

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner,
Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/12205 –**

Weiterentwicklung des Flughafens Leipzig/Halle und Auswirkungen auf die Menschen in der Region

Vorbemerkung der Fragesteller

Anfang Juni 2019 berichtete unter anderem die „Leipziger Volkszeitung“, dass der Flughafen Leipzig/Halle in den kommenden Jahren erheblich ausgebaut werden soll und Investitionen in Höhe von 500 Mio. Euro geplant seien (www.lvz.de/Region/Mitteldeutschland/Flughafen-Leipzig-Halle-wird-fuer-500-Millionen-Euro-ausgebaut-neues-Frachtzentrum?fbclid=IwAR3Qhcm9K5Pf5v-jhV97IIp2y8KeMCB0RkKJZTZMmz2sIB8cekJN8Mhg40).

Die Bundesregierung hat sich mit dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD dazu verpflichtet, die Frachtfluglandrechte für den Flughafen zu erweitern und diesen generell als Landepunkt für den Luftfrachtverkehr in die assoziierten Dokumente und damit in die Luftverkehrsabkommen aufzunehmen.

1. Inwiefern und in welchem konkreten Umfang plant die Bundesregierung, so wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehen, die Frachtfluglandrechte am Flughafen Leipzig/Halle zu erweitern (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD Randnummer 3747, Seite 81)?
Welche Maßnahmen sind dafür erforderlich und wurden entsprechend ergriffen?
2. Wann wird die Bundesregierung die Erweiterung der Frachtfluglandrechte am Flughafen Leipzig/Halle abgeschlossen haben?
3. Welche Auswirkungen auf den Frachtflugverkehr und den Fluglärm in der Region erwartet die Bundesregierung, nachdem die Frachtfluglandrechte am Flughafen Leipzig/Halle ausgeweitet wurden?

4. Inwiefern, in welchem konkreten Umfang und wann plant die Bundesregierung, so wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehen, den Flughafen Leipzig/Halle generell als Landepunkt für den Luftfrachtverkehr in die assoziierten Dokumente und damit in die Luftverkehrsabkommen aufzunehmen (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD Randnummer 3748-3749, Seite 81)?
5. Welche Auswirkungen auf den Frachtflugverkehr und den Fluglärm in der Region erwartet die Bundesregierung, nachdem der Flughafen Leipzig/Halle generell als Landepunkt für den Luftfrachtverkehr in die assoziierten Dokumente und damit in die Luftverkehrsabkommen aufgenommen wurde?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verpflichtet, einheitliche und diskriminierungsfreie Rahmenbedingungen für einen freien und fairen Wettbewerb zugunsten aller Marktteilnehmer zu schaffen. Das bedeutet, dass das federführende Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bei Luftverkehrsverhandlungen das Interesse des Flughafens Leipzig/Halle, als Landepunkt in Deutschland für den Frachtverkehr benannt zu werden, berücksichtigt. EU-Luftverkehrsabkommen enthalten grundsätzlich keine Beschränkungen zur Anzahl der Landepunkte in den Mitgliedstaaten, d. h. Leipzig/Halle ist ein vereinbarter Landepunkt.

Seit Abschluss der Koalitionsvereinbarung war der Flughafen Leipzig/Halle noch nicht Gegenstand von Verhandlungen mit Drittstaaten, so dass über Auswirkungen auf den Frachtflugverkehr und den Fluglärm in der Region keine Aussagen getroffen werden können.

6. Welche Auswirkungen auf den Frachtflugverkehr und das Güterverkehrsaufkommen sowie die Kapazitäten und die Anzahl der Frachtflüge wird die Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle infolge der geplanten Investitionen in Höhe von 500 Mio. Euro nach Einschätzung der Bundesregierung haben?
7. Wie viele Stellflächen zum Be- und Entladen für Frachtflugzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Zuge der Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle infolge der geplanten Investitionen in Höhe von 500 Mio. Euro ab welchen Zeitpunkten am Flughafen zur Verfügung stehen (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
8. Welche Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner wird die Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle infolge der geplanten Investitionen in Höhe von 500 Mio. Euro nach Einschätzung der Bundesregierung haben, und wie wird sich die Erweiterung auf die Belastung durch den Fluglärm konkret auswirken?
9. Kann die Bundesregierung eine Mehrbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch Fluglärm in Folge der Erweiterung des Flughafens ausschließen?

