

AUSBAU FRACHTFLUGHAFEN LEJ: EIN PROBLEM FEHLENDER RECHTSSTAATLICHKEIT?

1

Gemäß dem Grundsatz der Rechtsstaatlichkeit sind staatliche Behörden in ihrem Handeln an Gesetze gebunden, vor allem an das Grundgesetz und in Sachsen auch an die Verfassung des Freistaates. Darüber hinaus erwartet man von staatlichen Akteuren auch Transparenz und die Bereitschaft zu einem ehrlichen und offenen Diskurs. All diese Grundsätze werden derzeit in Bezug auf das Planfeststellungsverfahren ignoriert. Jüngstes Beispiel ist die bekanntgewordene Absprache zwischen dem Flughafen und einigen sächsischen Ministerien hinsichtlich geplanter Entschädigungszahlungen, die an betroffene Gemeinden geleistet werden sollen.[1] An dem Gespräch, das während des laufenden Planfeststellungsverfahrens stattgefunden hat, war das Wirtschafts-, das Finanz- und das Umweltministerium beteiligt. Dies dokumentiert, dass die Entscheidung intern wohl bereits feststeht und das verwundert nicht, denn die entscheidende Behörde untersteht direkt dem Mehrheitsgesellschafter des Flughafens. Bereits die fehlende Unabhängigkeit der Landesdirektion ist problematisch. Noch problembehafteter ist allerdings die Tatsache, dass der geplante Ausbau des Frachtflughafens auf einer Verkehrsprognose basiert, die nicht den erforderlichen Qualitätsstandards entspricht. Sollte das Projekt realisiert werden, treten massive ökologische und ökonomische Verwerfungen ein, welche die Region Leipzig-Halle und das Land Sachsen nachhaltig negativ beeinträchtigen. Auch das Vertrauen in politische Prozesse wird deutlich erodieren. Nachfolgend werden **wesentliche Punkte aufgeführt, welche die Verwerfungen des Planfeststellungsverfahrens aufzeigen:**

1. Die Verkehrsprognose der „Intraplan Consult“ GmbH muss sehr stark angezweifelt werden,

denn die TU Chemnitz hat in einem 2014 erstellten Gutachten nachgewiesen, dass benannte Gesellschaft systematisch überzogene Prognosen anfertigt, um Ausbauvorhaben für die Antragsteller regelmäßig zu rechtfertigen.[2] Wörtlich heißt es im Gutachten: *„Angesichts deutlicher Fehleinschätzungen in den vergangenen Prognosen, welche sich in dieser Untersuchung bestätigten, sollten Luftverkehrsprognosen in Zukunft besser hinterfragt werden. Insbesondere Prognosen im Zusammenhang mit der Genehmigung von Luftverkehrsprojekten sind kritisch zu betrachten.“* Das Sächsische Ministerium für Wirtschaft und Arbeit sowie die verantwortlichen Entscheidungsträger der Landesdirektion müssen dieses Gutachten der TU Chemnitz berücksichtigen. Eine Nichtberücksichtigung würde demokratischen Prinzipien widersprechen und ein eklatantes Abhängigkeitsproblem offenlegen.

2. Auch die in der Verkehrsprognose gesetzten Prämissen sind falsch.

In der Deutschen Verkehrszeitung (DVZ) wurde am 1. November 2021 berichtet, dass die folgenden **Gründe gegen eine Zunahme des Luftverkehrs** sprechen:[3]

- a) Die Zunahme des Kerosinpreises und die ggf. entfallende Steuerbefreiung erhöhen den Druck, andere Verkehrsträger für den Transport zu nutzen.
- b) Der Transport mit dem Flugzeug ist ineffizient, z. B. hat eine B777 ein Startgewicht von 350 Tonnen und eine Nutzlast von lediglich 100 Tonnen.
- c) Die Globalisierung hat ihren Höhepunkt bereits überschritten, denn seit 2008 ist der Anteil der im- und exportierten Warenwerte am globalen Gross Domestic Product (GDP) um 10 % gesunken.



AUSBAU FRACHTFLUGHAFEN LEJ: EIN PROBLEM FEHLENDER RECHTSSTAATLICHKEIT?

2

Im Artikel heißt es weiterhin wörtlich: „*Viele Prognosen unterstellen hingegen dennoch, dass das Wachstum des vergangenen Jahrzehnts mehr oder weniger linear fortgeschrieben werden kann. Hinter diesen Vorhersagen ist zumindest ein Fragezeichen zu setzen.*“ Eine lineare Fortschreibung dieses Trends wurde wider bessere Erkenntnis von der „Intraplan Consult“ GmbH durchgeführt. Der Ausbau des Flughafens darf nicht auf Grundlage einer offensichtlich fehlerhaften Verkehrsprognose erfolgen.

