



FLUGLÄRMREPORT LEJ

Juli
2017

Bl „Gegen die neue Flugroute“, 04139 Leipzig, Postfach 26 01 10 Mitglied in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
www.fluglaermleipzig.de info@fluglaermleipzig.de

Bl "Gegen die neue Flugroute" – Ginseng für die Stadtverwaltung

Im Jahr 2013 wurde der erste Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig beschlossen. Der Fluglärm fand darin sonderbarerweise keine Berücksichtigung, obwohl zuvor in der Umfrage des in 2011 durch die Stadt Leipzig durchgeführten Lärmforums die Fluglärm-belästigung nach dem KfZ-Lärm (35%) mit 23% an zweiter Stelle stand! Offensichtlich ist in den zwei Jahren der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes allerlei Erinnerungsvermögen verloren gegangen – zumindest was den Fluglärm betrifft.

Es war im Januar 2016, da eröffnete das Amt für Umweltschutz einen Luft-Lärm-Dialog im Netz. Die Bürger dieser Stadt hatten hierbei bis zum 31. März 2016 wiederum die Möglichkeit, Vorschläge zur Verbesserung der Luftqualität und zur Minderung der Lärmbelastung zu unterbreiten. Im Ergebnis sollte es zu einer Fortschreibung des Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanes kommen. Zuvor startete bereits im November 2015 der Ökolöwe das Projekt "Mach's leiser". Was man aus den bisher spärlichen Veröffentlichungen der Stadt erkennen kann, sind folgende Dringlichkeiten:

Rang 1 – Tempo 30 Innerorts,

Rang 2 – Elektromobilität,

Rang 3 – Abschaffung der kurzen Südabkurvung,

Rang 4 – generelles Nachtflugverbot.

Verständlich, dass nach solcher Prioritätensetzung durch die Bürgerschaft, der Verwaltung der Stadt Leipzig die Erstellung eines umsetzbaren Maßnahmenplanes schwer fällt. Insofern verwundert es nicht, dass dieser noch immer auf sich warten lässt, obwohl er doch ursprünglich im zweiten Quartal 2017 beschlussreif vorgelegt werden sollte, wie dem interessierten Bürger Lars Kirchoff auf seine Einwohneranfrage im August 2016 mitgeteilt wurde. Auch an zwischenzeitlichen weiteren Erinnerungen mangelte es bisher nicht. Aber selbst die Ortschaftsratsvorsitzende von Lützschena-Stahmeln,

In dieser Ausgabe

Erinnerungslücken im Lärmaktionsplan ?	1
Statistiken	2
Fluglärm-Wahl-O-Mat – Parteiprogramme I	3
Fluglärm-Wahl-O-Mat – Parteiprogramme II	4

Frau Ziegler, muss sich in Geduld üben, ist es doch lt. Amtsleiterin Angelika Freifrau von Fritsch erst ab Ende August möglich, mit der Öffentlichkeit wenigstens über den Entwurf des Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanes zu diskutieren.

Nun mag es ja durchaus sein, dass die Stadt Leipzig mit ihrem Image als Armutshauptstadt Deutschlands, dem zweiten Platz in der bundesweiten Kriminalitätsstatistik, den fehlenden Kindergartenplätzen und dem vorhersehbaren Schul- und Wohnungsnotstand so viel um die Ohren hat, dass man gar nicht weiß, wo zuerst anfangen mit dem Aufräumen in der "Boomtown" Leipzig. Das Dezernat Umwelt, Ordnung und Sport bzw. das Amt für Umweltschutz wird davon aber aus meiner Sicht wenig tangiert. Und zudem darf die "Randgruppe" der Fluglärm-betroffenen in Leipzig wohl ebenso einen Anspruch auf Berücksichtigung ihrer Interessen / Gesundheit erheben, wie die restlichen 4/5 dieser Stadt. Es kann natürlich sein, dass diese Schelte vollkommen unberechtigt ist, und die Verzögerung deshalb zustande kommt, weil man die Ergebnisse aus dem aktuellen Ortsteilkatalog noch mit einarbeiten will. Dies wäre dann allerdings sehr löblich, sagt der nämlich aus, dass die gefühlte starke bis sehr starke Lärmbelastung durch Fluglärm in

- Lützschena-Stahmeln 61 %,
- Lindenthal 57 %,
- Böhlitz-Ehrenberg 33%,
- Burghausen-Rückmarsdorf 33% und
- Seehausen 76%

beträgt.

