

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)



IN DIESER AUSGABE

Der ewige LEJ-Subventions-
hunger oder:
Die finanzielle Selbstzerstö-
rung des Freistaates

1

Statistische Daten

4



APRIL 2023

Bl „Gegen die neue Flugroute“, 04139 Leipzig, PF 26 01 10

Mitglied in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

pressefluglaermleipzig@t-online.de

www.fluglaermleipzig.de

Der ewige LEJ-Subventionshunger oder: Die finanzielle Selbstzerstörung des Frei- staates

In der Öffentlichkeit wurde die neue Entgeltordnung des Flughafens LEJ durch deren Vertreter als wirksames umweltpolitisches Steuerungsinstrument angepriesen, das es nach näherer Analyse leider nicht ist, denn die festgelegten Entgelte sind im Vergleich zu anderen Flughäfen deutlich zu niedrig (vgl. FLR März '23). Infolgedessen bleibt der Leipziger Flughafen für lärm- und schadstoffintensive Maschinen weiterhin attraktiv. Das war offensichtlich das Ziel des Flughafenmanagements. Die Konsequenzen einer solchen Geschäftsstrategie sind zunehmende Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die dauerhaft finanzielle Belastung des sächsischen Staatshaushaltes. In der öffentlichen Debatte werden die Folgewirkun-

gen einer solchen Geschäftspolitik jedoch leider nicht kritisch hinterfragt; das sollten sie aber, denn der Flughafen ist ein Unternehmen, das sich zu 100 % im Besitz der öffentlichen Hand befindet.

Ein jeder, der BWL buchstabieren kann und weiß, was die Buchstaben ausgesprochen bedeuten, kennt den Opportunitätskostenbegriff. Opportunitätskosten sind nichts anderes als entgangene Gewinne. Führt man sich die neue Entgeltordnung vor Augen, so wird jedem bewusst, dass nicht marktkonform erhobene Entgelte den seit Jahren wachsenden Totalverlust des Flughafens größer werden lassen. Ein Blick auf die Veränderung

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

des Betriebsergebnisses und des Jahresfehlbetrags von 2020 auf 2021 offenbart den steigenden Subventionsbedarf des Flughafens:

	2020	2021	Δ absolut	Δ relativ
Betriebsergebnis (EBIT)	-11.650.658,10 €	-16.779.209,15 €	-5.128.551,05 €	-44,02%
Jahresfehlbetrag	-14.823.997,96 €	-19.930.735,33 €	-5.106.737,37 €	-34,45%

Anmerkung: Die Zahlen aus dem Geschäftsjahr 2022 sind noch nicht verfügbar, da diese stets mit einem Jahr Verzug publiziert werden. Eine gewisse Zeitnähe im Hinblick auf die Berichterstattung würde der Marketing-Strategie unseres finanziellen Sorgenkindes offensichtlich entgegenstehen.

Allein der Anstieg des negativen Betriebsergebnisses um 44 % sorgt für eine gewisse Sprachlosigkeit, wenn man diese schlechte Management-Performance der neuen Gebührenordnung gegenüberstellt, denn die entgangenen Gewinne aus nicht marktüblichen Start- und Landegebühren würden dringend benötigt, um das operative Geschäft nicht ständig noch tiefer in die roten Zahlen zu treiben. Der Leser fragt sich weiterhin, warum das Finanzministerium nicht auf adäquate Gebühren drängt, denn auch Subventionen müssen dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit genügen. Ausführliche Informationen erhält man in den Verwaltungsvorschriften des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen zur Sächsischen Haushaltsordnung zu § 7 unter Buchstabe A, Randnummern 1.–2.3. Die Verwaltungsvorschrift ist online verfügbar: <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/1548-VwV-SaeHO>

Die ruinöse Strategie des Flughafens Leipzig/Halle belastet den sächsischen Haushalt deutlich, natürlich umso mehr mit dem geplanten Ausbau. Alle sächsischen Bürger sind am Ende die Leidtragenden, weil diese Gelder dem Haushalt entzogen werden, während das DHL-Drehkreuz für das operative Geschäft der börsennotierten Post AG seit Jahren exorbitante Gewinne „einfliegt“. Die negativen Effekte der privaten Konzerngewinne basieren nicht nur auf Lärm- und Schadstoffimmissionen, sondern leider auch auf finanzieller Ausbeutung der Beschäftigten, wie durch die Gewerkschaft DPV-KOM bekannt wurde.

