

**Antwort der Landesregierung
auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordneter Uwe Heft (DIE LINKE)

Weiterer Ausbau des Flughafens Leipzig-Halle zur Militärdrehscheibe

Kleine Anfrage - **KA 5/6545**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Die Flughafen Leipzig-Halle GmbH, an der das Land Sachsen-Anhalt eine nicht unwesentliche mittelbare Beteiligung hält, konzentriert ihre öffentlichen Präsentationen seit Mitte 2007 - zeitgleich mit der Eröffnung der Startbahn Süd - vor allem auf das Frachtgeschäft bzw. auf die angestrebte Rolle als Frachtflughafen von internationaler Geltung. Die Entwicklung der Passagierzahlen spielt nur noch eine vergleichsweise geringe Rolle. Da als Begründung für sämtliche Ausbauprojekte des Flughafens Leipzig-Halle seit 1990 immer die Rolle als Passagierflughafen herangezogen wurde, drängt sich der Eindruck auf, dass eine gravierende Wandlung des Geschäftsmodells vorliegt, welche die Interessen des Landes Sachsen-Anhalt als Anteilseigner direkt berührt.

**Antwort der Landesregierung
erstellt vom Ministerium der Finanzen**

- 1. Welchen Anteil haben die im Transit zwischen den USA und dem Nahen und Mittleren Osten über den Flughafen Leipzig-Halle „reisenden“ US-amerikanischen Militärangehörigen an der Rekordzahl von rd. 2,7 Mio. Passagieren, welche für das Jahr 2007 gemeldet wurde?**

Im Jahr 2007 wurden am Flughafen Leipzig/Halle 333.774 Transitfluggäste registriert. Wie viele davon amerikanische Militärangehörige waren, ist der Landesregierung nicht bekannt. Passagierzahlen einzelner Fluggesellschaften werden aus Wettbewerbs- und Datenschutzgründen generell nicht veröffentlicht.

- 2. Werden die im Transit zwischen den USA und dem Nahen und Mittleren Osten über den Flughafen Leipzig-Halle „reisenden“ US-amerikanischen Militärangehörigen in der Statistik sowohl als ein- als auch als ausreisende Passagiere gezählt?**

(Ausgegeben am 15.07.2008)

Transitpassagiere werden an deutschen Verkehrsflughäfen grundsätzlich nur einfach in der Statistik erfasst

3. Welche Steigerung im Transit US-amerikanischer Militärangehöriger über den Flughafen Leipzig-Halle ist durch die Einbindung einer dritten US-Fluggesellschaft in diese Verkehre zu erwarten?

Die Fluggesellschaft ATA, die den Flughafen Leipzig/Halle als dritte Gesellschaft für technische Zwischenstopps derartiger Transporte genutzt hat, ist inzwischen in Konkurs gegangen und hat ihren Geschäftsbetrieb eingestellt. Darüber hinaus unterliegen Informationen über die Anzahl der beförderten Passagiere einzelner Fluggesellschaften sowie zu vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und ihren Kunden dem Datenschutz und werden prinzipiell nicht kommuniziert.

4. Wie hat sich der Transit US-amerikanischer Militärangehöriger auf die Beschäftigungssituation und das Angebotsspektrum am Flughafen Leipzig-Halle, also die Flughafengesellschaft und andere dort vertretene Unternehmen, ausgewirkt? Bitte je Gesellschaft die Entwicklung der Beschäftigungssituation und des Angebotsspektrums gesondert ausweisen.

Seit Mitte 2006 nutzen zivile amerikanische Fluggesellschaften Leipzig/Halle für technische Zwischenlandungen. Das bedeutet konkret, dass die Maschinen landen, betankt, gereinigt und mit neuen Lebensmitteln versorgt werden. Die Fluggesellschaften nehmen somit Dienstleistungen in Anspruch, die zum regulären Tagesgeschäft an internationalen Verkehrsflughäfen gehören. Diese Dienstleistungen werden nicht nur durch den Flughafen selbst erbracht und generieren so originäres Geschäft, sie binden zudem weitere Unternehmen in die Wertschöpfungskette ein. So hat beispielsweise ein am Flughafen ansässiges Catering-Unternehmen von der geplanten Schließung des Standortes abgesehen, nachdem es den Auftrag zur Versorgung der von den zivilen amerikanischen Fluggesellschaften eingesetzten Maschinen gewonnen hat. Über 100 Arbeitsplätze konnten so gesichert werden.

