

Antrag

der **Fraktion DIE LINKE.**

Thema: **Flughafenstandort Leipzig/Halle sozial-ökologisch, nachhaltig und friedlich entwickeln: Kein weiterer Ausbau zu Lasten von Umwelt, Gesundheit und Anwohner*innen!**

Der Landtag möge beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

unverzüglich die für eine sozial-ökologische, nachhaltige und friedliche Entwicklung des Flughafenstandorts Leipzig/Halle sowie zur Beendigung des derzeitig geplanten Ausbaus zu Lasten von Umwelt, Gesundheit und Anwohner*innen erforderlichen Schritte einzuleiten und hierzu insbesondere die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen auf den jeweiligen Ebenen schnellstmöglich umzusetzen (Flughafen Leipzig/Halle-Maßnahmepaket):

1. als Vertreterin des Freistaates Sachsen, welcher Haupt- und Mehrheitsgesellschafter der Mitteldeutschen Flughafen AG ist, gemeinsam mit den Mitgesellschaftern gegenüber der Tochtergesellschaft, der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, darauf hinzuwirken,
 - a) die Gebühren und Entgelte am Flughafen Leipzig/Halle (FLH) deutlich anzuheben und dabei insbesondere Emissionsentgelte für Stickoxidemissionen sowie nach Tag und Nacht zu unterscheidende Lärmzuschläge, orientiert an der Gebühren- und Entgeltordnung der Flughafen Köln/Bonn GmbH, zu erheben.
 - b) das derzeitig geplante Vorhaben zum weiteren Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle sofort auszusetzen (Ausbau-Moratorium).

Dresden, den 3. Juni 2021

- b.w. -



Rico Gebhardt
Fraktionsvorsitzender

- c) innerhalb einer angemessenen Frist nachts nur Flugzeugen die Landung zu erlauben, die den Standard des Kapitels XIV des Annex 16 - Environmental Protection – Volume I - Aircraft Noise der Convention on International Civil Aviation, 8th Edition, July 2017 (Kapitel XIV ICAO Anhang 16, Vol. I, Kap. XIV) erfüllen.
 - d) den Luftfrachtumschlagbahnhof (LUB) in das Transportkonzept des Flughafens Leipzig/Halle einzubinden.
 - e) den derzeitigen Frachtflugverkehr des FLH innerhalb Deutschlands und Europas auf die Schiene zu verlagern und die dafür erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.
 - f) die militärische Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle ebenso auszuschließen, wie die Ansiedlung von Unternehmen der Rüstungsindustrie am Flughafenstandort.
 - g) die Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle für den Vollzug von Abschiebungen oder für die Unterbringung der Betroffenen im Abschiebegewahrsam auszuschließen.
 - h) den Beschäftigten des Flughafens Leipzig/Halle, denen in Folge der zu erwarteten Verwerfungen im Passagierflugverkehrsmarkt ein Beschäftigungsverlust droht, eine rechtsverbindliche Beschäftigungsgarantie zu geben und dafür Sorge zu tragen, dass sie mittels Qualifizierungsmaßnahmen adäquate Chancen am Arbeitsmarkt haben.
2. zur deutlichen Verbesserung des Lärmschutzes gegenüber den zuständigen Bundesbehörden und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf eine gleichmäßige Verteilung der derzeit festgelegten Flugrouten hinzuwirken, mit der eine gleichmäßige Nutzung der Start- und Landebahnen am Flughafen Leipzig/Halle rechtsverbindlich sichergestellt wird.
3. bei der Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes 2013 die entsprechenden planungsrechtlichen Vorgaben und Grundlagen für
- a) eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens im Einklang mit den Pariser Klimaschutzziele und im Rahmen einer sozial-ökologischen Mobilitätswende und
 - b) eine deutlich diversifizierte und zukunftsfähige Gestaltung der Wirtschaftsstruktur am Standort Leipzig/Halle
- zu schaffen sowie diese durch eine gezielte Wirtschaftsförderung für anwendungsorientierte Forschung sowie Unternehmensgründungen im Bereich des Lärmschutzes und einer nachhaltigen Luftfahrtindustrie zu unterstützen.

