

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)



Januar 2026

Bl „Gegen die neue Flugroute“, 04139 Leipzig, PF 26 01 10
Mitglied in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
pressefluglaermleipzig@t-online.de
www.fluglaermleipzig.de

IN DIESER AUSGABE

Sachsens Flughäfen und ihre
strukturellen Verluste:

1–6

Sachsens Flughäfen und ihre strukturellen Verluste

Zeit für den politischen Notausgang

Transparenz? Fehlanzeige: Wie Sachsen seine Bürger im Dunkeln lässt

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Situation des MFAG-Konzerns entsteht seit Jahren ein Bild, das nicht immer vollständig oder zeitnah an die Öffentlichkeit gelangt. So werden bestimmte Informationen erst verspätet oder nur in begrenztem Umfang veröffentlicht. Besonders die Beteiligungsberichte auf Landesebene lassen erkennen, dass Informationspflichten nicht in jedem Fall umfassend erfüllt werden. Die daraus entstehenden Informationsasymmetrien können strukturelle Gründe haben, stehen aber möglicherweise auch im Zusammenhang mit dem Bestreben, politische Entscheidungen und deren Folgen nicht zu stark in den Fokus der öffentlichen Diskussion geraten zu lassen. Wenn jedoch eigene institutionelle Interessen stärker gewichtet werden als eine transparente Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit, besteht die Gefahr, dass Entscheidungen weniger effizient ausfallen und öffentliche Mittel nicht optimal eingesetzt werden.

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

Milliardengrab Flughafen: Politisches Versagen mit Ansage

Die Historie des Flughafenkonzerns ist ein idealtypisches Beispiel für politische Fehlentscheidungen und für den mangelnden Entscheidungswillen, aus nachhaltig nicht profitablen Investitionen auszuweichen. Trotz nicht vorhandener Detailinformationen kann die interessierte Öffentlichkeit anhand des IDW S6 Sanierungsgutachtens von KPMG aus dem Jahr 2024 deutlich erkennen, dass die sächsischen Flughäfen dauerhaft unprofitabel sind: Die Banken waren nicht bereit, Gelder für den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle zur Verfügung zu stellen, weil die Ausfallwahrscheinlichkeit des Kapitaldienstes als zu hoch eingeschätzt wurde. Inwieweit sich diese Risikobeurteilung durch die öffentlichen Zuzahlungen verändert hat, wird man sehen.

DHL gewinnt – Sachsen zahlt: Ein Vertrag gegen das Gemeinwohl

Die immer noch desolate wirtschaftliche Lage der FLH GmbH ist verwunderlich, denn im vergangenen Jahr wurde der Vertrag mit DHL neu verhandelt. DHL ist faktisch der wirtschaftliche Eigentümer der Infrastruktur und nutzt große Teile des Leipziger Flughafens im Dauerbetrieb; dennoch verdient die FLH GmbH mit der Bereitstellung der Anlagen immer noch kein Geld. Offensichtlich wurden auch hier wieder langfristige Verträge geschlossen, die für das Land Sachsen nachteilig sind. Für derartige belastende Verträge wären eigentlich Drohverlustrückstellungen zu bilden und auch dies verdeutlicht, dass wiederum ineffiziente Entscheidungen auf höchster Ebene getroffen wurden; die negativen Folgewirkungen reichen bis zum Jahr 2053.

Subventionierte Verluste statt öffentlicher Nutzen

Durch die dauerhafte Belastung des Sächsischen Staatshaushalts infolge der umfangreichen Finanzmittel, die zur Sicherung der Liquidität des Flughafenkonzerns und zum Ausgleich seiner anhaltenden Verluste bereitgestellt werden, sind die mit dem DHL-Betrieb verbundenen externen Effekte, wie Fluglärm und Schadstoffemissionen, zunehmend in den Hintergrund getreten; gleichzeitig wurde der Kreis von Fehlentscheidungen betroffener Personen deutlich erweitert. In Anbetracht des fehlenden Wirtschaftswachstums und der geringer werdenden Steuereinnahmen schränkt der fast ausschließlich stattfindende und hoch subventionierte Frachtbetrieb die Ressourcenallokation auf andere Projekte deutlich ein. Infolgedessen wird sich ein stärkerer Widerstand gegen diese Subventionspolitik formieren, vor allem auch deswegen, weil durch den fehlenden Passagierverkehr für die Bürgerschaft kein direkter Nutzen erkennbar ist.