Die ca. 6.000 Mitarbeiter am DHL-Drehkreuz verdienen nämlich im Vergleich zu Ihren Kollegen im ehemaligen Bundesgebiet monatlich 700 € weniger.

Das ist also das von unserer Landesregierung in Dauerschleife lobgepriesene Jobwunder. Der Betrieb des Flughafens ist mithin auf die finanzielle Selbstzerstörung angelegt, leider ist das fast keinem bewusst. Lassen Sie uns deshalb den Blick dafür weiter schärfen.

Nachfolgend sind das Frachtaufkommen und die Verkehrsleistung des Flughafens dargestellt. Die Verkehrsleistung sind Erträge, die mit dem operativen Geschäft verdient werden. Wir bezeichnen sie zum besseren Verständnis weiterhin als Erträge aus Verkehrsleistung:

Jahr	Fracht- und Postumschlag in t	Index Frachtaufkommen	Erträge aus Verkehrsleistung in TEUR	Index Erträge aus Verkehrsleistung
2008	442.453	100,00	52.929	100,00
2009	524.084	118,45	57.226	108,12
2010	663.059	149,86	63.218	119,44
2011	760.355	171,85	57.453	108,55
2012	863.665	195,20	61.208	115,64
2013	887.101	200,50	65.523	123,79
2014	910.708	205,83	62.899	118,84
2015	988.240	223,35	65.736	124,20
2016	1.052.372	237,85	68.713	129,82
2017	1.138.477	257,31	73.015	137,95
2018	1.221.429	276,06	87.392	165,11
2019	1.238.343	279,88	92.501	174,76
2020	1.383.485	312,69	66.007	124,71
2021	1.591.618	359,73	83.790	158,31

Quellen: Jahresabschlüsse sowie publizierte Verkehrsstatistik der Flughafen Leipzig/Halle GmbH

Setzt man die Werte 2008 = 100, so kann das prozentuale Wachstum zur Basis 2008 als Index abgelesen werden. Es wird deutlich, dass die Fracht seit 2008 um 259,73 % (359,73 – 100) gestiegen ist, währenddessen die Erträge nur um 58,31 % (158,31 – 100) zugenommen haben. Die DHL und andere nutzen immer mehr Kapazität und die daraus generierten Erträge des Flug-

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

hafens steigen nur sehr geringfügig. Besonders interessant ist, dass im Jahr 2020 die Erträge des Flughafens eingebrochen sind, obwohl die Fracht stark zugenommen hat. Da in diesem Jahr pandemiebedingt (fast) kein Passagierverkehr stattgefunden hat, fehlte ein Großteil der Erträge aus Verkehrsleistung. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht das eben Beschriebene:

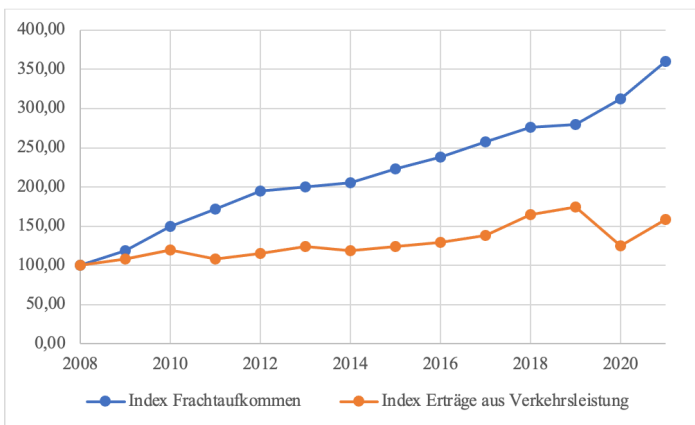


Abbildung: Index Fracht und Index Erträge aus Verkehrsleistung (Basis 2008)