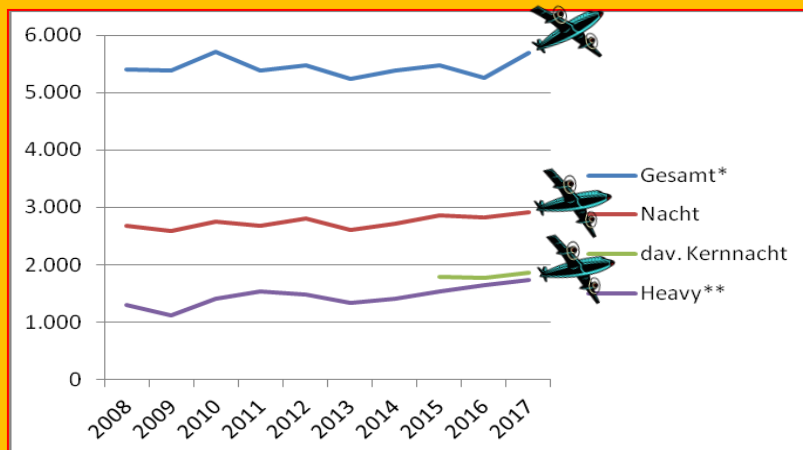
Und wenn alles gut läuft, ist der Punkt "kurze Südabkurvung" dann ohnehin bereits abgearbeitet – vor allem dank 10-jährigen Engagements Leipziger Bürger versteht sich.

MZ

I. Zu Lärm- und Schadstoffentwicklung folgende ausgewählte Zahlen

Zu Lärm- und Schadstoffentwicklung folgende ausgewählte Zahlen:

- Nächtl. Starts- und Landungen 22.00– 06.00 im **Juli 2017** ca. 2.910 (+ 2,8 %) zum Vorjahr
- Davon ca. 1.870 (+5,1%) in der besonders gesundheitskritischen Nachtkernzeit (00:00–05:00)
Davon **99,2%** von der stadtnahen SBL Süd
- Flugzeugklasse Heavy (besonders schwer und damit laut): ca. 1.740 (+6,4%)
- Schadstoffausstoß CO² im Mai ca. 10.300 Tonnen (+9,5%)
- Die lauteste Nacht war Donnerstag, der 20.07. mit **138 Starts bzw. Landungen**, davon 85 in der Nachtkernzeit. Im Juli 2016 lag das nächtliche Maximum bei 135 Starts und Landungen.



II. Bahnverteilung

März	stadtnahe	stadtfere	S/L von
	Südbahn	Nordbahn	SLB Süd in %
Tag	467	1.658	22,0
Tagesrand 06:00– 08:00 und 20:00– 22:00	231	425	35,2
Nacht 22:00–00.00 und 05:00–06:00	820	220	78,8
Kernnacht 00:00– 05:00	1.812	51	97,3

Jeden Tag,
jede Woche,
jeden Monat,
über Jahre hinweg
Verstoß gegen den
Planfeststellungsbeschluss –
und die FLK schaut zu.

III. Südabkurvung – Der ganz normale Umgang mit dem Bürger

"Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit beschwere ich mich wegen eines Verstoßes gegen die Betriebserlaubnis des Flughafens Leipzig / Halle. Am 9.7.17 startete um 21:22 Uhr eine DHL-Maschine A306, Flugnummer BCS 1520, widerrechtlich über die sog. kurze Südabkurvung. Dabei wurde das **Verbot von Starts schwerer Maschinen Klasse H, d.h. > 136 t, über diese Strecke missachtet**. Anbei schicke ich Bilder der Flugspur und der Lärmaufzeichnung einer Fluglärmmessstation in Stahmeln mit.

Gleichzeitig mahne ich an, meine Beschwerde vom 5.7.17 zu 2 Nachtflugverstößen am 23.6.17 über die Südabkurvung zu beantworten. Außer (automatischer) Eingangsbestätigungen und von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (TWR / OS – LEJ, Tower Niederlassungen Leipzig, Dresden, Saarbrücken, Erfurt, Hr. Krannich) einen Verweis auf Zuständigkeit des Bundesaufsichtsamtes BAF habe ich **keine Antwort erhalten**."


Hermann Rötting, Leipzig Lützschena–Stahmeln

Der Fluglärm-Wahl-O-Mat zur Bundestagswahl 2017


Empfehlungen für die Parteiprogramme

Es ist nicht mehr lange hin, dann steht der Bürger in diesem Lande im Mittelpunkt politischer Entscheidungen – zumindest bis zum Wahlausgang. Und nur, was bis dahin niet- und nagelfest festgezurrte wurde, hat den Hauch einer Chance zur Umsetzung. Garantiert ist auch das natürlich nicht. Das Bündnis der Bürgerinitiativen BBI im Main-Rain-Gebiet hat zum Thema Fluglärm Empfehlungen zur Aufnahme in die Parteiprogramme aufgestellt. Den Standpunkt der Parteien und ihrer Kandidaten z.B. bei <https://www.abgeordnetenwatch.de/> hierzu abzufragen, ist eine Möglichkeit der politischen Einflussnahme zum Thema Fluglärm. Hier einige Beispiele:

Sachverhalt Luftverkehrsgesetz

Die Zunahme des Flugverkehrs hat im Umfeld von Flugplätzen und unter Flugrouten zu erheblichen Lärmproblemen geführt. Die betroffenen Bürger klagen über unerträgliche Belastungen und über Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität und Gesundheit. 


