

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

Desinformationskampagne Teil III: Elio Curti (DHL)	1-3
Planfeststellungsverfahren: Fehl- prognose der Intraplan	4
Statistische Daten	5
Und wieder am Bürger vorbei	6



Januar 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

Desinformationskampagne Airport LEJ oder: Der Werteverfall in der Öffentlichkeitsarbeit

Teil III - Elio Curti - Analyse eines Interviews

Elio Curti hat seit Mai 2022 den Vorsitz der Geschäftsführung der DHL Hub Leipzig GmbH inne. Er ist seit 2010 bei DHL in Leipzig tätig, unter seiner Führung wurde am Standort Leipzig die Entwicklung des zukünftigen EU-Luftverkehrsnetzes beschleunigt. Ein Mann also, der die Umstände am Flughafen ausgiebig kennt. Seine Aussagen sollten belastbar sein. Das dies einerseits nicht so ist, aber andererseits die Interessen der DHL im Rahmen der Entscheidung der Landesdirektion überdurchschnittlich stark gewichtet werden, zeigt unsere Analyse eines Interviews in der LVZ vom 1. Dezember 2022.

Zunächst fällt auf, dass dem Interviewer zu wenig Kapazität gewährt wurde, um tiefergehend nachzuhaken. Das Interview hätte durchaus umfassender ausfallen können, um mehr kritische Punkte anzusprechen. Material gäbe es genug. Zum Beispiel wäre es interessant zu wissen, wie hoch die Umsatzerlöse und die Betriebsergebnisse in den Pandemie Jahren 2020 und 2021 waren. Da für die DHL Hub Leipzig GmbH der Jahresabschluss aufgrund einer handelsrechtlichen Befreiungsvorschrift nicht veröffentlicht wird, sind diese Informationen öffentlich nicht zugänglich. Hätte man Umsatzerlöse und Betriebsergebnisse in Erfahrung gebracht,

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)

wäre es möglich, die ungleiche Verteilung von sozialen Kosten und Gewinnen zu quantifizieren. Zur Erinnerung: Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH kumuliert seit Jahren Verluste und verschlingt Unsummen an Subventionsgeldern, die den sächsischen Haushalt belasten. Aufgrund der Kürze des Interviews hat der Rezipient den Eindruck, es handelt sich um ein DHL-Statement. Dabei fällt auf, dass **Herr Curti gegenüber den Fluglärm betroffenen empathielos und gegenüber der Landesdirektion fordernd** argumentiert.

Die DHL belästigt ca. 1,7 Mio. Bürgerinnen und Bürger rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr mit Schadstoffen und Fluglärm. Infolgedessen wäre seitens der Geschäftsführung ein Mindestmaß an Zurückhaltung angebracht gewesen. Auch eine Absichtserklärung, den Fluglärm betroffenen in bestimmten Belangen entgegenzukommen, hätte man erwarten können. Stattdessen wird die **Interessenhomogenität der politischen Entscheidungsträger mit den operativen Zielen der DHL offen kommuniziert**. Zumindest das dürfte nicht im Interesse der Landesregierung sein, denn diese ist stets darauf bedacht, ihren massiven Support der Luftfrachtindustrie zu verbergen. Anhand der Selbstsicherheit, die Elio Curti mit jeder Silbe ausstrahlt, wird zum einen sehr gut deutlich, wie überdurchschnittlich stark die Interessen der DHL im Rahmen der Entscheidung der Landesdirektion gewichtet werden. Andererseits offenbaren seine Statements aber auch (bewusst?) Unsinn. Das betrifft insbesondere die vermeintliche ökologische Vorteilhaftigkeit größerer Frachtmaschinen und das Versprechen, die Flugzeugflotte zu verjüngen.

Die Aussage, dass größere Flugzeuge weniger Lärm verursachen und weniger Kraftstoff verbrauchen, wirft berechnete Zweifel auf, schon allein deshalb, weil Curti die Flugzeugtypen Boeing 777 und den Airbus 330 in diesem Zusammenhang mehrfach hervorhebt. Der Frachttransport mit der Boeing 777 ist zum Beispiel besonders ineffizient, denn dieses Flugzeug hat ein Startgewicht von 350 Tonnen und eine Nutzlast von lediglich 100 Tonnen. Das Verhältnis von Transportkapazität und Kraftstoffverbrauch ist damit alles andere als

