



Fluglärm Leipzig • Postfach 26 01 10 • 04139 Leipzig • pressefluglaermleipzig@t-online.de

Landtagspräsident Dr. Matthias Rößler

**Sächsischer Landtag
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden**

Leipzig, den 08.04.2024

Betr.: Petition „Kein weiterer Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle“

Sehr geehrte Herr Landtagspräsident Dr. Rößler,

wir dürfen Sie bitten, nachstehende erneute Anrufung unserer Petition an den Petitionsausschuss zur Bearbeitung weiterzuleiten.

**Bürgerinitiative
Gegen die neue Flugroute**

Postfach 26 01 10
04139 Leipzig

**Aktionsbündnis
gegen den Flughafenausbau LEJ**

Comeniusstraße 32
04315 Leipzig


**IG Nachtflugverbot
Leipzig/Halle e.V.**

Am Krümming 1
06184 Kabelsketal



Matthias Zimmermann

gez.
Elisabeth Reckmann



Peter Richter



Petition „Kein weiterer Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle“

Erneute Anrufung

Mit Petition vom 23.06.2021 haben sich mehrere Tausend Anwohnende des Flughafens Leipzig-Halle gegen einen Ausbau des Frachtflughafens gewandt.

Mit Schreiben vom 19.12.2023 teilte uns der Petitionsausschuss mit, dass der Petition nicht abgeholfen werden kann. Gleichzeitig wurde den Petenten anheimgestellt, sich neuerlich an den Petitionsausschuss wenden zu können, wenn in der Sache neue Erkenntnisse und Tatsachen anhängig würden, „die eine andere Bewertung des Sachverhalts und ein anderes Petitionergebnis möglich erscheinen lassen“. Dieser Sachverhalt ist nun gegeben.

Wir beantragen:

Der Petitionsausschuss möge beschließen, einen Antrag auf Beschlussfassung durch den sächsischen Landtag zu stellen, durch den die sächsische Landesregierung verpflichtet wird ihrerseits über ihre Mehrheitsbeteiligung an der MFG AG darauf hinzuwirken, dass die Geschäftsleitung der Flughafen Leipzig-Halle GmbH den 15. Antrag auf Planänderung bei der Landesdirektion Sachsen zurückzieht und auf den weiteren Ausbau des Frachtflughafens verzichtet.

Zur Begründung:

1. Im Januar diesen Jahres veröffentlichte die Presse Informationen zu Missmanagement in der MFAG und wirtschaftlicher Schieflage des Flughafens Leipzig-Halle, welche unsere in der Petition dargestellten Argumente um weitere ergänzt.

So stellte die Sächsische Zeitung unter dem Titel „Sachsens Flughäfen sind ein Millionengrab“ fest: „Die Mitteldeutsche Flughafen AG mit ihren Airports in Dresden und Leipzig - ein Fall von verschleuderten Steuergeldern, fragwürdigen Beraterverträgen, geduldeter Selbstbedienung und Wegsehen der Politik.“ (siehe Anlage 1).

Die Leipziger Volkszeitung deckte am 01.02.2024 unter dem Titel „Pokern um Flughafen-Vertrag bis 2056“ auf, dass DHL seinen bis 2036! laufenden Vertrag vorfristig um 20 Jahre bis 2056 unter „Beibehaltung der bestehenden Konditionen“ verlängern möchte. Ein Vertrag, der bislang zum Nachteil des Flughafens Leipzig-Halle ausgestattet ist. (siehe Anlage 2). Ausgehandelt wurde dieser unvorteilhafte Vertrag im Auftrag der Sächsischen Landesregierung (MP Milbradt) u. a. vom damaligen Geschäftsführer des Flughafens Leipzig-Halle, Eric Malitzke. Interessant dabei dessen Karriere: Nach Inbetriebnahme des DHL-Fracht-drehkreuzes wechselte Eric Malitzke 2008 zu DHL und wurde Vorsitzender der Geschäftsführung des DHL-Hub Leipzig.



Fazit: Die tatsächliche Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Leipzig-Halle GmbH steht der EBITDA-Argumentationslogik des Managements diametral entgegen. Die Sächsischen Flughäfen werden immer einen sehr großen Hunger nach Subventionsgeldern haben. Insbesondere der Ausbau des Leipziger Flughafens wird weitere Infrastruktur schaffen, die zukünftig massiv zur Ergebnisbelastung beitragen wird. Des Weiteren werden neue Kredite Zinsaufwendungen verursachen, die alle zukünftigen Jahresergebnisse noch weiter ins Negative katapultieren werden. Infolge des enormen Baukostenanstiegs müssen auch die Investitionskosten neu kalkuliert werden, 500 Mio. € entsprechen bei Weitem nicht mehr den derzeitigen Gegebenheiten. Politische Praxis und Verwaltungshandeln müssen rechtsstaatlichen Prinzipien folgen und die Haushaltsgrundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zwingend beachten.