Im Jahr 2020 wurden mithin lediglich ca. 48 € Ertrag aus Verkehrsleistung pro Tonne Frachtaufkommen erwirtschaftet und daran offenbarte sich das Problem der dauerhaft belastenden Verträge mit der DHL. Kein Wunder, dass die Luftfracht am Leipziger Drehkreuz boomt und der Freistaat blutet. Die Deutsche Post hatte jedenfalls im Geschäftssegment „Express“ kräftige Zuwachsraten:

Jahr	2019	2020	Δ absolut	Δ relativ
Umsatz gesamt	17.101 Mio. €	19.135 Mio. €	2.034 Mio. €	11,89 %
Betriebsergebnis (EBIT) Geschäftssegment Express	2.039 Mio. €	2.751 Mio. €	712 Mio. €	34,92 %

Quelle: Geschäftsbericht Deutsche Post DHL Group 2020, S. 120.

Dem Leser wird bewusst, warum der Flughafen so verzweifelt um jede Billig-Airline kämpft, denn die DHL nutzt die Kapazitäten fast unentgeltlich und beschert sich in jedem Geschäftsjahr exorbitante Gewinne; ihr Wachstum ist mithin parasitär. Dies klingt zwar boshaft, es ist für die DHL aber durchaus ökonomisch rational. Schuldig machen sich deshalb auch eher die Institutionen, die einem Wirtschaftsunternehmen derart auf finanzielle Selbstzerstörung angelegte Verträge anbieten, mithin das Wirtschaftsministerium und

das Flughafenmanagement. Hierin offenbart sich das Problem des fehlenden Haftungsprinzips, welches der Gründungsvater des Ordoliberalismus, Walter Eucken, wie folgt auf den Punkt gebracht hat: „Wer den Nutzen hat, muss auch den Schaden tragen“, denn nur so lassen sich unerwünschte Markteffekte dauerhaft unterbinden. Daher sollten öffentliche und private Vergütungen nicht mit Boni aufgestockt, sondern mit Mali gekürzt werden. Vielleicht hätten Politik und Management dann einen Anreiz zur langfristigen Gewinnerzielung mit der Maßgabe, natürliche Siedlungsräume nicht bis ins Unermessliche zu schädigen. Und die Medien sollten der Politik sowie dem Geschäftsgebaren der am Flugbetrieb beteiligten Unternehmen stärker auf die Finger schauen und mehr Mut zur kritischen Berichterstattung aufbringen.

Wir alle sind gespannt, wie lange unser Freistaat für klimaschädliche Subventionen finanziell noch zur Ader gelassen wird, besonders in Zeiten stark gestiegener Baupreise und hoher Kapitalkosten. Der Präsident des Bundesrechnungshofs, Kay Scheller, kritisierte zum Beispiel den Bund dafür, dass er seinen eigenen Zielen und Klimaschutzmaßnahmen entgegenwirkt, weil weiterhin klimaschädliche Subventionen in Milliardenhöhe bewilligt werden. Ähnlich äußerte sich auch die Wirtschaftsweise Monika Schnitzer zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Sie fordert die Regierung zum Abbau klimaschädlicher Subventionen

auf, da so insgesamt 30 Milliarden Euro jährlich eingespart werden können. Unsere Landesväter sowie auch die Landesdirektion sollten sich das sehr genau vor

Augen führen und in Bezug auf den geplanten Ausbau des LEJ zukunftsgerichtet sowie weise entscheiden – wir vertrauen darauf!

