

Beschluss Zukunft Flughafen: Dresden modern vernetzen und Industrielle Substanz sichern

Gremium: Mitgliederversammlung
Beschlussdatum: 11.03.2026
Tagesordnungspunkt: 4. Politische Anträge

Antragstext

109 Die Kreismitgliederversammlung von Bündnis 90/Die Grünen Dresden möge
110 beschließen:

111 Dresden braucht als wachsende Stadt und Wirtschaftsstandort eine starke und
112 verlässliche Fernverkehrsanbindung. Wir dürfen in der Verkehrsplanung nicht
113 länger als Randlage der Republik gedacht werden, sondern müssen uns als das
114 begreifen, was wir sind: ein Zentrum Europas an der Schnittstelle zwischen Ost
115 und West. Mobilität – ob lokal, national oder weltweit – muss dabei für alle
116 konsequent klimafreundlich gestaltet werden.

117 Gleichzeitig bekennen wir uns als Bündnisgrüne klar zum konsequenten Abbau
118 klimaschädlicher und fossiler Subventionen. Wir wollen das strukturelle Defizit
119 des Flughafens beenden und die staatliche Dauersubventionierung stoppen. Dabei
120 erkennen wir jedoch die hohe Bedeutung des Standorts für unsere lokale Industrie
121 – wie die Elbe Flugzeugwerke und die wachsende Halbleiterbranche – ausdrücklich
122 an. Unser Ziel ist es, den Standort zukunftsfähig zu transformieren.

123 Eine Reduzierung der Flugverbindungen ohne eine bereits realisierte,
124 leistungsfähige Schienen-Alternative droht Dresdens Fernverkehrsanbindung zu
125 verschlechtern. Da der dringend notwendige Schienenausbau maßgeblich in
126 Bundeshand liegt und Jahre in Anspruch nimmt, fordern wir eine realistische und
127 durchdachte Übergangstrategie. Dresden muss am Ende klimafreundlicher und
128 verkehrstechnisch besser angebunden sein.

129 Der Standort Dresden hat trotz dauerhafter Subventionierung in den vergangenen
130 Jahren mehr als die Hälfte seines Passagieraufkommens verloren. Ein
131 Rekordverlust von 53,5 Millionen Euro im Jahr 2024 sowie der vollständige
132 Wegfall wichtiger Linienverbindungen belegen, dass der kommerzielle Flugbetrieb
133 am Standort Dresden ohne staatliche Subventionierung nicht tragfähig ist. Eine
134 faktenbasierte Haushalts- und Verkehrspolitik erfordert, diese Realität
135 anzuerkennen und aktiv zu gestalten.

136 Die sächsische Staatsregierung sowie die Vertreter des Freistaates Sachsen und
137 der Landeshauptstadt Dresden in den Gremien der Mitteldeutschen Flughafen AG
138 (MFAG) werden aufgefordert, eine funktionale Neuausrichtung des Standorts
139 Dresden einzuleiten und die staatliche Subventionierung des laufenden
140 kommerziellen Linienflugbetriebs entsprechend den Vorgaben des EU-Beihilferechts
141 bis spätestens Ende 2027 zu beenden..

142 Unser Ziel ist eine echte Mobilitätsgarantie für alle Bürgerinnen und Bürger,
143 die Dresden durch Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen modern und
144 klimafreundlich vernetzt. Dresden braucht einen mutigen Schritt in Richtung
145 einer nachhaltigen Verkehrswende.

