost aus Ländern wie China (inkl. Hongkong), Vietnam, Taiwan und Südkorea. Dagegen ist der Anteil von Paketen aus Europa nach Fernost verschwindend gering und spiegelt 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 gefährden wird. Schauen wir uns die Daten und die daraus erwachsenden Folgen für den Arbeitsmarkt an.

Im Jahr 2019 betrug das Handelsbilanzdefizit Deutschlands mit China bereits 14,07 Mrd. € und vergrößerte sich in 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 210 Mrd. € im Jahr 2021. Rechnet man das Handelsbilanzdefizit 2019 mit China in Höhe von 14,07 Mrd. € über eine Lohnquote von 18 Prozent 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 im Handel mit China für 2019 in Höhe von ca. 59.000 Arbeitsplätzen. Dieses Defizit hat sich 2020 auf 86.000 Arbeitsplätze erhöht und hat in 2021 mit einem weiteren Anstieg auf 160.000 Arbeitsplätze einen vorläufigen Spitzenwert erreicht.

Da die mit Hilfe 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.

Bei jährlich ca. 750 Flügen aus Hongkong und Shanghai und einem Anteil von 10% des Flugverkehrs an den Importen entfallen auf den Arbeitsplatzverlust in Höhe von 74.000 Arbeitsplätzen in 2021 ca. 7.400 auf das über den Flugverkehr abgewickelte Handelsbilanzdefizit. Wenn man den wachsenden Anteil des Flughafens Leipzig/Halle am deutschen Frachtflugverkehr in Höhe von inzwischen 30% dazu ins Verhältnis setzt,¹⁹ entfallen auf Leipzig/ Halle ca. 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 nur noch weniger Güter aus China nach Europa transportieren und 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 II. Das gleiche Denken einer verfehlten internationalen Arbeitsteilung darf sich nicht wiederholen. Die avisierten 300 Mio. € Baukosten an öffentlichen Geldern dürfen nicht in den Sand gesetzt werden.

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.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/publikationen/pdf/2021-08-18_industriebericht_2021_BF.pdf

¹⁹ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/240402/umfrage/groesste-frachtflughafen-deutschlands/>

Von den Protagonisten 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 Einkommenssteuereffekte und die Umsatzsteuereffekte (über Konsumausgaben) der im Umfeld des Flughafens Beschäftigten entgegengehalten werden müssen. Ferner sei ins Kalkül zu ziehen, dass die Unternehmen am Flughafen ständig investierten und damit Nachfrage nach Investitionsgütern, Dienstleistungen und Handwerksleistungen generieren würden. Dem muss jedoch entgegengehalten werden, dass der Flughafen ständig öffentlicher Zuschüsse in durchschnittlicher Höhe von 110 Mio. €/a 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 ca. 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 Flugverkehrs ausgehend von Leipzig/Halle belaufen sich damit auf 362 Mio. €/a. Zusammen mit dem Durchschnittswert der jährlichen Verluste ergeben sich gesamtgesellschaftliche Verluste von jährlich ca. 470 Mio. €.

Auch aus einer anderen Betrachtungsrichtung kommend macht 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 Verlusten hinzu, ergibt sich ein Subventionsvolumen von 1,17 Mrd. €. Dem gegenüber stehen Einkommens- und Konsumsteuern der am Flughafen Beschäftigten (10.800 Arbeitende) in geschätzter Höhe von 140 Mio. €²⁰²¹ 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 168 Mio. € eine vermutlich 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 auch nicht in nur annähernder Höhe durch sonstige Steuereinnahmen ausgeglichen werden.²² In Form einer mathematischen Darstellung ergibt sich:

Verlustrausgleich + Klimafolgekosten + Subventionen des Flugbetriebes >> sonstige Steuereinnahmen

Weder aus Gründen der Sicherung oder der Schaffung von Arbeitsplätzen und schon gar nicht aus Gründen des Klimaschutzes lässt sich deshalb der Ausbau des Frachtflughafens rechtfertigen. Ganz im Gegenteil! Es wird damit eine dramatische Fehlentwicklung fortgesetzt: **Der Ausbau des Frachtflughafens würde dazu beitragen, den Wettbewerb zu Lasten der heimischen Unternehmen weiter zu verschärfen und noch mehr Arbeitsplätze überregional in 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:

- die kostenmäßige Gleichbehandlung aller Verkehrsträger mit der Einführung einer Flugbenzinbesteuerung und der Erhebung von Mehrwertsteuern für internationalen Flüge bzw. der Einführung einer Luftverkehrssteuer (Ticketsteuer) für Frachtflüge in vergleichbarer Höhe
- kostendeckende Start- und Landeentgelte unter Einbeziehung von Lärm- und Treibhausgaskomponenten in das Entgeltsystem
- Verlagerung von Luftverkehrsfrachten auf alternative Verkehrsträger

²¹ 10800 Beschäftigte x Durchschnittseinkommen(38.000€) x Durchschnittssteuersatz(23,1%) = 95 Mio. € EKST
10800 Beschäftigte x Einkommen nach EKST x Konsumquote (73%) x MWST = 45 Mio. € MWST

²² S. Protokoll zur Anhörung des Petitionsausschusses des Sächsischen Landtages vom 5.4.2022

Killerjobs

Es ist anzunehmen, dass die bei DHL, Amazon und anderen Unternehmen Beschäftigten ihre Tätigkeit aus freien Stücken aufgenommen haben und dass sie in ihrer überwiegenden Zahl im Kreis netter Kollegen und Kolleginnen gerne ihrer Arbeit nachgehen und im Großen und Ganzen zufrieden mit Lohn und Gehalt sind. Auch können die jeweiligen Belegschaften darauf vertrauen, dass ihre Gewerkschaften diesbezüglich immer aufs Neue einen fairen Ausgleich verhandeln²³ 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 sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im „Nachtsprung“ Dienst tun, bewusst oder unbewusst außergewöhnlichen Belastungen aussetzen.