vorteilhaft. Weiterhin ist die umgekehrte Proportionalität von Flugzeuggröße und Lärmemission nicht nachvollziehbar. Dem widerspricht nämlich die Fluglärm-berechnung der OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt wurde. Auf den Seiten 24 und 25 wird ausgeführt, dass sich das Flugaufkommen erhöht – auch dem widerspricht Curti – und dass die Lärmzunahme auf schwere Luftfahrzeuge zurückzuführen ist. **Inhaltlich sind die Aussagen Curtis demgemäß nicht nachvollziehbar und werden sowohl von der Verkehrs- als auch von der Lärmprognose widerlegt**. Scheinbar wurde er vor dem Interview von seinen Assistenten fachlich nicht oder falsch informiert. Das kann vorkommen – sollte aber dann öffentlich widerlegt werden. Das wäre die Aufgabe unserer Leitmedien.

Es gibt noch **weitere Falschaussagen**: Herr Curti erweckt den Anschein, als würde die **Flugzeugflotte nach erfolgreichem Ausbau erneuert**. Fast wirkt dieses Argument wie eine Beruhigung aller Lärmgeplagten. Hierzu muss man aber wissen, dass das operative Geschäft der Luftfracht ausschließlich mit ausgedienten Passagierflugzeugen betrieben wird. Diese werden nämlich, nachdem sie von den Airlines ausgemustert worden sind, umgerüstet und dann weitere 20 bis 30 Jahre als Frachtflugzeug genutzt. Das kann zum Beispiel in dem Welt-Artikel „Das große Geschäft mit alten Flugzeugen“ vom 26.11.2022 nachgelesen werden. Daher entspricht auch diese Aussage nicht den tatsächlichen Verhältnissen, sondern stellt eine weitere Falschinformation dar, die sich in die Rubrik Fake-News einordnen lässt.

Keiner sollte sich von der Desinformationskampagne der Flugindustrie verwirren lassen. Jegliche Handlungen sind opportunistisch motiviert und sollen dazu beitragen, den Eigennutzen zu maximieren. Das sind ökonomische Realitäten. Umso wichtiger ist es, dass die Wirtschaftspolitik einen Ordnungsrahmen vorgibt, der zügelloses, individuelles Gewinnstreben dann begrenzt, wenn es zu Wohlfahrtsverlusten führt.

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)

Klima- und Gesundheitsschutz sollten deshalb wesentliche Elemente gegenwärtiger Wirtschaftspolitik sein, denn nur so können wir unsere Existenz langfristig sichern. Leider ist die politische Realität in Sachsen eine andere. Um langfristige und ökonomisch vorteilhafte Gleichgewichte zu erzeugen, ist es auch notwendig, in Bezug auf Investitionen mit hohen sozialen Kosten die Voraussetzungen für einen offenen und ehrlichen Diskurs zu schaffen. Momentan ist gerade das nicht erkennbar. Im Gegenteil: Die opportunistisch motivierten Fake-News werden im öffentlichen Diskurs nicht widerlegt. **Die Öffentlichkeit wird gezielt manipuliert, um das Ausbauprojekt LEJ zu rechtfertigen.** Diese groß angelegte Desinformationskampagne zerstört das noch verbliebene politische Vertrauen gänzlich, denn ökonomisch wird der Ausbau für den Freistaat ein Mühlenstein werden. Dies liegt vor allem daran, dass die Investitionskosten aufgrund der gegenwärtigen Baupreisentwicklung stark gestiegen und die Passagierzahlen weiterhin rückläufig sind.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der im Jahr 2019 publizierten Baukosten (500 Mio. €), mit denen für die Flughafenerweiterung kalkuliert wird:

Jahr IV. Quartal	Index	Veränderung zum Vorjahr	Baukosten
2019	118,9	-	500.000.000,00 €
2020	117,4	-0,013	493.692.178,30 €
2021	128,0	0,090	538.267.451,64 €
2022	152,7	0,193	642.136.248,95 €

Der dargestellten Entwicklung liegt der Baukostenindex „Ingenieurbau Straßen“ zugrunde. Dieser Index wird zusammen mit anderen relevanten Indizes zum Download auf den Seiten des beim Statistischen Bundesamtes zur Verfügung gestellt und kann für die Vorfelderweiterung analog hinzugezogen werden. Dies Basis der Zeitreihe ist 2015 = 100. **Im IV. Quartal des Jahres 2022 betragen die ursprünglich angesetzten Kosten für die Flughafenerweiterung bereits 642 Mio. €.** Fraglich ist, ob die Mitglieder des Sächsischen

Landtags bei der Beschlussfassung zum Doppelhaushalt die aktualisierten Baukosten kannten, die um 28,4 % höher liegen als die ursprünglich angenommen 500 Mio. €. Hinzukommen noch die Abfindungszahlungen an die Gemeinden, die nicht 50 Mio. €, sondern aktuell 64,2 Mio. € betragen.

