

POSITIONSPAPIER

Leipziger LINKE macht sich für Fluglärmopfer und gegen militärische Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle stark

Die zunehmende Belastung durch den vom Flughafen Leipzig/Halle verursachten Boden- und Fluglärm überschreitet inzwischen jedes akzeptable Maß. Deshalb haben sich in den letzten Tagen und Wochen zahlreiche Bürgerinnen und Bürger der Stadt Leipzig sowie umliegender Städte und Gemeinden an den Leipziger Oberbürgermeister mit der Aufforderung gewandt, gegen die Lärmbelastung politisch aktiv zu werden.

Dieses Anliegen ist aus Sicht der Linksfraktion im Stadtrat zu Leipzig völlig gerechtfertigt, denn durch den Ausbau und die Verlängerung der südlichen Start- und Landebahn ist der Flughafen direkt an die Leipziger Stadtgrenze herangerückt. Damit werden neue Fakten geschaffen, und es ergeben sich neue Verantwortlichkeiten der verschiedenen für Genehmigung und Betrieb des Flughafens Leipzig/Halle zuständigen Verwaltungsebenen.

Mehrere zehntausend Menschen sind nunmehr auch im Leipziger Stadtgebiet von den fatalen Folgen des nahezu ungehinderten Flugbetriebs betroffen: Schlafstörungen, Lärmbelästigung insbesondere von Kindern und älteren Menschen, Schadstoffemissionen, Verlust von Lebensqualität und nicht zuletzt die Wertminderung von Grundstücken und Gebäuden prägen immer stärker den Alltag im weiteren Umfeld des Flughafens. Das Argument, beim Fluglärm handele es sich um eine unvermeidliche Nebenwirkung gewollter und erfreulicher wirtschaftlicher Aktivitäten der Flughafengesellschaft und der beteiligten Luftverkehrsunternehmen, ist in dieser scheinbaren Kausalität nicht hinnehmbar.

Aus unserer Sicht genügt es nicht, einzig das - im Übrigen unbestrittene - Arbeitsplatz-Argument als Rechtfertigung für die Gestaltung des Flugbetriebs am Flughafen Leipzig/Halle ins Feld zu führen. Immerhin ist seit der Inbetriebnahme der erneuerten und technisch erheblich aufgerüsteten Startbahn Süd am 5. Juli 2007 einer breiten Öffentlichkeit bewusst, dass die damit verbundene Kapazitätsausweitung als Zukunftsoption vorgehalten wird und durch aktuelle Nachfrage nicht gedeckt ist. Deshalb sollte nun endlich wahr werden, was die Geschäftsführung der Flughafen Leipzig/Halle GmbH immer als Begründung ihrer Ausbaupläne angeführt hat, nämlich eine Kapazitätsreserve auszuschöpfen, mögliche Alternativen zu prüfen, den Parallelbetrieb zweier Start- und Landebahnen zu nutzen, den Verkehr gleichmäßig auf beide Bahnen zu verteilen und - in Absprache mit der Deutschen Flugsicherung - für An- und Abflüge solche Routen vorzuschreiben, die so wenig wie möglich über bewohntes Gebiet führen. In Abwägung von wirtschaftlichen Interessen der Fluggesellschaften an möglichst kurzen, kostensparenden Routen und der Lebensqualität von Menschen, die am Flughafen oder im Bereich der An- und Abflugrouten wohnen, darf das Pendel nicht einseitig und ungebremst zu Gunsten der Luftverkehrsunternehmen ausschlagen.

Offensichtlich sind die eigentlich zuständigen Stellen von der Bundesregierung bis zu den Landesregierungen in Sachsen und Sachsen-Anhalt mit ihren nach geordneten Behörden (z. B. dem Regierungspräsidium Leipzig) weder willens noch in der Lage, den berechtigten Einwänden und Beschwerden der Betroffenen angemessen Rechnung zu tragen. Besonders schwerwiegend

fallen die Gleichgültigkeit bzw. die inhaltenden Verniedlichungsversuche der politisch Verantwortlichen mit Blick auf signifikante Verstöße gegen den Planfeststellungsbeschluss ins Gewicht. Das Planfeststellungsverfahren zum Flughafen, dessen Infrastruktur seit 1991 übrigens mit knapp einer Milliarde Euro Steuergeldern ausgebaut wurde, hätte gesetzeskonform die Aufgabe gehabt, alle Anwohner vor Lärm und anderen schädlichen Emissionen zu schützen.

Dass im Laufe der insgesamt anderthalb Jahrzehnte währenden Planungs- und Bauphase des ursprünglich ganz überwiegend für den Passagierverkehr ausgelegten Flughafens Leipzig/Halle gravierende Strukturverschiebungen eingetreten sind, ist von den Bürgern weder zu verantworten noch von ihnen - gemessen an den Auswirkungen - einseitig zu tragen.

In drei Etappen machte Leipzig/Halle einen tiefgreifenden Wandel durch. Auf die Profilierung zum überwiegenden Frachtflughafen (mit dem Anker-Investor DHL) folgte - zunächst klammheimlich - die anfangs an keiner Stelle vorgesehene teilweise militärische Nutzung, und zwar durch Zwischenlandungen von Großraumflugzeugen mit amerikanischen Militärangehörigen auf ihrem Weg von den USA in den Mittleren Osten zur Unterstützung des völkerrechtswidrigen Irak-Krieges und anschließend zusätzlich durch die Stationierung von angeblich zivilen russischen und ukrainischen Großraumtransportern, die ausschließlich im NATO-Auftrag unterwegs sind und hinsichtlich der Frachten, die sie befördern, streng abgeschirmt werden und - auf einem vorgeblichen Zivilflughafen - unter dem Schleier der Geheimhaltung verdeckt operieren. Nachdem sich die Sächsische Staatsregierung lange Zeit um eine klare Antwort auf mehrere Kleine Anfragen aus der Landtagsfraktion Die Linke herumgedrückt hatte, war sie jüngst gezwungen, in Beantwortung einer neuerlichen Anfrage die "militärische Nutzung" des Flughafens Leipzig/Halle regierungsoffiziell zuzugeben.