Zum Schluss möchten wir mit Adam Smith einen weiteren bekannten Ökonomen zitieren, dessen Geburtstag sich im Juni 2023 zum 300. Male jährt:

„Das Interesse der Kaufleute aller Branchen in Handel und Gewerbe weicht [...] stets vom öffentlichen ab, gelegentlich steht es ihm auch entgegen. Jedem Vorschlag zu einem neuen Gesetz oder einer neuen Regelung über den Handel, der von ihnen kommt, sollte man

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

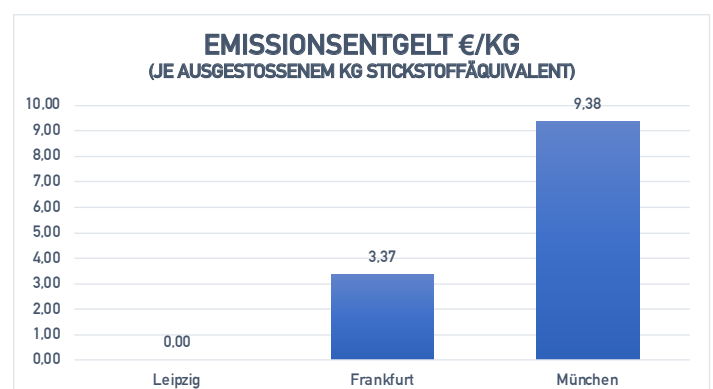
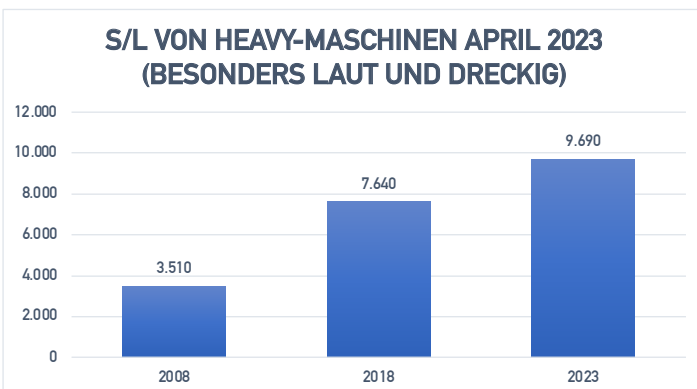
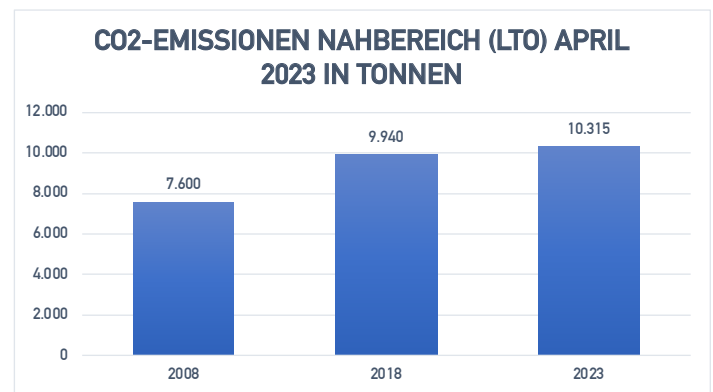
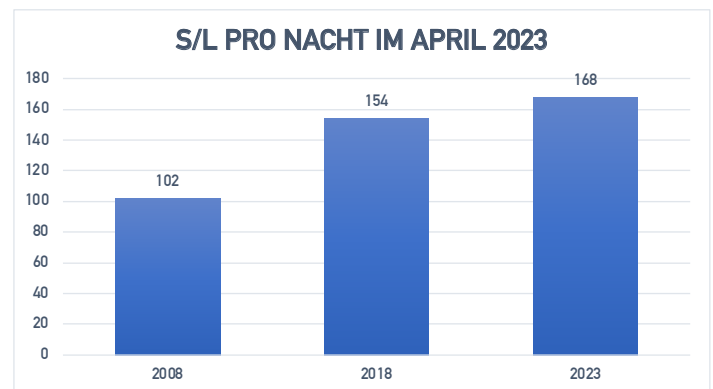
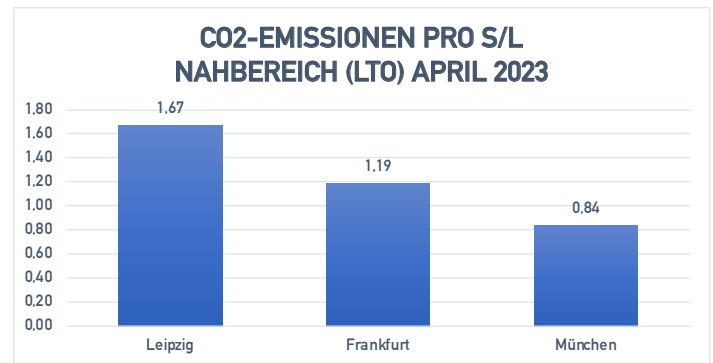
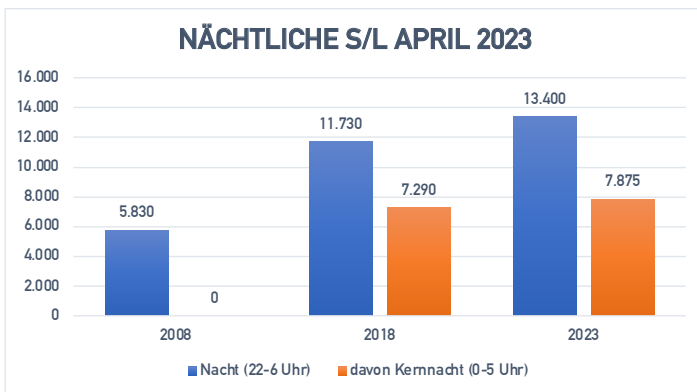
«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