Begründung:

Der Flughafen Leipzig/Halle (FLH) besitzt eine besondere wirtschaftliche Bedeutung für die Region und den Freistaat Sachsen. Neben der Entstehung tausender Arbeitsplätze und der Ansiedlung zahlreicher Unternehmen am und um den Flughafen haben jedoch ökologische und gesundheitliche Auswirkungen mit dem Wachsen des Flughafens zugenommen.

Der Ausbau des Luftverkehrs, der den Klimawandel weiter beschleunigen wird, steht in diametralem Gegensatz zu allen Bemühungen, Treibhausgase zu reduzieren und den Klimawandel zu begrenzen.

Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation aus dem Jahre 2018 zeigen zudem, dass zum Schutz der menschlichen Gesundheit die Lärmbelastungen durch Flugzeuge deutlich verringert werden müssen¹. Ebenso sind die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auch hinsichtlich des Flächen- und Ressourcenverbrauchs zu mindern. Statt eines weiteren Wachstums des sekundenschnellen globalen Warenverkehrs, der wirtschaftlichen Abhängigkeit von einzelnen großen Konzernen und der massiven Emissionen von Treibhausgasen durch klimaschädliche Verkehrssysteme sind nach Auffassung der Fraktion DIE LINKE eine deutliche Stärkung der regionalen Kreislaufwirtschaft, die Ansiedlung kleiner und mittelständischer Unternehmen, verkürzte Lieferketten und die Schaffung nachhaltiger Arbeitsplätze in gesellschaftlich relevanten und zukunftsweisenden Bereichen (Gesundheit und Soziales, Erneuerbare Energien, Wassermanagement, Recycling etc.) erforderlich. Hierfür müssen durch die Staatsregierung auf unterschiedlichen Ebenen komplexe Maßnahmen für eine sozial-ökologische, nachhaltige und friedliche Entwicklung des Flughafenstandorts Leipzig/Halle auf den Weg gebracht werden, um den derzeit geplantem Ausbaus des Flughafens zu Lasten von Umwelt, Gesundheit und Anwohner*innen zu beenden (Flughafen Leipzig/Halle-Maßnahmepaket).

Zu 1a): [Erhöhung der Gebühren und Entgelte am FLH]

Der Flughafen Köln-Bonn (FKB) ist sehr gut mit dem FLH vergleichbar: An beiden Flughäfen befinden sich jeweils Zentren von großen Logistikdienstleistern (Köln: UPS, Leipzig: DHL). Beide Flughäfen haben außerdem eine ähnliche wirtschaftliche Bedeutung für das jeweilige Unternehmen: Der FKB ist der größte UPS-Standort außerhalb der USA und einer von nur zwei Zentren der internationalen Logistik dieses Unternehmens. Bekanntermaßen ist der FLH das weltweit größte Hub von DHL. Deshalb bietet es sich an, diesen Flughafen als Orientierung für eine Reformierung der Gebühren- und Entgeltordnung des FLH zu nehmen, da dessen Entgelt- und Gebührenordnung eine deutlich bessere Lenkungswirkung im Sinne der Lärm- und Stickoxidvermeidung hat. Der Fakt, dass die Entgelte in Leipzig deutlich unter dem Niveau des FKB liegen, dieser aber gleichzeitig ein bedeutender Logistikstandort ist, lassen den Schluss zu, dass es bei einer Anhebung der Gebühren am FLH auf das Niveau des FKB nicht zu einer Standortverlagerung von DHL kommen wird. Eine Gebührenerhöhung für Flugzeuge, die eine hohe Lärm- und Schadstoffemission haben, ist ein entscheidender Faktor für die Internalisierung dieser negativen externen Effekte.