In Stellenanzeigen der DHL liest man, dass der Ramp-Agent „überwiegend in Nachtschichten“ be- und entlädt und auch die Paketsortierer*innen sind „meist in Nachtschicht“ unterwegs, ebenso wie die Zollabfertiger und Disponenten.

Wir zollen den mehr als sechs Millionen Mitbürger*innen Respekt, die die Bürde von Wechselschichten und Nachtschichten 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.

Gleichwohl wissen wir, dass Wechselschichten negative Folgen für das familiäre Leben und die gesellschaftliche Teilhabe nach sich ziehen. Die gesundheitlichen Konsequenzen für Menschen, die dauerhaft in Wechselschicht arbeiten, sind zudem 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, ohne sie gänzlich ausschließen zu können.

Was auf die in Wechselschicht Tätigen zutrifft, gilt einmal mehr für die dauerhaften Nachtarbeiter*innen. Da der Dienst im „Nachtsprung“-Service fast ausschließlich auf eine Beschäftigung während der Nachtstunden ausgelegt ist, bewegen sich die hier arbeitenden Menschen permanent außerhalb des normalen biologischen Rhythmus. Vor allem in jungen Jahren ist das Vertrauen in die eigene Leistungsfähigkeit und Gesundheit groß, sodass man bei der Chance gutes Geld zu verdienen, die Risiken dauerhafter Nachtschichten leicht übersieht.

Von Menschen, die dauerhaft 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

²³ [Flyer Verhandlungsergebnis DHL HUB Leipzig GmbH.pub \(verdi.de\)](#)

²⁴ <https://www.deutschlandfunk.de/folgen-des-wechseldienstes-schicht-im-schacht-fuer-die-100.html>

Auch nach dem Ausstieg aus der Nachtarbeit bleiben den Betroffenen oft gesundheitliche Schädigungen und chronische Schlafstörungen erhalten.

Das von DHL und anderen Firmen angebotene Modell der Nachtarbeit ist ein Modell zur dauerhaften Schädigung der Gesundheit der betroffenen Mitarbeiter*innen. 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 und der Befriedigung von Kundenwünschen im Hier und Jetzt-Sofort.

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 Geschäftsmodells vergesellschaftet.

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 werden²⁵, können in Summe und per Saldo keine positiven Arbeitsplatzeffekte ausgehen. Wer bislang noch keine Vorstellungen von Umweltfolgekosten und deren Höhe hatte, wurde durch die Flutkatastrophe an Ahr und Erft im Sommer 2021 eines Besseren belehrt. In einer einzigen Nacht haben nicht nur 180 Mitbürger*innen ihr Leben verloren, sondern Tausende ihren Arbeitsplatz und ihre Existenz. Der Gesamtschaden beläuft sich auf geschätzte 40 Mrd. €.

Nicht allein die Fluggesellschaften sind schuld an dem eingeschlagenen Irrweg. Wir Bürger haben es in der Hand, 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 landespezifische 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.

²⁵ 580.000 t Kerosin x 3,15 kg CO₂/kg K x 201 €/t CO₂ (Klimafolgekosten) = 367 Mio.€

Wenn allen Beteiligten wirklich die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen am Herzen liegt, müssen wir uns ernsthaft darüber Gedanken machen, wie und wo wir produzieren wollen und was wir konsumieren wollen. Müssen wir tatsächlich Erdbeeren und Blaubeeren zu Winterzeiten aus Chile importieren, um diese ganzjährig konsumieren zu können? Müssen wir weiterhin der weltweit größte Schweinefleischexporteur bleiben?

Völlig unverständlich erscheint es, dass wir in Deutschland, dem Land der Pharmazie und technischer Textil-Produkte, nicht in der Lage sind, ausreichende Mengen an Schnelltests und Masken herzustellen und diese stattdessen aus China einfliegen lassen.

Wenn wir über die Perspektiven des Logistikstandortes Flughafen Leipzig/Halle nachdenken müssen, erinnern wir uns, dass in den Monaten der Sanierung der Startbahn Nord in 2021 der gesamte Luftverkehr ohne Probleme über die Südbahn, also einer Start- und Landebahn, abgewickelt werden konnte. In Konsequenz führt das zu dem Gedanken, dass nördliche Flugfeld ohne Arbeitsplatzverluste stilllegen zu können, um es anschließend einer ökologisch verträglicheren wirtschaftlichen Nachnutzung zuführen zu können. Wäre es nicht eine Idee wert, das nördliche Flugfeld als einen HUB der mitteleuropäischen Bahnlogistik anzudenken? Die Flächen sind vorhanden und die Anbindungen auch. Kann man sich nicht auch vorstellen, dass weitgehend ungenutzte Terminal B mit angrenzenden Gebäuden zum Start-up-Zentrum für die Wirtschaftsregion Leipzig/Halle umzuwidmen, wenn demnächst die Regionalflughäfen in Leipzig und Dresden aus wirtschaftlichen Gründen geschlossen werden und die Passagiere zum Flughafen 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 Unternehmertum, wie man auch ohne die klimaschädliche Luftverkehrsbranche Güter bewegt und Wohlstand und Arbeitsplätze schafft.

Leipzig/ Schkeuditz, im April 2022

Aktionsbündnis gegen den Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle

v.i.S.d.P.: Peter Büscher

Aktionsbündnis gegen den Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/ Halle Zschochersche Str. 21
04299 Leipzig