Auch die Zinsaufwendungen werden das Ergebnis des Flughafenkonzerns noch stärker belasten. Legt man die Effektivzinssätze deutscher Banken für das Neugeschäft mit besicherten Krediten an nichtfinanzielle Kapitalgesellschaften über 1 Mio. € (variable oder anfängliche Zinsbindung bis 1 Jahr) zugrunde, lässt sich feststellen, dass die Zinsen seit November 2019 von 1,47 % auf 3,56 % (November 2022) gestiegen sind. Die Zinssätze können bei der Bundesbank abgerufen werden. Im Falle der Kreditfinanzierung bedeutet die Zinsentwicklung ein steigendes negatives Finanzergebnis und damit eine zusätzliche Belastung für den Freistaat. Das kumulierte Finanzergebnis der Flughafen Leipzig GmbH (2008–2021) beträgt bereits jetzt -148,7 Mio. €. **Was mit dem Ausbau mithin wirtschaftspolitisch erreicht wird, ist die dauerhafte Subventionierung einer klimaschädlichen Branche, die große Teile Sachsen unbewohnbar werden lässt** und die Bevölkerung wegen Niedriglöhnen nachhaltig in die Armut treibt. Dennoch gibt es Hoffnung, denn das zunehmende Klimabewusstsein der Bevölkerung, die wachsenden Personalengpässe und die steigenden Energiekosten lassen die Exitstrategie der DHL wahrscheinlicher werden. Bereits 2021 tätigte der CEO von DHL Express, John Pearson, die folgende Aussage: „Wir prüfen immer erst, ob wir unsere Standorte erweitern und modernisieren können, aber sobald wir an Grenzen stoßen, bauen wir lieber neu auf der grünen Wiese“ (vgl. DVZ vom 12.10.2021). Vor diesem Hintergrund erscheinen die Aussagen Curtis plausibel, denn nur mit einem guten Blatt kann hoch gepokert werden. Im Falle der Desinvestition sollte der Freistaat seine damit gewonnen Chancen für eine ökologische Transformation nutzen.

BI „Gegen die neue Flugroute“

FLUGLÄRMREPORT

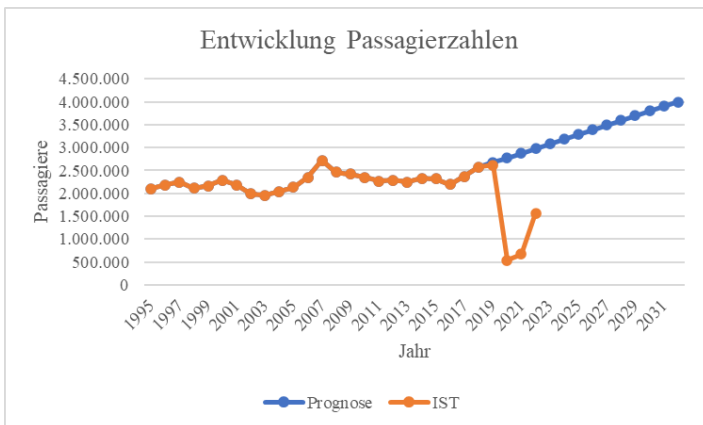
zum Flughafen Leipzig/Halle

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

"Der Welt Wagen und Pflug sind Lug und Betrug": Anmerkungen zur Verkehrsprognose der Intraplan

In der Pressemitteilung der Mitteldeutschen Flughafen AG vom 16.01.23 wurden die Passagierzahlen und das Luftfrachtaufkommen des Jahres 2022 veröffentlicht. Diese Veröffentlichung hat uns dazu veranlasst, das Prognosegutachten der Intraplan mit der aktuellen Entwicklung abzugleichen. Dabei haben wir Erstaunliches entdeckt.