3. Die DHL Hub Leipzig GmbH hat die Mehrheit der Nutzungsrechte an der Flughafeninfrastruktur.

Aus diesem Grunde ist sie auch wirtschaftlicher Eigentümer. **Dem Nutzungsrecht stehen aber nur sehr geringe Entgelte gegenüber.** Im Jahr 2020 stieg der Fracht- und Postumschlag im Vergleich zum Vorjahr um 12 %. Die Leistungsentgelte sanken im Vergleich dazu aber um 29 %. Da infolge der Corona-Beschränkungen kein Passagierflugverkehr möglich war, wird deutlich, dass der Frachtverkehr zu Dumpingpreisen abgewickelt wird. Die DHL Hub Leipzig GmbH erzielte im Jahr 2020 ein Betriebsergebnis, das sehr wahrscheinlich zwischen 94,4 und 190,4 Mio. € lag. Der Jahresabschluss der DHL Hub Leipzig GmbH wird nicht veröffentlicht und deshalb kann das Betriebsergebnis nur approximativ ermittelt werden. Das operative Ergebnis der Flughafen Leipzig-Halle GmbH betrug im Jahr 2020 -11,7 Mio. €. Durch Zahlungen in die Kapitalrücklage und Verlustübernahmen kumulieren sich staatliche Subventionszahlungen von 2008 bis 2020 auf 1,35 Mrd. €. Staatliche Zuzahlungen werden folglich seit 12 Jahren mit großen jährlichen Beträgen geleistet und werden sich auch kontinuierlich fortsetzen und damit den öffentlichen Haushalt enorm belasten.

4. Das Problem der Mittelverschwendung wird sich mit dem Ausbau weiter verschärfen,

denn die DHL Hub Leipzig GmbH visiert Betriebsergebnissteigerungen an, die infolge des Einsatzes von Großraum-Frachtflugzeugen generiert werden sollen. Die dafür notwendige Infrastruktur soll die Flughafen Leipzig-Halle GmbH bereitstellen. Hierfür wurden 2019 ca. 500 Mio. € Investitionskosten kalkuliert. Infolge des Preisanstieges betragen die prognostizierten Kosten für das Jahr 2022 bereits 593 Mio. €, legt man den Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes zugrunde. 2023 lägen die Investitionskosten dann bei 642 Mio. €, inklusive der angekündigten Kompensationszahlungen sogar bei 682 Mio. €. Ein weiteres Problem ist der erwartete Zinsanstieg, der den Kapitaldienst für Kredite ggü. Banken verteuern wird. In den Jahren 2008 bis 2020 kumuliert sich das Finanzergebnis der Flughafen Leipzig-Halle GmbH auf -146,5 Mio. €. Folglich wird dieses bereits jetzt, insbesondere durch Zinsaufwendungen enorm belastet. Die umfangreiche Subventionierung klimaschädlicher Projekte sowie die ungleiche Verteilung von Gewinnen und Verlusten steht im Widerspruch zu Art. 10 Abs. 1 der Verfassung des Freistaates Sachsen. In einer einschlägigen Rechtskommentierung heißt es wörtlich:[4] „*Wirtschaftliche Betätigung ist in der Marktwirtschaft primär darauf ausgerichtet, Gewinne zu privatisieren, Kosten und Verluste [...] dagegen zu sozialisieren. Im Spannungsfeld von Ökonomie und Ökologie sind einer konsensualen Umweltpolitik zwischen Staat und Wirtschaft mit vertraglichen und vertragsähnlichen Formen des Verwaltungshandelns Grenzen gesetzt.*“ Diese Grenzen werden von der Staatsregierung derzeit überschritten, denn das Gebot der Kosteninternalisierung wird durch sehr hohe Fördersummen ins Gegenteil verkehrt.



AUSBAU FRACHTFLUGHAFEN LEJ: EIN PROBLEM FEHLENDER RECHTSSTAATLICHKEIT?

3

5. Mit dem Flughafen ausbau geht die signifikante Steigerung negativer externer Effekte in Form von Schadstoff- und Lärmmissionen einher.

Große Teile um ganz Leipzig werden mehr und mehr zum Siedlungsbeschränkungsgebiet. Was einst die Braunkohle für Leipzig gewesen ist, sind nun die negativen externen Effekte der Logistikbranche. Die mit dem Ausbau parallel stattfindende Beschränkung von Siedlungsgebieten steht sehr konkret in Kontrast zu Art. 10 Abs. 1 der Verfassung des Freistaates Sachsen, der die Staatsregierung explizit zum Schutz der gewachsenen Siedlungsräume verpflichtet. Seit dem Beschluss des BVerfG vom 24.03.2021 ist der Umweltschutz für das Handeln sämtlicher Staatsregierungen nochmal bedeutsamer geworden. Für die Sächsische Staatsregierung sind offenbar allein die Ausbaupläne der DHL relevant, nicht aber verfassungsrechtliche Grundsätze.