Wenn nein, warum nicht?

10. Ist der Bundesregierung bekannt, welche konkreten Investitionen am Flughafen Leipzig/Halle ab 2020 für einen Hangar für Privatflugzeuge geplant sind (www.lvz.de/Region/Mitteldeutschland/Flughafen-Leipzig-Halle-wird-fuer-500-Millionen-Euro-ausgebaut-neues-Frachtzentrum?fbclid=IwAR2U2Z8OagMh5CUyyZ1TxXsVWOG3TfRkjsZXERYs-YX0zQh4T4ArpsNbG3o)?

Wenn ja, in welchem Umfang soll in einen entsprechenden Hangar für Privatflugzeuge investiert werden, und welche konkreten Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Flughafen Leipzig/Halle erwartet die Bundesregierung infolge dieser Investition?

11. Ist der Bundesregierung bekannt, inwiefern im Zuge der Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle auch in eine Ausweitung und Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Menschen in der Region investiert werden soll?

Wenn ja, in welchem Umfang soll nach Kenntnis der Bundesregierung in die Verbesserung des Lärmschutzes investiert werden?

12. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass im Zuge der Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle auch in eine Ausweitung und Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Menschen in der Region investiert wird?

Wenn ja, auf welche Weise, und in welchem Umfang?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Die Zuständigkeit für eine Genehmigung diverser Erweiterungsvorhaben am Flughafen Leipzig liegt bei der Landesluftfahrtbehörde des Freistaats Sachsen. Diese wird im Genehmigungsverfahren mögliche Auswirkungen in Bezug auf künftige Verkehre und Fluglärm zu berücksichtigen haben.

13. In welchem Umfang hat die Bundesregierung den Flughafen Leipzig/Halle in den Bereichen Infrastruktur und Betrieb seit dem Jahr 2009 mit finanziellen Mitteln oder auf anderem Wege gefördert (bitte Umfang in Euro, Förderprogramm, Haushaltstitel, Zweck der Förderung, Dauer der Förderung und Gesamtsummen jeweils jahresscheibengenau aufschlüsseln und auch die Gesamtsumme der Förderung zwischen 2000 und 2018 darstellen)?

14. Hat die Bundesregierung ihre Förderung der Infrastruktur und/oder des Betriebs am Flughafen Leipzig/Halle seit 2009 zur Genehmigung der EU-Kommission vorgelegt?

Wenn ja, welche Förderungen wurden der EU-Kommission wann zur Förderung vorgelegt, wann wurde über sie entschieden, welche Förderungen wurden genehmigt, und welche Förderungen wurden abgelehnt?

Was waren für die Ablehnungen jeweils die Gründe?

15. Plant die Bundesregierung, den angekündigten Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle mit finanziellen Mitteln zu fördern oder durch konkrete Maßnahmen zu unterstützen?

Wenn ja, mit welchen finanziellen Mitteln und durch welche konkreten Maßnahmen?

Wenn ja, welche Investitionen und Fördermaßnahmen durch die Bundesregierung müssen durch die EU-Kommission genehmigt werden, und wann sollen sie der EU-Kommission zur Genehmigung vorgelegt werden?

Die Fragen 13 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat den Flughafen Leipzig/Halle in den Bereichen Infrastruktur und Betrieb seit dem Jahr 2009 weder mit finanziellen Mitteln noch auf anderem Wege gefördert. Entsprechend wurden auch der EU-Kommission keine Förderungen zur Prüfung vorgelegt. Die Bundesregierung plant auch nicht, den angekündigten Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle mit finanziellen Mitteln zu fördern oder durch konkrete Maßnahmen zu unterstützen.

