Dokumentation zur gleichmäßigen Bahnverteilung am Flughafen Leipzig-Halle

Warum es bis jetzt keine gleichmäßige Bahnverteilung gegeben hat!

Der Bevölkerung wurde versprochen

Der Freistaat hintergeht seine Bürger

„In den Betriebsbedingungen sichert der Flughafen Leipzig zu, dass, zu allen Zeiten mindestens […] aller Bewegungen der für oder im Namen der DHL tätigen Luftfahrtunternehmen auf der südlichen Start- und Landebahn bis zu ihrer Maximalauslastung von 40 Flugbewegungen pro Stunde betrieben werden können‘.“

Auszug aus Patronatserklärung von 2005

Die DHL will

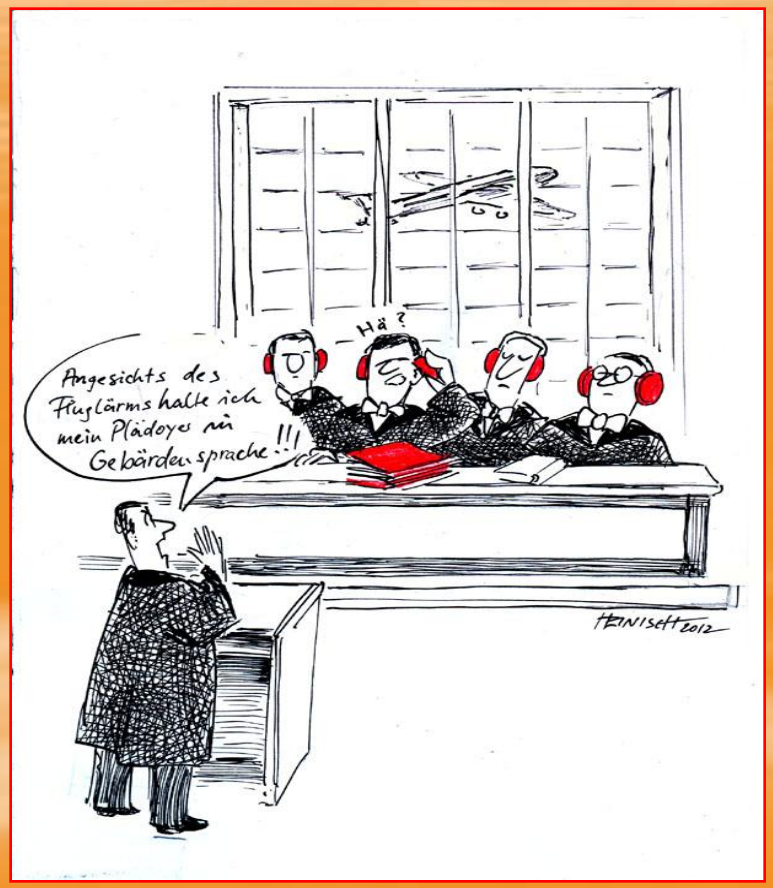
„Wir liegen südlich des Flughafens. Dementsprechend ist die südliche Landebahn für uns logistisch favorisiert. Das ist der Grund, warum wir diese Bahn überwiegend nutzen.“

Marcus Otto (DHL) gegenüber mdr 1 Radio Sachsen anlässlich 5 Jahre DHL

Auf die Frage zur fast ausschließlichen Nutzung der Südbahn sagt Marcus Otto:

„…daß sich daran in absehbarer Zeit nichts ändern wird“

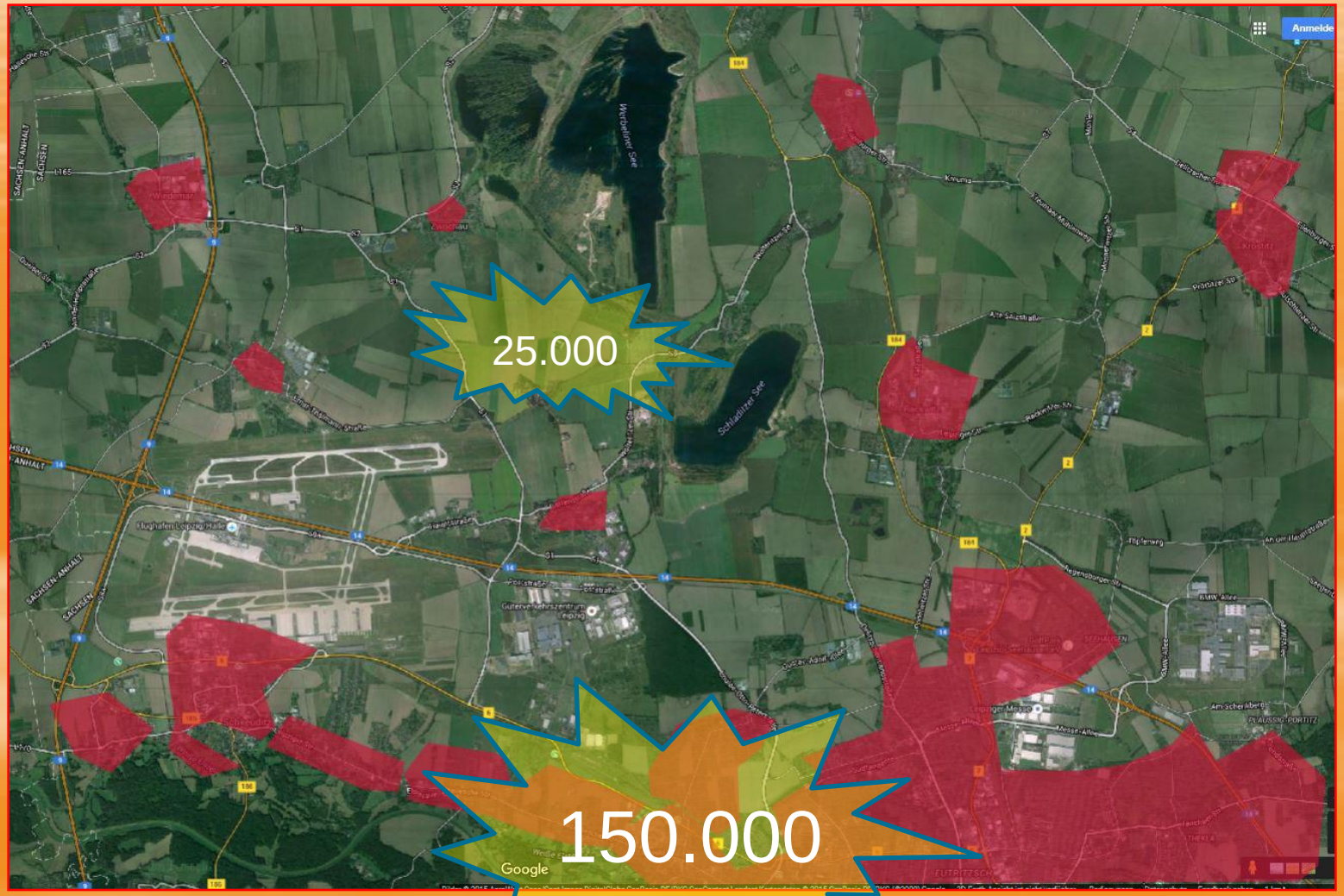
Die Bürgerinitiativen stellen fest



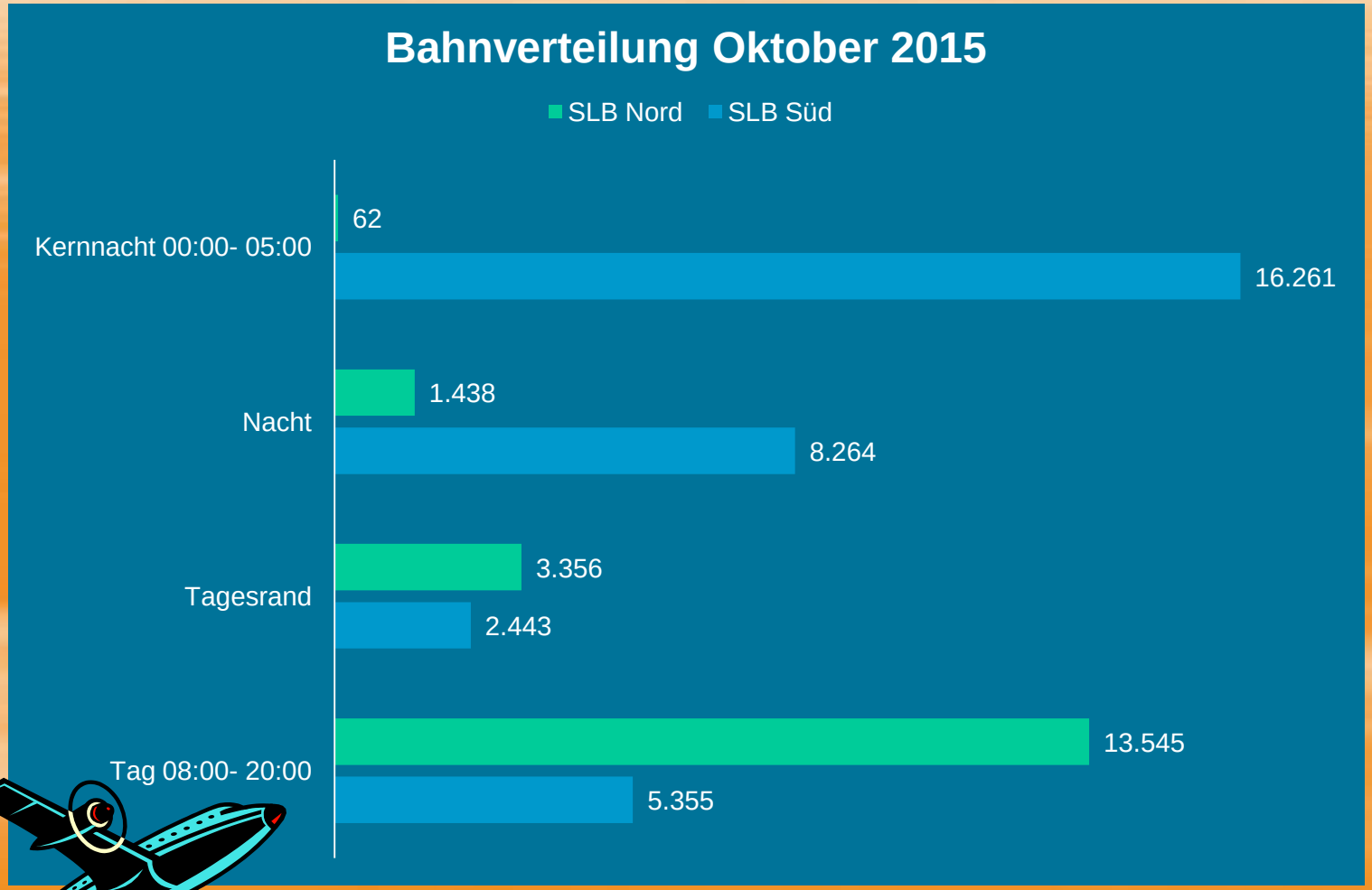
- Die Politiker, Flughafen und Landesdirektion Sachsen haben Bürger bei der Ansiedlung von DHL und im Planfeststellungsverfahren bewusst belogen.
- Die Landesbehörde bestätigt den Betrug an der Bevölkerung indem sie die widerrechtliche ungleiche Nutzung der Start- und Landebahnen toleriert.
- Politik, Flughafen und Landesdirektion Sachsen belügen die Bürger weiterhin, da sie die unabhängigen Gutachten unter den Tisch fegen.

Warum eine gleichmäßige Bahnverteilung erforderlich ist!

