

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)



August/September 2026

BI „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

Jetzt wird verhandelt	1
Zu groß gebaut – und jetzt auf dem Weg zum Rüstungsstandort?	2 -4

Flughafenausbau vor Gericht – jetzt wird verhandelt Ein Verfahren von bundesweiter Bedeutung

Der Streit um den weiteren Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle geht in die nächste entscheidende Phase.

Am 3., 4. und 5. November 2026 wird die Klage mündlich verhandelt.

Das Verfahren ist von bundesweiter Bedeutung, denn es geht um grundsätzliche Fragen des weiteren Ausbaus und der Entwicklung des Frachtflughafens Leipzig/Halle – mit möglichen Auswirkungen weit über die Region hinaus.

Wir als Aktionsbündnis werden an allen Verhandlungstagen aktuell berichten und unsere Leser über den Verlauf und die wichtigsten Entwicklungen informieren.

Weitere Informationen zum Verfahren finden Sie hier: [Grundsatzverfahren Leipzig/Halle - Fluglärm](#)

Interesse, am 3. November in Bautzen dabei zu sein? Melden Sie sich für nähere Informationen bei unserem Organisationsteam Busfahrt:

Peter Büscher: Mail pbuescher@gmx.net, Mobil 0178 7778860

Jupp Trauth: Mail jupp.trauth@posteo.de, Mobil 0170 2478739

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)

Zu groß gebaut – und jetzt auf dem Weg zum Rüstungsstandort?

25 Jahre Flughafenpolitik zwischen Größenwahn, Sanierung und neuer Nutzung

Es ist eine bemerkenswerte Entwicklung: Vor 25 Jahren wurde der Flughafen Leipzig/Halle mit großen Erwartungen ausgebaut. Ein moderner, leistungsfähiger Flughafen sollte die Region in eine neue wirtschaftliche Zukunft führen. Heute, ein Vierteljahrhundert später, liefert ausgerechnet der Vorstand der Mitteldeutschen Flughafen AG ein bemerkenswertes Eingeständnis. Götz Ahmeln erklärte mit Blick auf die Flughäfen Leipzig und Dresden: „**In Dresden wie in Leipzig wurden die Terminals vor 25 Jahren leider viel zu groß gebaut.**“ Das ist mehr als eine beiläufige Bemerkung. Es ist die nachträgliche Bestätigung dessen, wovor Bürgerinnen und Bürger bereits vor Jahrzehnten gewarnt hatten. Sie wurden nicht ernst genommen.

1.400 Hektar für 2,1 Millionen Passagiere

Die Dimensionen des Flughafens Leipzig/Halle sind gewaltig. Rund **1.400 Hektar** umfasst das Flughafengelände. Damit gehört **LEJ flächenmäßig zu den größten Verkehrsflughäfen Deutschlands**.

Doch beim Passagierverkehr sieht die Wirklichkeit völlig anders aus: 2025 wurden dort lediglich rund **2,12 Millionen Passagiere** abgefertigt, 2026 werden es nochmal deutlich weniger. Frankfurt kam im selben Jahr auf etwa 63 Millionen, München auf 43 Millionen und Berlin auf rund 26 Millionen Passagiere.

Leipzig/Halle ist deshalb längst kein klassischer Passagierflughafen mehr, obwohl ursprünglich dafür gebaut. Seine besondere Bedeutung liegt im Luftfrachtverkehr. 2025 wurden rund **1,39 Millionen Tonnen Fracht und Post** umgeschlagen. Damit gehört LEJ zu den wichtigsten Frachtflughäfen Deutschlands – direkt vor den Toren zweier Großstädte. Das ist eine Realität, die man anerkennen muss. Aber sie beantwortet noch lange nicht die entscheidenden Fragen:

Wie sinnvoll und wirtschaftlich ist es, eine derart riesige Infrastruktur immer weiter auszubauen, wenn selbst die Betreiber heute einräumen, dass wesentliche Teile der vor 25 Jahren geschaffenen Passagierinfrastruktur überdimensioniert sind und ggf. in Teilen abgerissen werden sollen? Und wie kann es sein, dass ein Flughafen mit dem höchsten Frachtaufkommen/ha in Deutschland noch immer defizitär ist? Denn die wirtschaftliche Geschichte der vergangenen Jahre ist keineswegs eine Erfolgsgeschichte ohne Brüche.