16. Inwiefern standen oder stehen Regierungsmitglieder und/oder Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesministerien in Bezug auf den Flughafen Leipzig/Halle in Kontakt mit dem ehemaligen Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen, der laut der Tageszeitung „DER TAGES-SPIEGEL“ Background Mobilität & Verkehr vom 6. Juli 2019 seit kurzem Berater der russischen Fracht-Airline Volga-Dnepr sein soll?
17. Sofern ein Kontakt bestand, welche Themen wurden konkret durch Stanislaw Tillich adressiert, und welche Mitarbeiter waren involviert?
18. Stehen oder standen Stanislaw Tillich und/oder der amtierende Ministerpräsident des Freistaates Sachsen Michael Kretschmer in dieser Angelegenheit mit der Bundesregierung oder nachgeordneten Behörden in Kontakt, um den Luftfrachtverkehr der russischen Volga-Dnepr-Gruppe in Deutschland zu fördern?

Wenn ja, mit welchen Mitgliedern der Bundesregierung standen oder stehen die beiden in Kontakt?

Die Fragen 16 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gegenstand der Abfrage sind Kontakte der Mitglieder der Bundesregierung, der Staatsministerinnen und Staatsminister, der Parlamentarischen Staatssekretärinnen und Parlamentarischen Staatssekretäre sowie Staatssekretärinnen und Staatssekretäre im Rahmen ihrer Zuständigkeit seit September 2016 (Anmeldung der zur Volga-Dnepr-Gruppe zugehörigen CargoLogic Germany GmbH).

Das BMVI hat zu der Kleinen Anfrage eine Ressortabfrage durchgeführt. Eine lückenlose Aufstellung der in dem mehrere Jahre umfassenden Zeitraum stattgefundenen Veranstaltungen, Sitzungen etc. nebst allen jeweiligen Teilnehmern kann allerdings nicht gewährleistet werden. Die nachfolgenden Ausführungen bzw. aufgeführten Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen.

Aufgabenbedingt pflegen Mitglieder der Bundesregierung, Staatsministerinnen und Staatsminister, Parlamentarische Staatssekretärinnen und Parlamentarische Staatssekretäre, Staatssekretärinnen und Staatssekretäre der Bundesministerien in jeder Wahlperiode auch Kontakte zu einer Vielzahl Unternehmen. Eine Verpflichtung zur Erfassung entsprechender Daten (z. B. Erfassung sämtlicher Veranstaltungen, Sitzungen und Termine nebst Teilnehmern) besteht nicht und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt. Insbesondere bei größeren Veranstaltungen (z. B. Festakten, Vorträgen etc.) lässt sich vielfach nicht mehr rekonstruieren, welche Personen teilgenommen haben und welche Gespräche anlässlich dieser Veranstaltungen geführt worden sind.

Unterhalb der Leitungsebene gab es aufgabenbedingt über die bisherige Dauer der bisherigen Wahlperiode vielfältige dienstliche Kontakte von Vertreterinnen und Vertretern des Bundeskanzleramtes und der Ressorts zu Unternehmen. Eine vollständige und umfassende Aufstellung über all diese Kontakte existiert nicht und kann aufgrund fehlender Recherchierbarkeit z. B. wegen Personalwechsel auch nicht erstellt werden. Eine Auflistung von Einzelterminen unterhalb der Leitungsebene erfolgt daher nicht (siehe dazu auch die Vorbemerkung der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/1174 sowie auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/12332).