Die Betroffenen



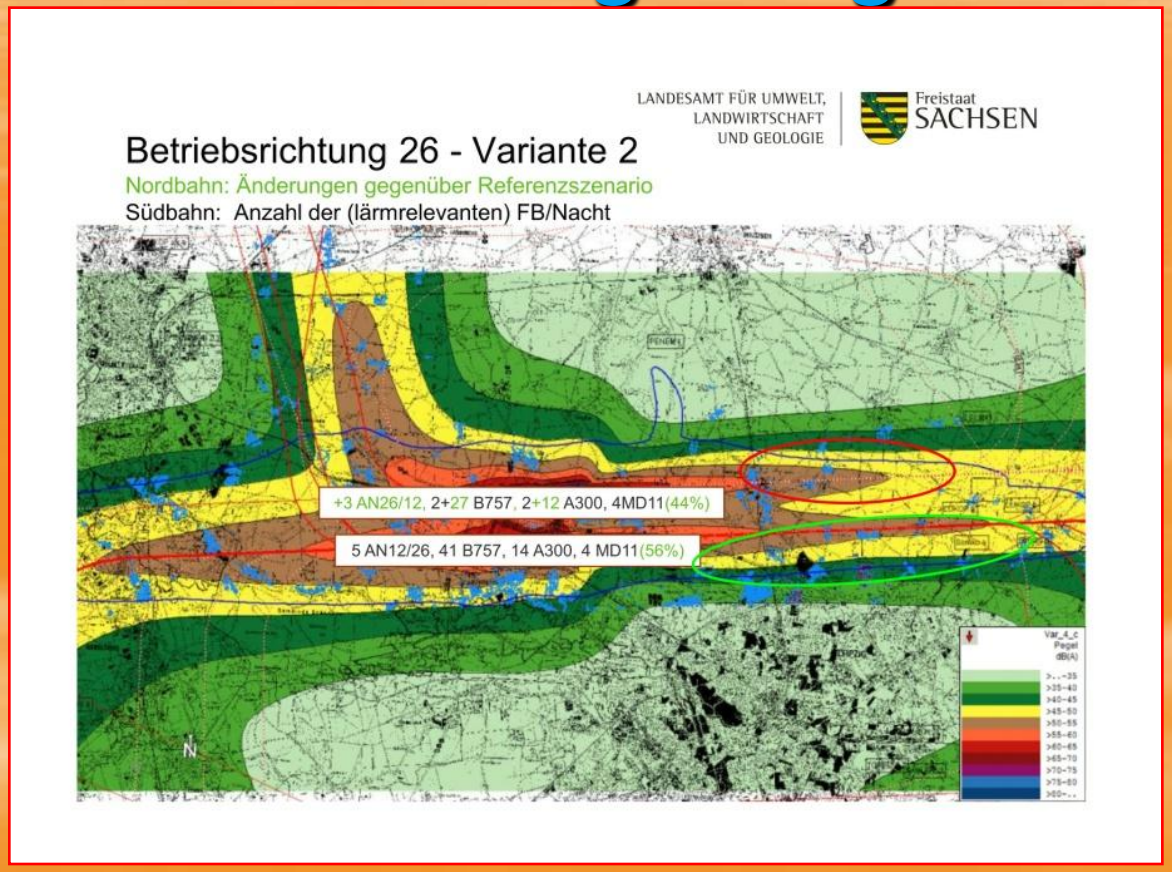
Bahnverteilungen Oktober 2015



Die Fakten

Warum eine gleichmäßige Bahnverteilung sofort möglich ist!

Das Landesamt für Umwelt, Landwirtwirtschaft und Geologie sagt



„Variante 1 und Variante 2 führen für hohe Pegel ab 55 dB als auch in Auswertung des wirkungsbezogenen Fluglärmindizes FNI zu einer Reduzierung der Betroffenheiten“

