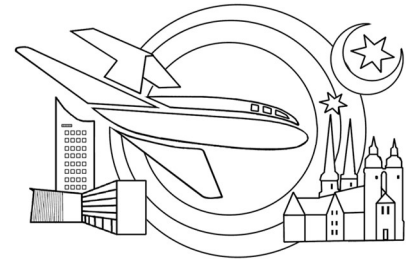


Pressemitteilung

der Bürgerinitiative IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e. V.
Mitglied im Netzwerk „Zukunft LEJ“
Mitglied im Deutscher Fluglärmdienst (DFLD)
www.Nachtflugverbot-Leipzig.de



Klimalast Frachtflug

Der Flughafen Leipzig/Halle hat im Jahre 2018 einen Klimaschaden von 400 Millionen Euro verursacht

Der Flugverkehr ist einer der am stärksten wachsenden CO₂-Emittenten weltweit. Ein Ende dieses Wachstums ist nicht in Sicht, ganz im Gegenteil. Berechnungen des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2016 haben ergeben, dass Fliegen etwa fünf bis sechs Mal so klimaschädlich ist wie die Bahn oder der Bus.

Die Bürgerinitiativen für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW) haben für den Flughafen Hamburg eine CO₂-Last von 2 Millionen Tonnen nach dem Halbstreckenprinzip¹ ermittelt.

Angeregt durch diese Zahlen hat die IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V. die CO₂-Last für den Flughafen Leipzig/Halle ermittelt. Seit Jahren steigt am Frachtflughafen Leipzig/Halle der Ausstoß des klimaschädlichen CO₂ durch den stetig steigenden hohen Anteil von Langstrecken-Frachtflügen überproportional an. Nach Berechnungen des Bundesumweltamtes verursacht zum Beispiel die Emission einer Tonne Kohlendioxid (CO₂) Schäden von rund 180 Euro.

- **Das ist ein wirtschaftlicher Schaden zwischen 360 und 450 Millionen Euro - pro Jahr!**

Nach unseren Berechnungen kommen wir in Abhängigkeit unterschiedlicher Berechnungsmethoden zu folgendem Ergebnis:

- Klimalast durch Passagierflüge: ca. 450.000 bis 590.000 Tonnen CO₂
- Klimalast durch Frachtflüge: ca. 1.680.000 bis 1.910.000 Tonnen CO₂

Daraus ergibt sich für den Frachtflughafen Leipzig/Halle eine Gesamtbelastung von etwa 2 bis 2,5 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr! Damit liegt der wirtschaftliche Schaden für die Region Leipzig-Halle unter Zugrundelegung der Berechnungen des Umweltbundesamtes zwischen 360 und 450 Millionen Euro - pro Jahr!

Der Flughafen Leipzig/Halle liegt somit auch beim CO₂-Ausstoß in Europa in der absoluten Spitzengruppe. Weitere klimaschädliche Gase wie Stickoxid- oder NO_x-Emissionen, die aus den Triebwerken in großen Höhen ausgestoßen werden, belasten so das Klima noch zusätzlich.

Die externen Kosten des Luftverkehrs in Form von Gesundheitsschäden durch Lärm und Luftverschmutzung sowie durch Klimaschäden aufgrund der wachsenden CO₂-Emissionen wird für Deutschland auf etwa 6 Mrd. Euro p.a. geschätzt. Aufgrund der Wachstumsdynamik nimmt diese Größenordnung bis 2030 um knapp 50% auf rund 8,3 Mrd. Euro zu. Dabei sind weitere volkswirtschaftliche Kosten wie ungedeckte Infrastrukturkosten aufgrund von Steuerbefreiungen noch nicht berücksichtigt.

„Die Prioritäten für den Frachtflughafen Leipzig/Halle sind vom Freistaat Sachsen ganz klar vorgegeben: Zuerst kommt der Luftfrachtverkehr und dann wird vielleicht noch irgendwie versucht, Umweltschutz zu betreiben. Das ist ein unerträglicher Zustand und zeigt die völlige klimapolitische Arg- und auch Ahnungslosigkeit der Verantwortlichen für den Frachtflughafen Leipzig/Halle auf“, kritisiert Peter Richter, Vorsitzender der IG Nachtflugverbot.

Richter fordert weiterhin „die ersatzlose Streichung sämtlicher politisch beschlossenen Wachstums- und Rabattprogramme des stadtnahen Frachtflughafenbetriebes, einen Stopp aller kapazitätssteigernden Maßnahmen sowie eine deutliche Reduzierung der Flugbewegungen, insbesondere in der Nacht!“

„Dresden müsse endlich erkennen, dass ein stadtnaher Flughafen wie Leipzig/Halle nun mal einer ist, weder eine uneingeschränkte Nachtflugerlaubnis für Fracht- und Militärflugzeuge, noch schier unendliche Kapazitätserweiterungen für den klimaschädlichen Luftfrachtverkehr haben kann“, appelliert Richter an die Verhandlungsführer und an das federführende sächsische Wirtschaftsministerium.

Erklärung

¹ Es werden nur die abgehenden Flüge zugrunde gelegt