Gefälligkeitsgutachten statt ehrlicher Analyse

Aufkommende Widerstände sollen offensichtlich mit teuren Gefälligkeitsgutachten oder tendenziös aufbereiteten Umfragen vermieden werden. Und derartige lukrative Aufträge werden nicht etwa an öffentlich-rechtliche Forschungsinstitute vergeben, sondern an privatwirtschaftliche Unternehmen. Das jüngste auf der Website der MFAG veröffentlichte IW Consult Gutachten vom Januar 2026 bestätigt nun – wie zu erwarten war – welchen immensen volkswirtschaftlichen Nutzen beide Flughäfen für Sachsen haben. Beide, der Logistikmuskel in Leipzig und das Hirn des „Silicon Saxony“ in Dresden würden den Korpus der Sächsischen Wirtschaft stärken; leider strotzte die sächsische Wirtschaft in den letzten Jahren allerdings nicht vor Kraft, sondern entwickelte sich eher rückläufig.

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

Derartige Erkenntnisse kann man zwar mit einem lächelnden Auge registrieren, aber man sollte sich stets auch darüber bewusst sein, dass solche Auftragsarbeiten sehr preisintensiv sind und letztlich nur den Zweck haben, die Entscheidungsträger vor politischer Verantwortung zu schützen. Weiterhin sollte man die Ergebnisse auch anzweifeln, vor allem vor dem Hintergrund bisheriger Gutachten. Die Intraplan Consult GmbH hatte seinerzeit ein deutliches Wachstum der Flugbewegungen prognostiziert, das als zentrale Begründung für den Ausbau des Flughafens herangezogen wurde. Tatsächlich sind die Flugbewegungen jedoch seit Jahren rückläufig, sodass die Abweichungen zwischen den früheren Prognosen und den empirischen Entwicklungen zunehmend sichtbar werden.

Medienversagen: Warum niemand die Zahlen wirklich hinterfragt

Warum die offensichtlichen Prognosefehler des Gutachtens in der Berichterstattung von LVZ oder MDR bislang nicht aufgegriffen und nicht als Grundlage für eine kritischere Diskussion genutzt werden, bleibt unklar. Die öffentlichen Leitmedien haben eigentlich die Aufgabe, das Handeln des Staates kritisch zu werten. Leider kommen sie dieser seit Jahren nicht im erforderlichen Maße nach. Dieser Umstand schafft ein Kontrollvakuum, welches dazu beiträgt, dass politische Handlungen risikolos sind, weil ihnen keine Konsequenzen folgen, nämlich weder persönliche Haftung noch öffentliche Kritik. Insofern tragen auch die Medien eine Mitverantwortung dafür, dass staatliches Handeln an entscheidenden Stellen ineffizient bleibt.

Subvention oder Selbsttäuschung? Wer hier wirklich profitiert

Zur Gewährung von Subventionen ist im Übrigen anzumerken, dass solche, werden sie an private Unternehmen gezahlt, nur vorübergehend vorteilhaft sein können. Langfristig gewährte Subventionen schaffen nämlich ein Überangebot und verhindern notwendige Transformationsprozesse. Und der Begriff der Subvention wird aus volkswirtschaftlicher Perspektive sehr allgemein definiert: Subventionen sind Zahlungen des Staates an Unternehmen, denen keine direkten Gegenleistungen gegenüberstehen. Damit ist die Definition vollständig. Tritt der Staat als Gesellschafter auf, dann handelt es sich um Zuzahlungen, die das Eigenkapital der Gesellschaft erhöhen. Hierdurch haben die dauerhaften Zuzahlungen des Freistaates auch tatsächlich Subventionscharakter im Sinne einer volkswirtschaftlichen Definition. Nun liegt auch durchaus die Vermutung nahe, dass die DHL die eigentliche Begünstigte der Zuzahlungen ist, da sie die Infrastruktur zu nicht adäquaten Preisen nutzt; ein Umstand, der maßgeblich zu den wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Flughafengesellschaft beiträgt. Und ein erheblicher gesamtwirtschaftlicher Nutzen scheint vom Drehkreuz eben nicht auszugehen, da Sachsen in der aktuellen Rezession im Vergleich zu anderen Bundesländern besser abschneiden müsste. Das ist jedoch nicht der Fall.