146 Im Einzelnen fordern wir:

- 147 1. Beendigung der Betriebsbeihilfen: Mit dem Auslaufen der EU-Übergangsfrist
148 Ende 2027 sind die staatlichen Beihilfen zur Deckung des laufenden
149 Passagierflugbetriebs einzustellen. Ein Weiterbetrieb des
150 Passagierbetriebs in der bestehenden Form ist im Lichte der
151 wirtschaftlichen Lage - ein jährlicher Betriebsverlust von 10 Mio. € und
152 einer Gewinnschwelle bei mindestens 1,5 Mio. Passagieren, sowie der
153 beihilferechtlichen Vorgaben des EU-Rechts ab 2027 ausgeschlossen. Die
154 Praxis der Übernahme von Betriebsverlusten durch Steuergelder ist zu
155 beenden.
- 156 2. Konsequente Einhaltung des beihilferechtlichen Trennungsgebots: Staatliche
157 Mittel für hoheitliche Pflichtaufgaben dürfen nicht zur Querfinanzierung
158 des kommerziellen Flugbetriebs genutzt werden. Weder direkt noch durch
159 standortübergreifende Kostenverrechnung zwischen Dresden und
160 Leipzig/Halle.
- 161 3. Ergebnisoffenes Prüfverfahren zur Zukunft des Standorts: Die sächsische
162 Staatsregierung sowie die Vertreter des Freistaates Sachsen und der
163 Landeshauptstadt Dresden in den Gremien der MFAG werden aufgefordert, ein
164 unabhängiges, ergebnisoffenes Prüfverfahren zur funktionalen
165 Neuausrichtung des Standorts Dresden einzuleiten. Das Verfahren hat alle
166 Nutzungsoptionen gleichwertig zu untersuchen - darunter einen
167 industriegetragenen Werks- und Industrieflugplatz zur Sicherung der Elbe
168 Flugzeugwerke und des Halbleiter-Clusters, eine teilgewerbliche
169 Mischnutzung sowie alternative Flächenentwicklungen. Dabei ist verbindlich
170 zu klären, wie die verbleibenden Infrastrukturkosten auf industrielle
171 Nutzer übertragen werden können, wie die Terminalanlagen zukunftsfähig
172 genutzt oder umgewidmet werden können, um die Konzernverschuldung zu
173 reduzieren, und welche Übergangslösungen für die Schienenanbindung
174 parallel realisiert werden müssen. Klar ist dabei: Eine Fortführung
175 versteckter Subventionierung durch Anlastung von Infrastrukturkosten beim
176 Freistaat unter anderem Titel ist auszuschließen.
- 177 4. Investitionsoffensive Schiene: Die durch den Wegfall der Flughafen-
178 Subventionen freiwerdenden Mittel sind prioritär in den Ausbau der
179 Schienenmobilität zu investieren. Unsere Prioritäten sind:
- 180 ◦ Taktverdichtung zu den Drehkreuzen: Einrichtung einer stündlichen,
181 direkten Express-Verbindung (RE/IC-Kooperation) vom Dresdner
182 Hauptbahnhof zu den Flughäfen Berlin-Brandenburg (BER) und
183 Leipzig/Halle (LEJ), um eine verbesserte internationale Anbindung
184 Dresdens sicherzustellen. Inklusiv eines Nachtkonzepts, das die
185 Erreichbarkeit bei Spätlandungen (nach 23 Uhr) und Frühflügen (vor 6
186 Uhr) ohne PKW garantiert.
 - 187 ◦ Planungsbeschleunigung Ostsachsen & Prag: Einsatz von Landesmitteln
188 zur Vorfinanzierung von Planungsleistungen für die Elektrifizierung
189 Dresden-Görlitz und die Neubaustrecke Dresden-Usti, um die Umsetzung
190 dieser Bundesprojekte zu beschleunigen.

- 191 ◦ Kofinanzierung des ESMC-Anschlusses: Bereitstellung von zusätzlichen
192 Fördermitteln für den Ausbau der Straßenbahn- und S-Bahnanbindung zu
193 den Halbleiterwerken, um den Pendlerverkehr der wachsenden Industrie
194 ökologisch nachhaltig abzuwickeln.

195 Einfache Sprache:

196 **Beschlussvorschlag**

197 Der Flughafen Dresden macht seit Jahren hohe Verluste.
198 2024 waren es über 50 Millionen Euro. Trotz vieler Zuschüsse fliegen immer
199 weniger Menschen von Dresden.

200 Wir wollen:

201 1. Keine weiteren Zuschüsse für den Linienflugverkehr ab 2027.

202 Der Staat soll keine dauerhaften Verluste mehr bezahlen.

203 2. Die Zukunft des Flughafens prüfen.

204 Es soll genau untersucht werden, wie der Flughafen in Zukunft am besten genutzt
205 wird.

206 Zum Beispiel für die Industrie (wie die Elbe Flugzeugwerke) oder als Mischung
207 aus verschiedenen Nutzungen.

208 Wichtig ist dabei: Dresden darf nicht abgehängt werden.

209 3. Mehr Geld für die Bahn.

210 Stündliche Direktzüge zu den Flughäfen Berlin und Leipzig.

211 Schnellere Bahnstrecken nach Görlitz und Prag.

212 Bessere Straßenbahn und S-Bahn-Verlängerung zu den neuen Chipfabriken.

213 4. Klare Regeln für Steuergeld.

214 Geld für Feuerwehr und Sicherheit darf nur dafür verwendet werden.

215 Es darf nicht für den normalen Flugbetrieb genutzt oder zwischen Dresden und

216 Leipzig verrechnet werden.