immer mit großer Vorsicht begegnen. Man sollte ihn auch niemals übernehmen, ohne ihn vorher gründlich und sorgfältig, ja sogar misstrauisch und argwöhnisch geprüft zu haben, denn er stammt von einer Gruppe von Menschen, deren Interesse niemals dem öffentlichen Wohl genau entspricht und die in der Regel viel mehr daran interessiert sind, die Allgemeinheit zu täuschen, ja sogar zu missbrauchen.“ – trifft das nicht exakt auf die Gestaltung der neuen Entgeltordnung und weiterhin auch auf die Ungereimtheiten in den Gutachten zum Planfeststellungsverfahren zu?

Bündnis gegen den weiteren Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle

Statistische Daten

April 2023



FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

FAKT!

Der Flughafen
Leipzig-Halle
ist die



LAUTESTE
STADTNAHE
NÄCHTLICHE

Lärmquelle
Deutschlands.



FON

0341 4 61 54 40



MAIL

info@fluglaermleipzig.de
pressefluglaermleipzig@t-online.de



WEB

www.fluglaermleipzig.de



ANSCHRIFT

Bl „Gegen die neue Flugroute“
04139 Leipzig, Postfach 26 01 10



TREFFEN

Zur Gartenklause

Stammerstraße 11
04159 Leipzig

Termine werden auf neben-
stehender Webseite veröffentlicht

Veranstaltungen, Flyer, Plakate, Presse, ggf. Rechtsstreitigkeiten...

Wir tun unser Möglichstes, um den Ausbau zu verhindern. Unterstützen Sie uns bitte. Jeder Euro kommt an! Als nicht von staatlicher oder kommunaler Seite finanziell unterstützte Initiative, die Großes für die Region bewegen will, sind wir auf Ihre Hilfe angewiesen.

Empfänger: IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.
Bank: Volksbank Delitzsch eG
IBAN: DE04 8609 5554 0176 7056 20
BIC: GENODEF1DZ1
Verw.zweck: Frachtflugausbau verhindern

Gerne stellen wir auf Wunsch eine Spendenquittung aus.