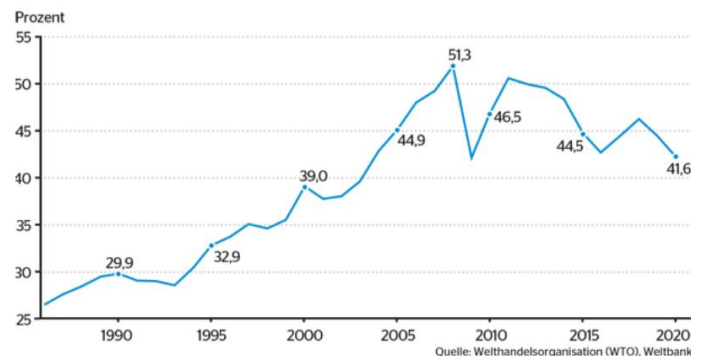
Auf S. 74 der Luftverkehrsprognose schätzt die Intraplan die marktbasiertere Prognoseerwartung das Passagieraufkommens am Flughafen LEJ im Jahr 2032 auf 4 Mio. Fluggäste. Die Intraplan geht mithin von einem jährlichen Wachstum i. H. v. 102.063 Passagieren aus. Tatsächlich ist es nun aber so, dass bei angenommener Gleichverteilung von 1995 bis 2022 pro Jahr 20.095 Passagiere weniger von Leipzig aus geflogen sind, denn der aktuelle Wert (nach Corona!) liegt unter dem Passagieraufkommen von 1995, das damals 2.104.822 betrug:



Gleichfalls interessant ist die Schätzung der Flugbewegungen für den Prognosenullfall. Die Intraplan gibt den Schätzwert für das Jahr 2032 mit 109.886 Flugbewegungen an (S. 79) und geht damit davon aus, dass die Flugbewegungen jährlich um 2.191 zunehmen. Tatsächlich sind die Flugbewegungen von 1995 bis 2022 aber nur um 1.004 pro Jahr gewachsen. Mithin wurde die tatsächliche Entwicklung mit 118,23 % überschätzt. Der Prognosefehler ist deutlich zu hoch. Die nun auch

rückläufige Luftfracht (-5,1 %) konnte bereits frühzeitig prognostiziert werden, denn seit 2008 ist der Anteil der im- und exportierten Warenwerte am globalen Gross Domestic Product (GDP) um 10 % gesunken (entnommen aus DVZ vom 1.11.2021):

Hat die Globalisierung ihren Höhepunkt hinter sich?
Der Anteil der im- und exportierten Warenwerte am globalen GDP in Prozent ist seit dem Peak im Jahr 2008 um rund 10 Prozentpunkte gesunken



Fazit: Was Paul Georg Hönn bereits 1720 zutreffend formuliert hatte (siehe Überschrift), trifft heute noch genauso zu.

Die Entscheidung der Landesdirektion darf nicht auf Basis von Gefälligkeitsgutachten getroffen werden. Um Anfechtungsrisiken ausschließen zu können, müssen unabhängige Gutachter öffentlich-rechtlicher Institute beauftragt werden. Bereits im Jahr 2014 veröffentlichte die TU Chemnitz ein Gutachten mit dem Titel: „Fehlprognosen im Luftverkehr – Untersuchung zur Qualität von Luftverkehrsprognosen am Beispiel der Intraplan Consult GmbH“. Das ernüchternde Ergebnis wollen wir Ihnen nicht vorenthalten: „Die Frage nach der Qualität der Genehmigungsgutachten muss hier noch einmal besonders beleuchtet werden. Hier sind systematische Fehler besonders häufig. Möglicherweise dienen solche Gutachten mehr der Planrechtfertigung als der Darlegung der tatsächlichen Erwartungen.“