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

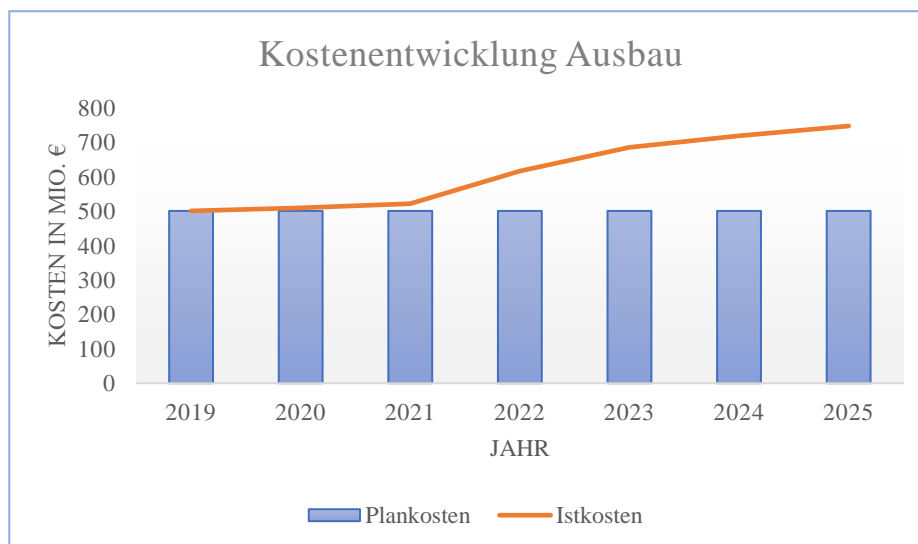
«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

Kostenexplosion mit Ansage: 500 Millionen werden zu 750

Es bleibt noch der Blick in die Zukunft und dieser soll sich anhand der Baupreisentwicklung von 2019 bis 2025 vollziehen. Bisher stehen für den Ausbau des Leipziger Frachtflughafens immer noch die 500 Mio. € Kosten im Raum, die seit Jahren in der öffentlichen Diskussion nicht aktualisiert wurden. Dies soll nun im Fluglärmreport erneut erfolgen und dabei bleiben sämtliche Nebenkosten, wie z. B. die Finanzierung der Schwimmhalle in Schkeuditz und div. Infrastruktur, außen vor. Ein möglicher repräsentativer Baupreisindex (Verkehrswegebau mit Oberschichten aus Asphalt) stand 2019 bei 96,0 Indexpunkten. Im Jahr 2025 sind es nun bereits 143,3. Das ist eine Steigerung von 49,3 % und bedeutet, dass für den Ausbau, wäre dieser 2025 durchgeführt worden, 746 Mio. € angefallen wären:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Indexpunkte	96	97,7	100	118,2	131,5	137,8	143,3
Wachstum	-	0,0177	0,0417	0,2313	0,3698	0,4354	0,4927
Plankosten in Mio. €	500	500	500	500	500	500	500
Istkosten in Mio. €	500	509	521	616	685	718	746

Folgende Abbildung stellt die Plankosten i. H. von 500 Mio. € der tatsächlichen Entwicklung gegenüber:



Im Jahr 2026 oder 2027 wird es mit Sicherheit noch teurer werden.

Infolgedessen werden die Kreditsummen und damit auch die zukünftige Zinsbelastung höher ausfallen.

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

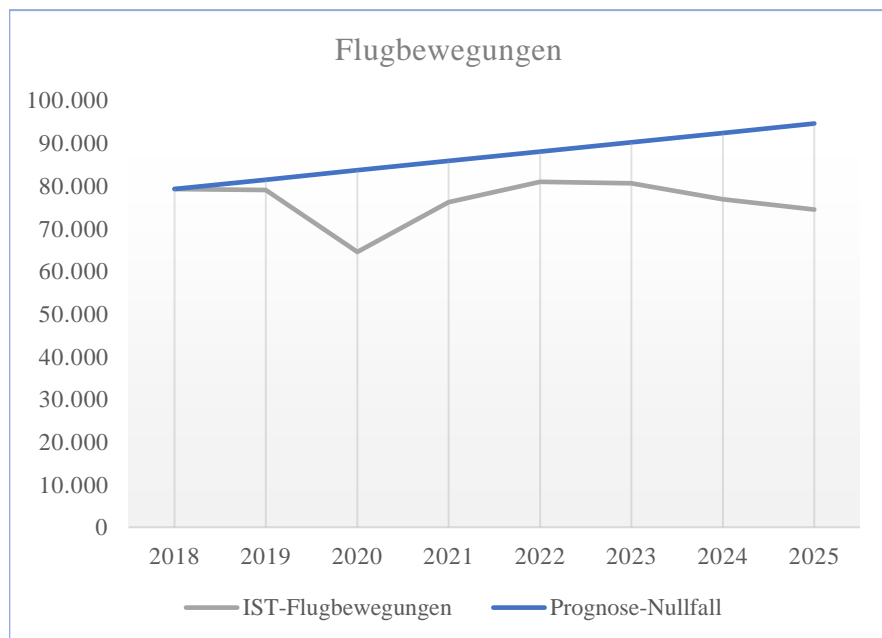
Prognosen widerlegt – und trotzdem soll weitergebaut werden

