

Redebeitrag des Landtagsabgeordneten Johannes Lichdi zu einem Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland, DS 4/2916, 32. Sitzung des Sächsischen Landtages, 7. Oktober 2005, TOP 5

Es gilt das gesprochene Wort!

Herr Präsident, meine Damen und Herren,

wir begrüßen, dass sich die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen auf ein gemeinsames „Mitteldeutsches Luftverkehrskonzept“ einigen wollen. Wir hoffen auf eine Konzentration auf wenige wirtschaftliche Standorte, - auch um die erheblichen Belastungen des Flugverkehrs für Mensch und Natur zu begrenzen und zu verringern.

Der Antrag begehrt auch die Erläuterung der wesentlichen Leitlinien des Konzepts. Dazu gehört vor allem eine Einigung, welche Flughäfen entwickelt werden sollen und welche nicht. Zweitens gehört dazu aber auch ein Konzept über die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern.

Wir sind aber am meisten darauf gespannt, ob sie die Luftverkehrspolitik weiter nur als Funktion der Infrastrukturpolitik verstehen - mit der Hoffnung durch die Verbesserung des Infrastrukturangebots auch Arbeitsplätze nach Sachsen zu holen - oder ob sie auch die ökologischen Rahmenbedingungen überhaupt wahrnehmen.

Wir erwarten in dem Konzept insbesondere eine Darstellung der Umweltfolgen, insbesondere der Lärmwirkungen auf die Umgebung und die Auswirkungen auf den CO₂ Ausstoss des Flugverkehrs. Ich darf Sie daran erinnern: Die Emissionen der EU von internationalen Flügen wuchsen zwischen 1990 und 2003 um satte 73%. Es ist daran zu erinnern, dass der Ausstoß in hohen Flughöhen besonders schädlich ist. Durch den steilen und ungebremsten Anstieg drohen die geringen Reduktionserfolge der EU seit 1990 verloren zu gehen.

Herr Staatsminister Jurk, ich erwarte von Ihnen eine sorgfältige Analyse der schädlichen Umweltwirkungen, Alternativkonzepte und Konzepte zur Reduktion der Umweltauswirkungen.

Wir erhoffen uns von dem Konzept, dass endlich die Streuförderung regionaler Verkehrslandeplätze beendet wird. Der Freistaat Sachsen ist schon heute den Anforderungen des Passagier- und Frachtaufkommens vollständig gewachsen. Der

Flughafen Leipzig/Halle wurde mittlerweile zum interkontinentalen Airport mit einer 24 Stunden-Betriebserlaubnis ausgebaut und soll den Berliner Lufthäfen Konkurrenz machen. Vier Millionen Fahrgäste pro Jahr können in Leipzig abgefertigt werden.

Die Ansiedlung der DHL wurde allerdings durch Umweltdumping anderen Flughäfen abgeworben. Wir halten das weiterhin für eine Ansiedlung auf tönernen Füßen.

Der Flughafen in Dresden, kann nach der Inbetriebnahme des neuen Terminal mit S-Bahn-Anschluss bis zu 3,5 Mio. Passagiere pro Jahr abfertigen. Aktuell sind es knapp 1,6 Millionen pro Jahr - entgegen Erfolgsmeldungen in der Presse stagnierend. Die Kapazitäten in Leipzig und Dresden sind also völlig ausreichend.

Wir erwarten uns von dem Konzept eine Beendigung der Geldverschwendung in der Flughafenförderung. Hier muss der betrugsumwobene Flughafen in Erfurt genannt werden. Dort war zu lesen, dass Fluggastzahlen gefälscht wurden. Die Staatsanwaltschaft hat letzte Woche die Flughafenverwaltung durchsucht und Akten beschlagnahmt.

Nicht nachvollziehbar ist für uns, dass im gemeinsamen mitteldeutschen Luftverkehrskonzept offenbar immer noch an den kleinen Flughäfen Magdeburg-Cochstedt und Altenburg-Nobitz festgehalten werden soll.

Die Nähe beider Landeplätze zum Leipziger Airport führt zu einer starken Konkurrenz um die Passagiere. Halten konnte sich der idyllische Waldflugplatz Altenburg-Nobitz bis heute nur durch kräftige Quersubventionierungen des Landkreises Altenburger Land. Dafür musste dann auch ein Wald mit fast 100 jährigen Bäumen gefällt werden.

Die sächsischen Flughäfen befinden sich zu über 90% in öffentlichen Händen. Dann ist es schon skurril, wenn im Landesentwicklungsbericht von 2002 neben den internationalen Flughäfen noch regionale Verkehrslandeplätze in Brandis - 25 km vom Flughafen Leipzig - in Bautzen - 45 km von Dresden, Chemnitz-Jahnsdorf und in Rothenburg bei Görlitz als Bestandteil eines integrierten Verkehrssystem erwähnt werden. All diese kleinen Flughäfen versuchen öffentliche Förderung einzuwerben - und belasten so nicht unerheblich den Steuerzahler!

Bündnis 90 / Die GRÜNEN hoffen, dass die Europäische Richtlinie zur Finanzierung von Flughäfen, die ab 2007 gilt, den steuerbezahlten Wildwuchs von lokalen Flughäfen eindämmt! Dann dürfen nur noch Anschubfinanzierungen bei der Aufnahme von Flugrouten und keine Dauerfinanzierungen gewährt werden.

Der SPD- Bundestagsabgeordnete Fornahl wird mit dem schönen Spruch zitiert: „Man hat den Eindruck, was in der Vergangenheit Schwimm- und Spaßbäder waren, das sind für einige Landräte heute Regionalflughäfen“.

Ich danke ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und bin gespannt, was Sie, Herr Jurk, zu berichten haben!