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)

Die Mitteldeutsche Flughafen AG musste ein umfangreiches Sanierungsprogramm durchlaufen. 2024 stand unter dem Strich ein Verlust von **53,5 Millionen Euro**. Erst 2025 gelang mit einem Überschuss von **10,5 Millionen Euro** wieder ein positives Ergebnis – auf dem Papier. Denn das Ergebnis kam inklusive des von Sachsen 2025 geleisteten und erfolgswirksam vereinnahmten Zuschusses (41,2 Mio. €) zustande. Wie wir bereits in unserem Juni-Fluglärmreport aufgezeigt haben, lebt der Flughafen von Steuergeldern, nicht vom Erfolg. Und selbst das wäre nur die halbe Wahrheit. Denn der Gewinn von 2025 kam **nach massiven Sanierungsmaßnahmen** und unter Bedingungen zustande, bei denen auch die Übernahme hoheitlicher Kosten eine Rolle spielte. Nacht für Nacht donnern nun Frachtmaschinen über die Region. Für die Menschen in den betroffenen Gemeinden bedeutet diese Entwicklung Lärm, gesundheitliche Belastungen und eine massive Ausweitung der Infrastruktur – und die Einnahmen reichen trotzdem nicht.

Vom Passagierflughafen zum Frachtgiganten

Markus Kopp, damals Vorstandsvorsitzender der Mitteldeutschen Flughafen AG, formulierte die Aufgabenteilung bereits 2008 unmissverständlich: Leipzig/Halle sollte zu einem der wichtigsten Luftfrachtdrehkreuze Deutschlands und langfristig zu einem der fünf größten Cargo-Hubs Europas werden. Dresden dagegen sollte zu einem der attraktivsten Regionalflughäfen Mitteleuropas entwickelt werden.

Damit wurde für Leipzig/Halle bewusst ein anderer Weg eingeschlagen als für viele vergleichbare deutsche Flughäfen. Ohne diesen Strategiewechsel hätte Leipzig/Halle – wie etwa Hannover oder Nürnberg (4 bis 6 Mio. Passagiere) – deutlich stärker auf den Passagierverkehr setzen können. Das vorhandene Einwohner- und Wirtschaftspotenzial Mitteldeutschlands hätte dafür durchaus eine Grundlage geboten! Heute dagegen prägt vor allem das Frachtgeschäft den Standort. Siehe hierzu auch unser Fluglärmreport vom September 2025 – Gier frisst Hirn: https://www.fluglaermleipzig.de/Report/FLR_2509.pdf

Stattdessen wurde Leipzig/Halle konsequent zu einem der größten europäischen Luftfrachtstandorte ausgebaut, **die militärische Nutzung eroberte sich stillschweigend Stück für Stück vom Kuchen eines zivilen Flughafens**. Der Flughafen ist nun rund um die Uhr in Betrieb. Nacht für Nacht donnern Frachtmaschinen über die Region. Für die Menschen in den betroffenen Gemeinden bedeutet diese Entwicklung eine erhebliche Zunahme von Fluglärm, gesundheitlichen Belastungen und Infrastruktur. Gleichzeitig steht die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens weiterhin in der Kritik. Wer zieht die Verantwortlichen zur Rechenschaft? Natürlich niemand. Es ist das alte Lied, die Rechnung zahlt der Steuerzahler – ohne Einflussmöglichkeit.

Und genau hier liegt der Kern des Konflikts:

Die Bürgerinitiativen bestreiten nicht, dass Leipzig/Halle ein bedeutender Flughafen ist. Sie stellen aber die Frage, ob seine Bedeutung zwangsläufig immer weitere Expansionen rechtfertigt – und ob dabei die Interessen der betroffenen Bevölkerung im Speziellen und des Steuerzahlers im Allgemeinen ausreichend berücksichtigt werden.