Welchen Umfang diese anrühigen "Geschäfte" der Flughafengesellschaft längst angenommen haben, geht aus den jüngsten Statistiken der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen hervor. Demnach zählte Leipzig/Halle im I. Quartal 2008 insgesamt 467.247 Passagiere, darunter 108.956 "Transitpassagiere" - das sind 23,3 Prozent der Gesamtzahl und überwiegend US-Militärangehörige, da es auf dem mitteldeutschen Flughafen ansonsten kaum Umsteiger gibt.

Inzwischen haben viele Bürgerinnen und Bürger berechtigterweise den Eindruck, dass wirtschaftliche Interessen privater Unternehmen sowie militärische Aktivitäten der USA bzw. der NATO wesentlich größeren Einfluss auf die Geschäftspolitik der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und auf das Verkehrsgeschehen am Flughafen erlangt haben als zivile Linien- bzw. Charterflüge. Die Misserfolge der Flughafengesellschaft auf ihrem ureigenen Gebiet, dem zivilen Flugverkehr für Urlauber und Geschäftsleute, dürfen nicht durch die abenteuerliche Teilhabe am militärischen Frachtverkehr kaschiert werden. Verstärkt wird der Eindruck vom Vormarsch des Militärischen durch das Aussprechen bzw. Unterlassen von Auflagen bzw. Einschränkungen der Verkehrszeiten im überarbeiteten Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig: Für Passagierflugzeuge gelten Nachtflugbeschränkungen, für Militär- und Zivilfrachter nicht.

Es ist aus Sicht der Partei DIE LINKE verständlich und uneingeschränkt nachvollziehbar, dass Bürgerinnen und Bürger in ihrer Not die Hilfe der Stadt Leipzig und ihrer Verwaltungsspitze anrufen. Wir fordern daher die Oberbürgermeister von Leipzig und auch den Bürgermeister von Schkeuditz auf, alles zu tun, damit die Beschwerden angemessen Gehör finden. Bundes- und

Landesregierung fordern wir auf, das im Artikel 2 des Grundgesetzes garantierte „Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit“ uneingeschränkt zu verwirklichen.

Folgende Ziele sollten dabei vorrangig verfolgt werden:

I. Durchsetzung des geltenden Rechts aus der Planfeststellung

- Offenlegung der geeichten Messdaten des Flughafens (Pflichtaufgabe)
- Durchsetzung des Gebots, auf Schubumkehr zu verzichten (außer in drohenden Gefahrensituationen)
- Verbot jeglicher militärischer Nutzung des Flughafens entsprechend dem Zwei-plus-Vier-Vertrag aus dem Jahre 1990, der wesentliche äußere Aspekte der deutschen Einheit regelt und damit die Einheit als Übereinkunft der beiden deutschen Staaten und der Siegermächte des Zweiten Weltkriegs überhaupt erst möglich machte und völkerrechtlich festschrieb
- Durchsetzung des Gebotes der 50:50 Regel bei der Belegung beider Start- und Landebahnen
- Größere und lautere Frachtmaschinen sollen - insbesondere in den Nachtstunden -, wann immer es der Verkehrsfluss zulässt, auf die Nordbahn geleitet werden.
- Einhaltung des Dauerschallpegels von unter 55 dB

II. Verbindliche organisatorische Maßnahmen auf dem Flughafen

- sinnvolle Gestaltung von Landegebüren mit ökologischer Steuerungswirkung, so dass geräuschärmere Flugzeuge geringere Gebühren zahlen und für lautere Maschinen höhere Gebühren anfallen
- Verbesserung der Informationspolitik des Flughafens mit Blick auf Klarheit und Wahrheit sowie zeitliche Nähe zum beschriebenen Sachverhalt
- Die Zusammensetzung der Fluglärmkommission muss so geändert werden, dass die betroffenen Gemeinden Sitz und Stimme bekommen und nicht nur nach Geschäftsanteilen an der Flughafengesellschaft verfahren wird, wie dies für die Stadt Leipzig der Fall ist.
- Die strenge Einhaltung der Lande- und Abfluglinien (Südabkurvung) muss stärker kontrolliert und bei Verstößen spürbar sanktioniert werden.
- unverrückbare Priorität der Interessen von Anwohnern im Fall von Interessenabwägungen zwischen Bürgern sowie Flughafengesellschaft bzw. Fluggesellschaften

III. Maßnahmen zur Durchsetzung der Bürgerdemokratie

- Der Oberbürgermeister der Stadt Leipzig prüft die Möglichkeit der Gründung einer Rechtsgemeinschaft der betroffenen Gemeinden mit dem Ziel, für die Bürgerinnen und Bürger eine Interessenvertretung gegenüber dem Regierungspräsidium und dem Freistaat zu etablieren. Damit soll Rechtsverbindlichkeit und somit ein höherer und verbindlicher Grad demokratischer Mitwirkung erreicht werden, als der Vorschlag eines unverbindlichen "Dialogforums" gemäß dem Statement von Oberbürgermeister Jung vom 9. Mai 2008 ermöglicht.

- Erforderlichenfalls sind Verwaltungsgemeinschaften oder Zweckverbände zu gründen.
- Entwicklung einer rechtzeitigen, nachhaltig wirksamen, offenen und aufrichtigen Informations- und Beteiligungskultur für die betroffenen Bürger.

Dr. Ilse Lauter
Fraktionsvorsitzende