Zu 1b): [Ausbau-Moratorium]:

Ein Ausbaumoratorium ist notwendig, da die Flughafen Leipzig/Halle GmbH gemäß §§ 8, 10 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) beantragt hatte, den Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“ (zuletzt geändert durch den 14. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 12. Juni 2020) erneut zu ändern. Mit dem beantragten Ausbau soll der Flugverkehr am FLH bis zum Jahr 2030 um bis zu 50 Prozent zunehmen, insbesondere in der Nacht. Von betroffenen Anwohner*innen und den umliegenden Städten und Gemeinden wurde deutliche Kritik am

¹ <https://www.euro.who.int/de/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-executive-summary-2018>.

Ausbauvorhaben und vor allem am aktuellen Genehmigungsverfahren geäußert². Angesichts der bereits bestehenden massiven Lärmbelastigungen sowie der andauernden Corona-Pandemie und damit erschwerten Bedingungen einer umfassenden Bürger*innenbeteiligung, ist es nur folgerichtig, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH den Antrag auf Planänderung zurückzieht und von dem Ausbauvorhaben bis auf Weiteres absieht.

Zu 1c): [Nachtflugverbot für lärm-/verbrauchsintensive Flugzeuge]

Nach einer Auswertung verschiedener Maßnahmen zu gesundheitlichen Folgen von Lärmschutzmaßnahmen der Generaldirektion Umwelt der EU-Kommission haben kombinierte Lärmschutzmaßnahmen eine erhöhte Wirkung im Sinne einer Umstellung der Flugzeugflotte. Das heißt, dass Gebührenerhöhungen allein nur eine begrenzte Lenkungswirkung haben, so dass es notwendig ist, diese Maßnahme durch weitere zu ergänzen. Hierzu schlägt sie im selben Bericht ein Nachtflugverbot für alle Flugzeuge vor, außer wenn sie die Standards des strengsten Lärmemissionskapitels, des ICAO Anhang 16, Vol. I, Kapitel XIV, erfüllen. Da diese Flugzeuge der neuesten Generation auch deutlich weniger Kerosin verbrauchen, geht die Generaldirektion der EU-Kommission davon aus, dass die Airlines davon keinen finanziellen Schaden nehmen und schlägt daher vor, diese Regel in einem angemessenen Zeitraum durchzusetzen.

Zu 1d) [Luftfrachtumschlagbahnhof]

Der Frachtverkehr innerhalb Deutschlands und der EU muss im Rahmen einer sozial-ökologischen Mobilitätswende auf die Schiene verlagert werden. Ein Teil der dafür benötigten Infrastruktur besteht bereits in Form des mit 32 Millionen Euro öffentlicher Gelder erbauten Luftfrachtumschlagbahnhofes (LUB) am FLH. Dieser wird weder vom größten Logistikkonzern am Flughafen, der DHL, genutzt, noch ist er in ein nachhaltiges innerdeutsches oder europäisches Frachtverkehrskonzept eingebunden, wie die Flugbewegungen im Frachtflugverkehr zwischen LEJ und Frankfurt Airport beispielsweise zeigen³.

Zu 1e) [Keine militärische Nutzung]

Der FLH ist nicht nur ein Fracht-, sondern auch ein Militärdrehkreuz. Allein über 2.200 Militärcharter starteten und landeten in den letzten 15 Jahren am FLH. Seit dem Jahr 2019 gibt es zudem Pläne eines Konsortiums der Rüstungskonzerne Rheinmetall AG und Lockheed Martin/Sikorsky für eine Ansiedlung am FLH, die vom Flughafen und der Staatsregierung unterstützt werden⁴. Eine schleichende Militarisierung des Flughafens muss unterbunden und die militärische Nutzung des Flughafens weitestgehend ausgeschlossen werden. Von Leipzig aus darf nicht Kriegsmaterial in die Welt verschickt werden.