Um den Freistaat finanziell zu entlasten und so mehr Spielraum für vorteilhafte Investitionen zu schaffen, sollte auf jeden Fall der Dresdner Flughafen aufgegeben werden. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Sachsen zwei Flughäfen subventioniert, die ca. 100 km voneinander entfernt sind und von denen fast keine Airlines abheben. Des Weiteren sollte von Juristen geprüft werden, ob der DHL-Vertrag nachträglich angepasst werden kann. Darüber hinaus muss der Ausbau gestoppt werden, denn er ist nicht notwendig. Das von der Intraplan prognostizierte Wachstum findet nämlich nicht statt, was die Entwicklung der Flugbewegungen verdeutlicht:

Jahr	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Prognosenullfall	81.409	81.409	83.599	85.790	87.980	90.170	92.360	94.550
Ist-Flugbewegungen	79.219	78.980	64.483	76.104	80.903	80.536	76.827	74.411
Differenz	2.190	2.429	19.116	9.686	7.077	9.634	15.533	20.139

Im Jahr 2025 betrug die Abweichung zwischen den von der Intraplan Consult GmbH prognostizierten Flugbewegungen und den tatsächlich stattgefundenen 20.139.

Die folgende Grafik stellt die Entwicklung der Abweichung anschaulich dar:



Freilich lässt es sich ohne eigene Verantwortung immer leicht argumentieren, und gewiss stehen unsere Politiker unter erheblichem Druck, insbesondere seitens des DHL-Konzerns und anderer Unternehmen. Aber gerade deswegen sollte eine ergebnisoffene und wahrhaftige Diskussion im Parlament bezüglich der geplanten Sanierungsmaßnahmen erfolgen, vor allem vor dem Hintergrund der tatsächlichen Entwicklungen.

Angesichts der äußerst prekären Haushaltslage ist eine grundlegende Revision der bisherigen politischen Entscheidungen dringend erforderlich. Nur so lässt sich verhindern, dass partikulare Interessen und geschönte Darstellungen erneut schwerer wiegen als das Wohl des Landes und seiner Bürgerschaft.

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)



FAKT!

Der Flughafen
Leipzig-Halle
ist die



LAUTESTE
STADTNAHE
NÄCHTLICHE

Lärmquelle
Deutschlands.



FON

0341 4 61 54 40



WEB

www.fluglaermleipzig.de



MAIL

info@fluglaermleipzig.de
pressefluglaermleipzig@t-online.de



ANSCHRIFT

Bl „Gegen die neue Flugroute“
04139 Leipzig, Postfach 26 01 10



TREFFEN

Jeden letzten Donnerstag eines
Monats.

Anfragen immer gerne unter
den angegebenen
Mail-adressen

Die Klage gegen den Flughafenausbau ist nicht nur juristischer Widerstand – sie ist ein notwendiger Aufstand gegen eine Politik der Verantwortungslosigkeit. Helfen Sie uns mit einer Spende zur Klageunterstützung, diesen Aufstand zu gewinnen. Jeder Euro kommt an! Als nicht von staatlicher oder kommunaler Seite finanziell unterstützte Initiative, die Großes für die Region bewirken will, sind wir auf Ihre Hilfe angewiesen.

Empfänger: IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.
Bank: Volksbank Delitzsch eG
IBAN: DE04 8609 5554 0176 7056 20
BIC: GENODEF1DZ1
Verw. Zweck: Frachtflugausbau verhindern

Gern stellen wir Ihnen auf Wunsch eine Spendenquittung aus.