Die DFS sagt

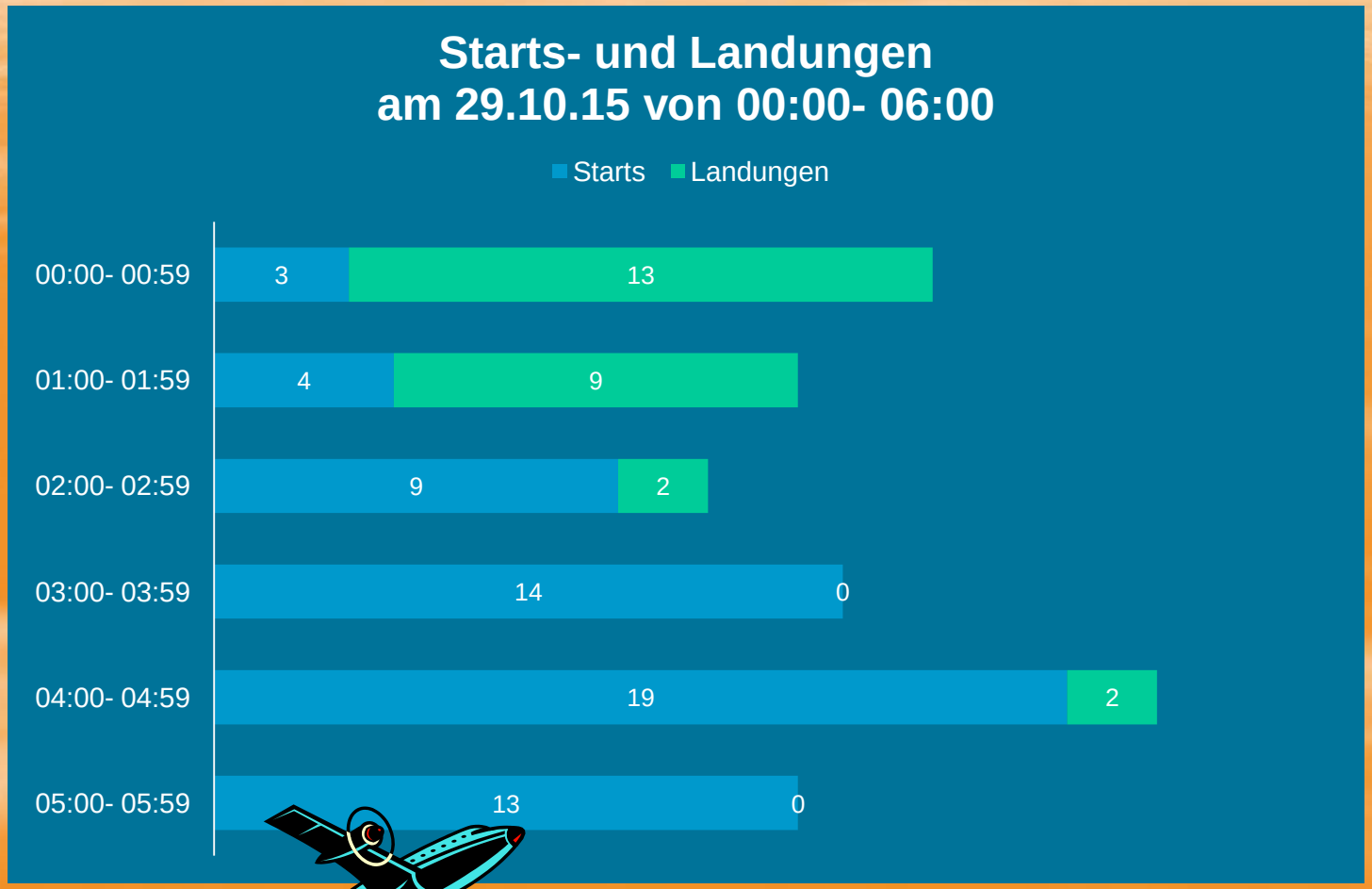
- Die Bahnverteilung sei aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich.

- Herr Liebscher begründet die Wahl der Strecken vor allem mit Sicherheitsaspekten.