Zu 1f): [Keine Abschiebungen]

Allein im Jahr 2020 wurden vom FLH 413 Personen abgeschoben⁵. Diese menschenverachtende Abschiebe-Praxis über den FLH soll unverzüglich beendet und der Flughafen künftig nicht mehr für Abschiebungen und als Abschiebewartung genutzt werden.

² Stellungnahmen der Städte Leipzig und Delitzsch zur 15. Planänderung zur Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld des Flughafens Leipzig/Halle.

³ Antwort auf eine Kleine Anfrage von Marco Böhme, MdL (Drucksache 7/5772)

⁴ Antwort auf eine Kleine Anfrage von Marco Böhme, MdL (Drucksache 7/5773)

⁵ Antwort auf eine Kleine Anfrage von Juliane Nagel, MdL (Drucksache 7/5126)

Zu 1g): [Beschäftigungsgarantie]

Die Flugzahlen im Passagierbereich des Flughafens Leipzig Halle sind im letzten Jahr, in Folge der Coronavirus-Pandemie, massiv eingebrochen. Es steht zu erwarten, dass sich dieser Trend nicht mehr umkehren wird: Der Airlinedachverband IATA erwartet, dass es frühestens 2024 zu einer Normalisierung kommt⁶. Zusammen mit der steigenden Tendenz der Frachtflüge bedeutet das, dass vor allem der Passagierflugbereich der Luftfahrt von den Auswirkungen betroffen sein wird. Hier gilt es Abhilfe zu schaffen, um die Beschäftigten eines öffentlichen Unternehmens nicht den Wirkungen der strukturellen Veränderungen des Luftverkehrs zu überlassen.

Zu 2.: [Gleichmäßige Nutzung der Start-/Landebahnen]

Das Problem der ungleichen Verteilung der Starts und Landungen auf den Bahnen am FLH und der damit verbundenen besonders starken Lärmbelastung eines Teils der Anwohner*innen wird durch die jeweiligen Flugrouten bestimmt. Für die Festlegung von Flugrouten ist die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in Verbindung mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zuständig. Die Staatsregierung soll sich daher sowohl gegenüber DFS als auch gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für eine gleichmäßige Verteilung der Flugrouten am FLH und eine stärkere rechtssichere Berücksichtigung von Lärm- und Umweltauswirkungen bei der Flugroutenbestimmung einsetzen.

Zu 3.: [sozial-ökologische Entwicklung des FLH mit der Fortschreibung LEP 2013]:

Die Staatsregierung wird voraussichtlich in den kommenden Jahren den derzeit geltenden Landesentwicklungsplan 2013 (LEP 2013) fortschreiben. Darin müssen dann auch Vorgaben für eine Entwicklung des Flughafens im Rahmen eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts im Einklang mit den Pariser Klimaschutzziele festgeschrieben werden. Dazu gehört auch, sich für eine regionale Kreislaufwirtschaft mit standortnahem Gewerbe und verkürzten Lieferketten sowie Arbeitsplätzen in gesellschaftlich relevanten und zukunftsweisenden Bereichen einzusetzen. Anstatt eine Flughafenerweiterung weiter zu unterstützen, sollten diese Mittel zur Verfügung gestellt werden, um schon bestehende anwendungsorientierte Forschungen, die Produktion und Entwicklung nachhaltiger Innovationen und Gründungsförderungen am Standort auszubauen. Neben der Luftfahrtindustrie eignet sich der Standort Leipzig/Halle hervorragend dafür, um Forschung zur Lärminderung zu unterstützen. Das würde nicht nur zusätzliche Arbeitsplätze schaffen, sondern auch dafür sorgen, eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur am Standort des Flughafens Leipzig/Halle zu entwickeln, die sich aus der Abhängigkeit von zwei großen Unternehmen löst und dazu beiträgt, Belange von Beschäftigten und Anwohner*innen mehr in den Blick zu nehmen.

⁶ <https://www.rnd.de/reise/flugverkehr-konnte-sich-erst-2029-normalisieren-5U42QKXDZVAHXHY4PQLTGJUYAM.html>