6. Mit Beschäftigungseffekten und Steuereinnahmen sind die Ausbaupläne nicht zu rechtfertigen.

Eine Studie des Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Instituts der Hans-Böckler-Stiftung offenbart, dass Leipzig das niedrigste Pro-Kopf-Einkommen in Sachsen aufweist.[5] Dies ist nicht verwunderlich, denn am weitesten verbreitet sind Niedriglöhne in den Branchen Verkauf, Transport und Logistik. Das besagt eine Studie der Bertelsmann Stiftung aus dem Jahr 2020.[6] Vor diesem Hintergrund sind die oft beschworenen positiven Einkommens- und Umsatzsteuereffekte stark zu hinterfragen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden: Der Ausbau des Flughafens darf nicht auf Grundlage einer offensichtlich fehlerhaften Verkehrsprognose erfolgen. Ein solches Vorgehen würde dem Prinzip der Rechtsstaatlichkeit entgegenstehen. Konkret würde es § 7 der Sächsischen Haushaltsordnung widersprechen, denn wenn Mittel für eine nicht notwendige und ineffiziente Investition bereitgestellt werden, dann werden die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit evident verletzt. Nach den Verwaltungsvorschriften zur Sächsischen Haushaltsordnung gelten diese Grundsätze auch für gewährte Subventionen. In Anbetracht der enormen Preis- und der erwarteten Zinssteigerungen sind Verletzungen der Grundsätze Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht trivial. Bereits jetzt wird das Finanzergebnis der Flughafen Leipzig-Halle GmbH durch den Kapitaldienst stark belastet, was mit sehr hohen Zuzahlungen des Freistaates Sachsen immer wieder ausgeglichen wird. Die weitere extensive Förderung eines nicht zukunftsfähigen und klimaschädlichen Transportträgers ist haushaltsrechtlich nicht zu rechtfertigen. Ferner würde ein Ausbau, der auf einer falschen Prognose beruht, wegen der massiven klima- und gesundheitsschädlichen Folgewirkungen gegen Art. 10 Abs. 1 der Verfassung des Freistaates Sachsen verstoßen. Zudem wäre es so, dass die vom BVerfG definierte Schutzpflicht des Staates vor gesundheitlichen Folgewirkungen durch Fluglärm und vor Gefahren des Klimawandels vom Freistaat bewusst verletzt würden. Das BVerfG hat mit dem Beschluss vom 24.03.2021 im Hinblick auf den Klimawandel nochmals eindeutig Stellung bezogen: Die Schutzpflicht des Staates in Bezug auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG umfasst auch den Schutz vor Beeinträchtigungen durch Umweltbelastungen. Das gilt nach Auffassung des BVerfG auch für Gefahren, welche der Klimawandel für das menschliche Leben und die Gesundheit verursacht. Für das Planfeststellungsverfahren bedeutet dies, dass Gefälligkeitsgutachten nicht akzeptiert und klimaschädliche Subventionen nicht gewährt werden dürfen. Die Internalisierung der negativen externen Effekte muss angestrebt werden, damit effiziente Marktgleichgewichte und Wohlstand sowie Lebensqualität dauerhaft gewährleistet werden können.



AUSBAU FRACHTFLUGHAFEN LEJ: EIN PROBLEM FEHLENDER RECHTSSTAATLICHKEIT?

4



Matthias Zimmermann

Bürgerinitiative "Gegen die neue Flugroute"
Postfach 26 01 10
04139 Leipzig

info@fluglaermleipzig.de
pressefluglaermleipzig@t-online.de
www.fluglaermleipzig.de
Tel.: 0341 4615440

Mitglied in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

i.A.

Bürgerinitiative „Gegen die neue Flugroute“
Aktionsbündnis gegen Flughafenausbau Leipzig/Halle (LEJ)
IG Nachtflugverbot e.V.
BUND Delitzscher Land
Verein Leipzig bleibt friedlich! n. e. V.
aktivistische Gruppe „Am Boden bleiben“
Bürgerinitiative Markkleeberg – Allianz gegen Fluglärm

Quellen:

- [1] <https://www.lvz.de/mitteldeutschland/mehr-als-40-millionen-euro-so-will-sachsen-fluglaerm-kommunen-rund-um-leipzig-entschaedigen-HLBG6M6IRSEZWP2DB7MLBWAUII.html>
- [2] <https://monarch.qucosa.de/api/qucosa%3A20119/attachment/ATT-0/>
- [3] <https://www.dvz.de/rubriken/detail/news/warum-die-luftfracht-schwierigen-zeiten-entgegenggeht.html>
- [4] Kunzmann, 2011, Art. 10, Rdn. 12. In: Baumann-Hasske und Bernd Kunzmann (Hrsg.): Die Verfassung des Freistaates Sachsen, Kommentar; Berlin 2011.
- [5] https://www.wsi.de/data/wsi_vm_einkommen_regional.xlsx
- [6] https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/200624_Studie_Niedriglohnsektor_DIW_fin_al.pdf