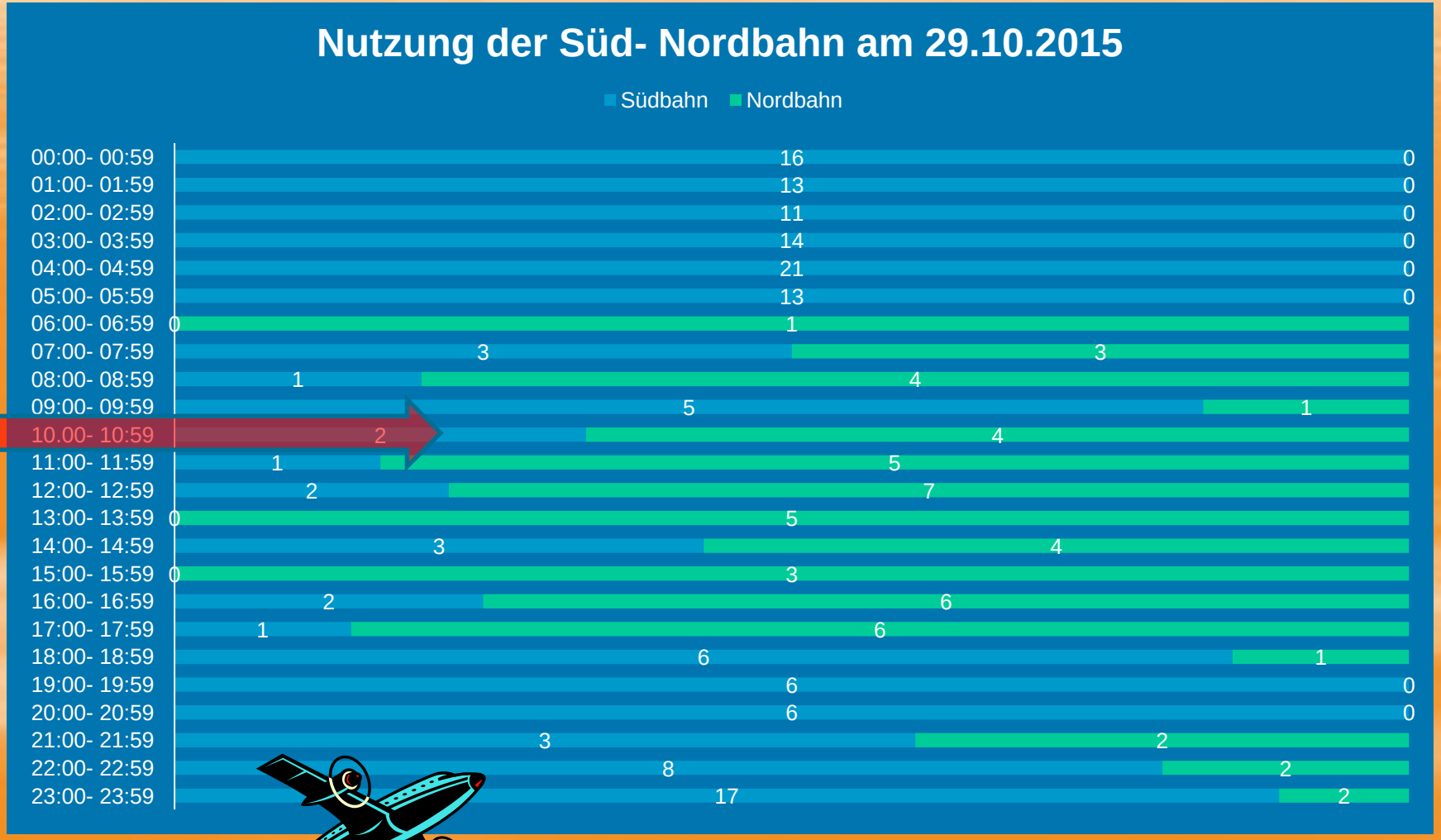
  "*Wir haben eine Prüfung vorgenommen, in der Rollzeiten, Schadstoffausstoß, Lärm und Bahnquerungen der Maschinen analysiert wurden", sagt er.* Würden Nord- und Südbahn gleichzeitig genutzt, müssten die Flieger die Bahnen kreuzen. *"Dies ist eine Risikoerhöhung, was wir lieber vermeiden wollen."*

“Am Ende ist es auch eine gesellschaftliche Frage, ob man eher eine Lärmverteilung oder eine Lärmbündelung wünscht.„ Liebscher, DFS

Starts und Ladungen



Starts und Ladungen



Der unabhängige Experte sagt

- Der Flughafen LEJ ist hervorragend geeignet, Maßnahmen des aktiven Schallschutzes umzusetzen.
- Bei der geringen Anflugdichte und zwei unabhängig von einander betreibbaren Pisten bieten sich vielfältige Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes an!
- Für die Nutzung des aktiven Lärmschutzes ist die DFS verantwortlich! **Die von der DFS geplanten Abflugrouten gewährleisten** aber **keinen unabhängigen Flugbetrieb**. **Damit werden die Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes** unnötig **begrenzt!**
- CDA-Verfahren führen zu einer erheblichen Lärmminderung im weiteren Umfeld des Flughafens. Kapazitive Probleme können nicht geltend gemacht werden. Bis zu 76 Landungen auf beiden Pisten pro Stunde sind möglich!
- Aufgrund des unterausgelasteten Pistensystems ist eine Pistennutzungsstrategie (DROps) mit Lärmpausen für alle Betroffenen zu erreichen.

„Beispielsweise wird empfohlen, Landungen an geraden Tagen auf der Piste links und ungeraden Tagen auf den Pisten rechts und die Starts auf der jeweiligen anderen Piste abzufertigen. Ebenso könnte diese Strategie auch Wochenweise eingesetzt werden, um längere Erholungsphasen zu ermöglichen.“

Faulenbach da Costa

Es geht auch anders

Leipzig

Kernnacht 99% über stadtnahe Südbahn

Hannover

22:00 Uhr bis 6:00 Uhr grundsätzlich nur über stadtferne Nordbahn

Wir fordern

- Sofortige Realisierung einer gleichmäßigen Nutzung beider Start- und Landebahnen.

- Klärung der Schuldfrage und Schuldigen an der bisherigen einseitigen Nutzung der SBL Süd