5. In welchem Umfang wurden die Gebäude, in denen sich im Transit über den Flughafen Leipzig-Halle „reisende“ US-amerikanische Militärangehörige während des Zwischenstopps aufhalten, mit Investitionen der Flughafengesellschaft speziell hergerichtet und welche Vorsorge wurde für den Fall eines Maschinenschadens der mit Transitverkehr eingesetzten Maschinen und der Verhinderung des planmäßigen Weiterflugs getroffen?

Während ihres Transits am Flughafen Leipzig/Halle, der aufgrund der Reinigung und Betankung der Maschinen erforderlich ist, nutzen die Transitpassagiere ein separates Terminal. Dieses Gebäude wurde bis zur Inbetriebnahme des Terminal B in 1996 zur regulären Passagierabfertigung genutzt. Das Terminal verfügte bereits vor Aufnahme der technischen Zwischenlandungen durch zivile amerikanische Fluggesellschaften über einen Transitbereich und wurde unter anderem zur Abfertigung von Sonderflügen genutzt. Die zu ergreifenden Maßnahmen, welche im Falle eines Maschinenschadens nötig wären, fallen in den Handlungsbereich der jeweiligen Fluggesellschaft.

- 6. In welchem Umfang gilt für Flugzeuge mit US-amerikanischen Militärangehörigen an Bord, die im Transit den Flughafen Leipzig-Halle passieren, das vom BVG ausgesprochene Verbot für Nachtflüge von Passagiermaschinen, oder dürfen diese Flugzeuge Leipzig-Halle rund um die Uhr anfliegen, wie das für militärische Einsatzzwecke als Ausnahme lt. BVG-Urteil ausdrücklich vorgesehen ist?**

Gemäß Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig vom 27.06.2007 trat mit dem Beginn des Sommerflugplans am 30.03.2008 ein Nachtflugverbot für Passagierflüge in Kraft. Der Beschluss regelt gleichzeitig eine Reihe von Ausnahmen von diesem Nachtflugverbot. So sind z. B. Flüge aufgrund militärischer Anforderung vom Nachtflugverbot ausgenommen.

- 7. Welche aktuellen Planungen der Zahl ziviler Passagiere - im Linien- und im Charterverkehr - liegen der weiteren Entwicklung des Flughafens Leipzig-Halle zugrunde?**

Der Flughafen Leipzig/Halle wirbt bei Fluggesellschaften und Reiseveranstaltern intensiv für die Region, um das Augenmerk potenzieller Kunden auf den Raum Leipzig-Halle zu lenken. Im Fokus stehen hierbei die Einrichtung weiterer Verbindungen zu europäischen Metropolen, die Aufnahme neuer Low-Cost-Strecken sowie eine Angebotserweiterung zu touristischen Destinationen. Die Einrichtung von Flugverbindungen erfolgt ausschließlich auf Basis der unternehmerischen Abwägungen und Entscheidungen der Fluggesellschaften und Reiseveranstalter. Der Flughafen fungiert hierbei als Plattform, derer sich Fluggesellschaften und Reiseveranstalter bedienen.

- 8. Welche intensiveren Nutzungen sind für das Mitte 2003 eröffnete und für eine jährliche Passagierzahl von 4,5 bis 5 Millionen ausgelegte Zentralgebäude vorgesehen?**

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

- 9. In welcher Qualität und Quantität wird unter dem Dach der Mitteldeutschen Flughafen AG eine geänderte Arbeitsteilung zwischen den Flughäfen Leipzig-Halle und Dresden im Passagier- bzw. im Frachtgeschäft angestrebt?**

Die Märkte für Passagierverkehre ähneln sich an den beiden Standorten der Mitteldeutschen Flughafen AG. Eine Arbeitsteilung ist dem gemäß für diese Verkehre nicht angezeigt. Im Frachtgeschäft bestehen außerordentliche Entwicklungsperspektiven für den Flughafen Leipzig/Halle, während die Luftfracht am Standort Dresden so gut wie keine Rolle spielt.