Denn eines sollte nach 25 Jahren Ausbaupolitik eigentlich klar sein:

Größer ist nicht automatisch besser. Und mehr Fracht bedeutet nicht automatisch mehr Nutzen für die Region.

Vor allem aber darf wirtschaftliches Wachstum nicht zum Selbstzweck werden – schon gar nicht dann, wenn die Belastungen am Ende vor allem diejenigen tragen, die unter den Start- und Landungen leiden.

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)

Und jetzt kommt die Rüstung

Während die Flughafenpolitik weiter über Wachstum, neue Ertragspotenziale und die Zukunft des Standortes nachdenkt, entsteht in Leipzig auch außerhalb des Flughafens eine völlig neue Dimension wirtschaftlicher Nutzung. Das US-Rüstungsunternehmen Covenant will ab 2027 in Leipzig Langstrecken-Marschflugkörper des Typs „Anthem“ produzieren. Der Produktionsstart ist für das erste Quartal 2027 vorgesehen, bereits Anfang Oktober 2026 soll das Werk offiziell eröffnet werden.

Normalerweise können Politiker kaum widerstehen, wenn es um vermeintliche Erfolgsgeschichten geht. Dann gibt es Pressefotos, Lobeshymnen und Fanfaren. Bei diesem Projekt scheint dagegen eine neue politische Tugend zu gelten: Schweigen. Keine großen Ankündigungen, kaum öffentliche Diskussionen über Folgen und Risiken. Stattdessen: möglichst wenig Öffentlichkeit. So sieht Bürgerbeteiligung im modernen Leipzig/Sachsen offenbar aus: Man beteiligt die Bürger nicht an der Entscheidung – sondern später an Lärm, Risiken und Konsequenzen.

Zwar entsteht die Fabrik offenbar nicht auf dem eigentlichen Flughafengelände, sondern im Leipziger Norden. Flughafen und Rüstungsfabrik gleichzusetzen, wäre deshalb falsch. Doch die Entwicklung wirft eine grundsätzliche Frage auf:

Welche Zukunft soll Leipzig eigentlich bekommen?

Leipzig – die Stadt der Friedlichen Revolution

Gerade hier liegt der Widerspruch. Leipzig ist die Stadt der Friedlichen Revolution von 1989. Hunderttausende gingen auf die Straße – für Freiheit, Demokratie und das Recht, politischen Entscheidungen zu widersprechen. Ausgerechnet hier wächst nun der Widerstand gegen die geplante Rüstungsproduktion. Sicherheitsrisiken und die Frage, ob militärische Produktion in einer Großstadt der richtige Weg ist, werden öffentlich diskutiert.

Man muss diese Kritik nicht teilen, um eines festzustellen:

Die Menschen haben ein Recht darauf, gehört zu werden. Das gilt beim Flughafen genauso wie bei der Rüstungsproduktion.

1989 gingen die Leipziger auf die Straße, weil sie nicht länger übergangen werden wollten – heute scheint man ihnen wieder beibringen zu wollen, dass man über ihre Köpfe hinweg entscheiden kann. MZ



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)

10.000 STIMMEN IGNORIERT.

JETZT KÄMPFEN WIR VOR GERICHT.



Helfen Sie uns, den weiteren Ausbau des Frachtflughafens Leipzig-Halle gerichtlich überprüfen zu lassen.

Die Klage verursacht erhebliche Kosten. **Jede Spende** stärkt unseren Einsatz für Gesundheit, Nachtruhe und Lebensqualität in unserer Region.

JETZT SPENDEN!

➔ **QR-Code scannen**



betterplace.org
Projekt:
Gemeinsam gegen den Ausbau
des Frachtflughafens
Leipzig-Halle

Einfach mit der Smartphone-Kamera scannen.

FAKT!

Der Flughafen
Leipzig-Halle
ist die



**LAUTESTE
STADTNAHE
NÄCHTLICHE**

**Lärmquelle
Deutschlands.**



FON

0341 4 61 54 40



WEB

www.fluglaermleipzig.de



TREFFEN

Jeden letzten Donnerstag eines Monats.



MAIL

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



ANSCHRIFT

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

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.