BI „Gegen die neue Flugroute“

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

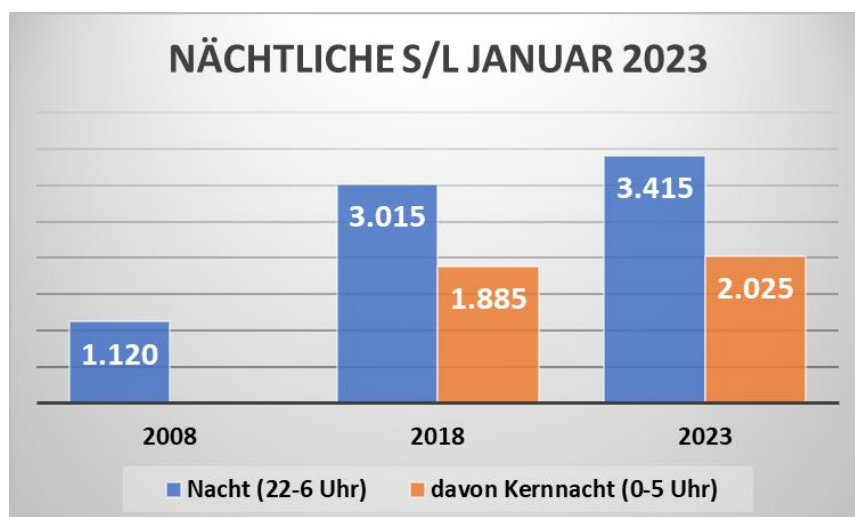
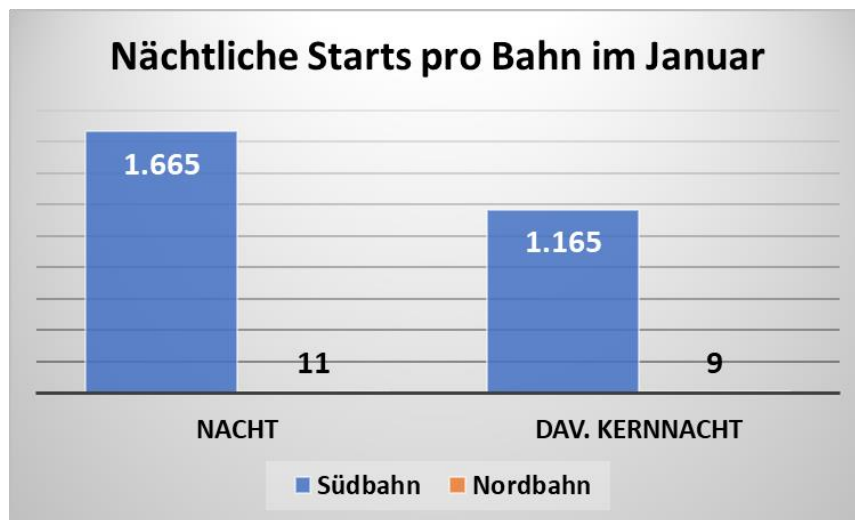
«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

Statistiken

Der allnächtliche Lärmterror

Flugzeug- typ	Starts			Lärm- ereignisse
	Ø LASmax [dB(A)]	Min [dB(A)]	Max [dB(A)]	
IL76	90,7	76,5	97,8	10
A124	84,4	80,1	86,5	2
B748	83,3	82,2	84,1	2
B744	82,2	74,8	85,4	5
B77L	77,3	70,0	81,2	130
A306	77,0	72,8	79,9	211

Auszug aus der Flughafen-Lärmmessstatistik für Radefeld (11/2022)



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)

Und wieder am Bürger vorbei

Der Landkreis Nordsachsen überraschte am 16. Januar mit der Pressemitteilung „Flughafen Leipzig/Halle: **Neue Abflugrouten über Nordsachsen**“.

In der Fluglärmkommission waren die Änderungen der Flugrouten ein heiß debattiertes Thema. Sie dienen letztlich der Absicherung einer Erhöhung der Flugbewegungskapazität für DHL. Durch die neuen Abflugrouten wird die Betroffenheit in der dicht besiedelten Region jetzt allerdings noch größer, nur punktuell ist mit Entlastung an demnorts zu rechnen. Es versteht sich von selbst, dass die Bürgerinitiativen nicht in die Entschei-

dungsfindung einbezogen wurden. **Soviel sächsische Tradition muss sein.** Zudem widerspiegelt der Sachverhalt natürlich Eines ganz deutlich. **Keiner in der Region sollte sich darauf verlassen, künftig vom LEJ nicht „beglückt“ zu werden.** Es gibt keine Verlässlichkeit hinsichtlich getroffener Festlegungen eines Planfeststellungsverfahrens bei Flugrouten. Es gibt nur eine Möglichkeit, den angestrebten Wahnsinn zu stoppen: Kein weiterer Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle!

MZ

FAKT!

Der Flughafen Leipzig-Halle ist die



LAUTESTE
STADTNAHE
NÄCHTLICHE

Lärmquelle
Deutschlands.



FON

0341 4 61 54 40



WEB

www.fluglaermleipzig.de



TREFFEN

Zur Gartenklause

Stammerstraße 11

04159 Leipzig



MAIL

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



ANSCHRIFT

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

Termine werden auf nebenstehender 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 bewirken 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

Gern stellen wir Ihnen auf Wunsch eine Spendenquittung aus.