2. Wir haben in unserem Vortrag zur seinerzeitigen Petition den Beitrag des geplanten Ausbaus zur Treibhausgasentwicklung detailliert nachgewiesen. Angesichts der Tatsache, dass sich der Klimawandel viel schneller vollzieht als von der Wissenschaft angenommen und die globale Temperatur in den letzten 12 Monaten des vergangenen Jahres mit +1,5° C den vom Klimagipfel in Paris vorgegebenen Zielwert schon erreicht hat, sind alle Maßnahmen, einschließlich des Ausbaus des Frachtflughafens, im Lichte dieser Entwicklung neu zu beurteilen. (Anlage3)

3. Die Entwicklung des BIP ist rückläufig. Die preisbereinigte Veränderung gegenüber dem Vorjahr betrug für 2023 -0,3 %. Für 2024 prognostiziert das Institut der Deutschen Wirtschaft einen erneuten Rückgang um -0,5 %. Die Intraplan Consult GmbH geht für die Verkehrsprognose im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens indes von einem BIP-Wachstum in Höhe von 1,35 p.a. aus (Deutschland 2017-2032). Da die Differenz der Flugbewegungen zwischen Planungsfall (117.993) und Prognosenullfall (109.886) im Jahr 2032 lediglich 6,87 % beträgt, ist der Ausbau des Frachtflughafens sehr wahrscheinlich wirtschaftlich nicht notwendig. Um dies abschätzen zu können, muss die Verkehrsprognose von einem unabhängigen öffentlich-rechtlichen Institut aktualisiert werden.

4. Die deutsche (und europäische) Außenhandelsbilanz mit China – unsere wichtigste Destination im Luftfrachtverkehr – hat sich 2023 weiter drastisch zuungunsten von Deutschland und Europa entwickelt. Es ist zwingend notwendig und mit einiger Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass man dieser Entwicklung nicht weiter im Interesse der Souveränität von Deutschland und Europa tatenlos zusehen wird. Dem Ungleichgewicht in den Handelsbeziehungen muss und wird entgegengetreten werden. Dies wiederum hat Konsequenzen für das Luftfrachtvolumen von und nach China und wird auch den Frachtflughafen Leipzig-Halle negativ tangieren (Anlage 4). Überhaupt sind wegen dauerhafter geopolitischer Spannungen und einer eingetrübten weltwirtschaftlichen Dynamik die Frachtvolumina am LEJ in 2022 und 2023 deutlich zurückgegangen (2022 zu 2021 -5.1%; 2023 zu 2022 -7,7%). Die seinerzeitigen Prognosen zur Entwicklung des Luftfrachtverkehrs werden nicht länger durch die Realität getragen und müssen ernsthaft in Frage gestellt werden.



5. Mit Amazon ist in jüngster Zeit ein wichtiger Kunde, dessen Frachtwachstum auch in den Ausbauplänen berücksichtigt wurde, abgesprungen. Ein Ersatz ist nicht in Sicht.

6. Auf Seite 10 der Beschlussempfehlung zu unserer Petition wird unter 20 festgehalten, dass unsere aktualisierte Ausarbeitung unserer Argumente zum Stand 27.07.2023 an die Staatsregierung zur **Berücksichtigung** übermittelt werden. D.h. die Abgeordneten haben mit Mehrheit beschlossen, dass unsere in der Nachreichung (als Anlage 5 nochmals beiliegend) genannten Argumente von der Staatsregierung zu berücksichtigen sind.

**Bürgerinitiative
Gegen die neue Flugroute**

Postfach 26 01 10
04139 Leipzig

Matthias Zimmermann

**Aktionsbündnis
gegen den Flughafen ausbau LEJ**

Comeniusstraße 32
04315 Leipzig

gez.
Elisabeth Reckmann

**IG Nachtflugverbot
Leipzig/Halle e.V.**

Am Krümmling 1
06184 Kabelsketal

Peter Richter

Anlagen

Anlage 1: 27.01.2024, <https://www.saechsische.de/sachsen-mfag-dresden-leipzig-flughafen-millionengrab-airport-5958852.html>

Anlage 2: Leipziger Volkszeitung, 01.02.2024, Poker um Flughafen-Vertrag bis 2056: Wird's für DHL teurer in Leipzig?

Anlage 3: „Erderwärmung erstmals durchschnittlich über 1,5 Grad“; in Tagesschau vom 8.2.2024;
<https://www.tagesschau.de/wissen/erderwaermung-copernicus-100.html>

Anlage 4: „Chinas Vorsprung schrumpft“; TAZ vom 15.2.2024; S. 8; <https://taz.de/Zeitenwende-im-Aussenhandel/!5989127/>

Anlage 5: Broschüre „Kein weiterer Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle – Nachreichung/Aktualisierung“

www.fluglaermleipzig.de