- 10. In welchem Umfang und in welchem Verhältnis zueinander soll sich in den kommenden fünf Jahren das kommerzielle Ergebnis der Flughafen Leipzig-Halle GmbH aus dem Passagier- bzw. aus dem Frachtgeschäft entwickeln?**

Angaben zu kommerziellen Planungen werden aus Wettbewerbsgründen nicht gemacht.

- 11. Wie viele Flugbewegungen führten in den Jahren 2006 und 2007 die im Rahmen von SALIS auf dem Flughafen Leipzig-Halle stationierten Großraum-Transportflugzeuge Antonow-124 aus? Bitte in den Jahren auf die Quartale aufschlüsseln.“**

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Flugbewegungszahlen einzelner Fluggesellschaften werden aus Wettbewerbs- und Datenschutzgründen generell nicht veröffentlicht.

- 12. Wie viele dieser Flüge fielen in die so genannte Nacht-Kernzeit von 22.00 bis 6.00 Uhr?**

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

- 13. Welche an SALE beteiligte Länder buchten in den Jahren 2006 und 2007 Transportkapazität der in Leipzig-Halle stationierten Großraum-Transporter vom Typ Antonow-124?**

In Leipzig/Halle sind im Rahmen des Strategic Airlift Interim Solution (SALIS) – Vertrages zwei Luftfahrzeuge vom Typ Antonow 124-100 ständig auf Abruf stationiert, deren Zugriff grundsätzlich nur für die beteiligten SALIS-Nationen vorgesehen ist. Deutschland hat als SALIS-Mitglied in den Jahren 2006 und 2007 Leistungen aus dem SALIS-Vertrag abgerufen. Darüber hinaus wurde im Jahr 2006 von 12 Nationen und im Jahr 2007 von 14 Nationen Transportkapazität gebucht. Nähere Informationen über Kapazitätsbuchungen bei SALIS liegen der Landesregierung nicht vor.

- 14. In welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt waren die Verträge, die den Transit US-amerikanischer Militärangehöriger über den Flughafen Leipzig-Halle bzw. die Stationierung von Transportmaschinen im Rahmen von SALIS regeln, Gegenstand der Information bzw. Erörterung im Aufsichtsrat der Flughafen Leipzig-Halle GmbH bzw. der mitteldeutschen Flughafen AG oder wurde über diese Nutzungen ausschließlich andersorts entschieden?**

Die Nutzung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle erfolgt auf der Grundlage der für ihn geltenden Betriebsregelungen. Die Nutzung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle für den Transit amerikanischer Militärangehöriger oder auch der Stationierung von Transportmaschinen im Rahmen von SALIS entspricht der Betriebsregelung. Eine Prüfung von Verträgen durch die Aufsichtsräte der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und der Mitteldeutschen Flughafen AG ist im Hinblick auf diese Rechtslage nicht angezeigt. Über die Stationierung der Trans-

portmaschinen AN-124 im Rahmen von SALIS wurde der Aufsichtsrat im Lagebericht des Unternehmens informiert.

- 15. Welche Erfolge unternehmerischer Akquisition gelangen der Flughafen Leipzig-Halle GmbH mit dem Transit US-amerikanischer Militärangehöriger und mit der Stationierung von Antonow-Transportmaschinen im Rahmen von SALIS oder handelt es sich dabei um die konkrete Erfüllung deutscher „Bündnisverpflichtungen“, die auf politischer bzw. militärischer Ebene eingegangen wurden und ohne Mitwirkung der Flughafen Leipzig-Halle GmbH zustande kamen?**

Angaben zur Akquisitionspolitik der Flughafen Leipzig/Halle GmbH können aus wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht veröffentlicht werden. Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle steht aufgrund seiner Eigenschaft als öffentliche Verkehrsinfrastrukturanlage im Rahmen seiner Betriebsgenehmigung und der daraus folgenden Betriebspflicht auch Luftverkehren zur Verfügung, durch die Bündnisverpflichtungen erfüllt werden.