Stanislaw Tillich stand als einer der vier Vorsitzenden der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ im Austausch mit verschiedenen Mitgliedern der Bundesregierung, darunter auch allgemein in Bezug auf den Flughafen Leipzig/Halle. Stanislaw Tillich hat am 25. März 2019 im Anschluss an ein Telefonat einen Brief an die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel geschrieben, in dem er um Unterstützung für den Flughafen Leipzig geworben und sich für den Verbleib der Volga-Dnepr-Gruppe am Flughafen eingesetzt hat. Dieser wurde durch die Bundeskanzlerin mit Brief vom 6. Mai 2019 beantwortet. Die Bundeskanzlerin verweist in ihrem Antwortschreiben darauf, dass es sich hierbei um eine wirtschaftliche Entscheidung des Konzerns handle, auf die die Bundesregierung keinen Einfluss habe.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD wurde vereinbart, die Frachtfluglanderechte für den Flughafen Leipzig-Halle zu erweitern und diesen generell als Landepunkt für den Luftfrachtverkehr in die assoziierten Dokumente und damit in die Luftverkehrsabkommen aufzunehmen. Daher haben zu diesem Thema auch Gespräche zwischen dem Bundesminister Andreas Scheuer und dem Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsens Michael Kretschmer stattgefunden.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung mögliche Auswirkungen und Reaktionen aus dem Ausland bzgl. des Engagements des russischen Unternehmens Volga Dnepr?

Ist nach Kenntnis der Bundesregierung analog zu North Stream 2 mit politischen Diskussionen auf europäischer und globaler Ebene zu rechnen, ggf. mit Maßnahmen gegen Deutschland und die deutsche Wirtschaft?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

20. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus einem Artikel des „Handelsblattes“ vom 25. Februar 2019, worin ausführlich über die Eigentümerstruktur der Volga-Dnepr-Gruppe und ihrer öffentlich nicht bekannten Finanzverhältnisse berichtet wird?

Wie beurteilt die Bundesregierung die Eigentümerstruktur und die Finanzierung der am Flughafen Leipzig/Halle verstärkt operierenden Volga Dnepr Airlines und ihrer Tochtergesellschaften?

Die Eigentümerstruktur von Fluggesellschaften, die auf der Grundlage bilateraler Luftverkehrsabkommen deutsche Flughäfen anfliegen, ist nicht Gegenstand der Abkommen, sondern unterliegt der Aufsicht des jeweiligen Drittstaats. Die Eigentümerstruktur von Fluggesellschaften, die einen Antrag auf Zulassung in Deutschland stellen, wird vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) im Lichte der Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 untersucht und bewertet.

21. Wie beurteilt die Bundesregierung die Umwelt- und Klimaverträglichkeit der Flugzeugtypen Antonov 12 und Antonov 26 sowie konkret von Antonov AN-124-Frachtern, die am Flughafen Leipzig/Halle eingesetzt werden?

Die am Flughafen Leipzig/Halle eingesetzten Antonov-Flugzeuge verfügen über Kapitel-3 Lärmzeugnisse, d. h. nach ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) Annex 16 Volume I Kapitel 3. Für neue Flugzeugtypen, die aktuell zugelassen werden, gelten zwar strengere Grenzwerte nach Kapitel 14, aber die Antonov-Transportflugzeuge haben, da sie ursprünglich militärische Entwicklungen waren, ein so spezielles Einsatzprofil, dass sie in der Regel nicht durch modernere/leisere zivile Transportflugzeuge ersetzt werden können. Hinsichtlich der CO₂-Emissionen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

22. Wie schätzt die Bundesregierung den sicherheitstechnischen Standard der Antonov AN-124 und Iljuschin IL-76 nach den einschlägigen EU/EASA-Vorschriften ein?

Für die Luftfahrzeugmuster AN-124 und IL-76 bestehen durch Drittstaaten erteilte Musterzulassungen (u. a. durch die Ukraine sowie die Russische Föderation). Insofern unterliegen diese Luftfahrzeuge den EASA-Vorschriften, wie sie bei Sicherheitsüberprüfungen im internationalen Zivilluftverkehr Anwendung finden. Im Rahmen des EASA Ramp Inspection Programmes werden alle Luftfahrtunternehmen mit derartigen Luftfahrzeugmustern regelmäßigen Inspektionen unterzogen. Die Einhaltung der internationalen Mindeststandards wird hierbei sichergestellt.

23. Beabsichtigt die Bundesregierung, Erleichterungen für eine dauerhafte Stationierung bzw. den dauerhaften Einsatz von Antonov AN-124-Frachtern der Volga-Dnepr-Gruppe oder Antonov Airlines an deutschen Flughäfen zu ermöglichen?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Wenn nein, warum nicht?

24. Rechnet die Bundesregierung mit einem verstärkten Einsatz der Flugzeugtypen Antonov 12 und Antonov 26 sowie konkret von Antonov AN-124-Frachtern am Flughafen Leipzig/Halle, und mit welchen Auswirkungen für den Fluglärm (Häufigkeit und Intensität) rechnet die Bundesregierung für diesen Fall?

26. Beabsichtigt die Bundesregierung, Erleichterungen für eine dauerhafte Stationierung von Antonov AN-124-Frachtern der Volga-Dnepr-Gruppe oder Antonov Airlines auf deutschem Hoheitsgebiet zu schaffen?

Die Fragen 23, 24 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung und den nachgeordneten Behörden liegen keine Anträge für eine dauerhafte Stationierung oder einen verstärkten Einsatz von Antonov AN-124 Frachtflugzeugen vor. Hinsichtlich der Luftfahrzeugmuster Antonov AN-12 und AN-26 ist zudem festzustellen, dass sich die Zahl der wenigen aktiven Flugzeuge weiterhin verringern wird. Auch sind nach Kenntnis der Bundesregierung keine Erleichterungen für dauerhafte Stationierungen von Antonov AN-124 geplant.

25. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des Hauptgeschäftsführers des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) aus dem Artikel des „Handelsblatts“ vom 25. Februar 2019, dass „schon heute keine fairen Spielregeln bei Verhandlungen über Verkehrsrechte zwischen Deutschland und Russland möglich“ seien, und wie beeinflusst aus Sicht der Bundesregierung eine steigende Präsenz der Volga-Dnepr-Gruppe in Deutschland und insbesondere ein deutsches Betreiberzeugnis das bilaterale Luftverkehrsverhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Russischen Föderation?

Der bilaterale Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Russischen Föderation wird auf der Grundlage des Abkommens vom 14. Juli 1993 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Russischen Föderation über den Luftverkehr sowie weiterer bilateraler Vereinbarungen zwischen den zivilen Luftfahrtbehörden durchgeführt. Luftverkehrsverhandlungen sind auf beiden Seiten stets von der Absicht geprägt, die wirtschaftlichen Gestaltungsmöglichkeiten der eigenen Luftfahrtunternehmen zu erweitern und Planungssicherheit zu erreichen. Großes Interesse besteht für deutsche Luftfahrtunternehmen an der Nutzung der transsibirischen Strecken für Überflüge über russisches Hoheitsgebiet nach Asien, die hinsichtlich der Anzahl der Luftfahrtunternehmen und des Frequenzrahmens von russischer Seite streng reglementiert und zudem mit hohen Zahlungen (sog. „royalties“) belegt werden. Die Entscheidung über die Erteilung einer deutschen Betriebsgenehmigung unterliegt den strengen Anforderungen nach europäischem und deutschem Recht an Eigentum und Kontrolle.

27. Könnte eine europäische Fluggesellschaft die Flugzeugmodelle Antonov AN-124 oder Iljuschin Il-76 unter ihrem Luftfahrt-Betreiberzeugnis betreiben, also könnten sie beispielsweise in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen werden?

Beide Luftfahrzeugmuster verfügen derzeit über keine europäische oder deutsche Musterzulassung und können daher nicht unter einem europäischen Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) betrieben werden und auch nicht in die deutsche Luftfahrzeugrolle aufgenommen werden.