Empfehlungen:

- Die Änderungen des ruhenden Gesetzesantrages der Länder Baden-Württemberg, Hessen Rheinland-Pfalz, Bundesrats Drucksache 550/15 vom 17.11.2015 mit dem Titel: „**Entwurf eines Gesetzes zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm**“, sind **als Bundesinitiative aufzugreifen**.
- Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen haben den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm angemessen unter Wahrung der sicheren Abwicklung des Luftverkehrs zu berücksichtigen. Die gesetzliche Nachruhe der Bevölkerung von 22 bis 6 Uhr ist durch Nachtflugverbote zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für die Erarbeitung von Flugrouten und bei der Erteilung von Flugkontrollfreigaben.
- Die Mindestüberflughöhen der Luftverkehrsordnung über bewohnten Gebieten sind entsprechend der Größe und dem Gewicht der Luftfahrzeuge zu staffeln und müssen auch für den An- und Abflug gelten.
- Die Zuständigkeiten für den Schutz vor schädlichen und gesundheitsgefährdenden Schadstoff- und Lärmimmissionen aus dem Flugbetrieb sind in die originär dafür zuständigen Umweltressorts zu verlagern. In einem ersten Schritt sind Einvernehmens- und Eingriffsregelungen für die Umweltressorts in das Luftverkehrsrecht einzufügen.
- Rechtsverordnungen zur Festlegung von An- und Abflugrouten an Flugplätzen dürfen erst nach Durchführung einer formellen Öffentlichkeitsbeteiligung erlassen werden. 

Sachverhalt Raumordnungsgesetz

Aktuell wird das Bundesraumordnungsgesetz geändert. Die Bundesregierung schlägt vor, die Kompetenzen des Bundes zu erweitern. So sollen beispielsweise Raumordnungspläne zu Standortkonzepten von Flughäfen vom Bund erstellt werden und bundesweit gelten.


Empfehlungen:

- Im Plan ist die Verbesserung der Schienen-Anbindung der Flughäfen zu regeln und die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene vorzuschreiben.
- Große Drehkreuze müssen außerhalb von Ballungsgebieten angelegt und betrieben werden.
- Die Grenzen der Lärm- und Ultrafeinstaubbelastung sind einzuhalten.
- Die Umwelt-, Gesundheits- und Sozialverträglichkeit sind in die Planung einzubeziehen.
- Wegen den erheblichen Umweltauswirkungen von Flughafen-Standortkonzepten ist es unabdingbar, dass diese Konzepte nur einvernehmlich zwischen Umwelt- und Verkehrsressorts verabschiedet werden können.
- Frühzeitige Beteiligungen der betroffenen Bürger (auf Augenhöhe), sind in die Planungsstufen aufzunehmen. 

Der Fluglärm-Wahl-O-Mat zur Bundestagswahl 2017


Empfehlungen für die Parteiprogramme

Sachverhalt Fluglärmenschutzgesetz und Lärmobergrenzen

Das geltende Luftverkehrsrecht und das geltende Fluglärmenschutzgesetz enthalten keine umwelt- und nachbarschaftsschützende Immissionsgrenzwerte und Vorschriften zur Lärmwirkung. Im Fluglärmenschutzgesetz sind ausschließlich Immissionswerte geregelt; dabei handelt es sich um gerechnete Prognosewerte zur Festlegung von Lärmschutzzonen. Nutzungsbeschränkungen und baulicher Schallschutz sollen in diesen Zonen den Lärmschutz sicherstellen, der lärmverursachende Flugverkehr bleibt aber unberührt. Obwohl die Immissionswerte des Fluglärmenschutzgesetzes auf passiven Lärmschutz abzielen, bemisst sich mangels anderer Regelungen die Zumutbarkeit von Fluglärm an den Immissionswerten des Fluglärmenschutzgesetzes. 

Empfehlungen:

Im Rahmen der gesetzlich vorgeschrieben Überprüfung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sind folgende Korrekturen anzubringen:

- Der passive Lärmschutz muss entsprechend den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und unter Beachtung des Vorsorge- und Verursacherprinzips sichergestellt werden, und dass der Schutz vor Eintreten einer Belastung vorhanden ist.
- Die geschädigten Eigentümer und Kommunen müssen vollständig entschädigt werden.
- Die Grenzwerte für den passiven Schallschutz müssen herabgesetzt werden, als auch der Schutz in den Schutzgebieten verbessert werden.
- Zum Schutz der Nachbarschaft und der Umwelt sind Immissionsgrenzwerte und lokale Lärmwirkungsgrenzen als Mindestanforderungen in das geltende Fluglärmenschutzgesetz aufzunehmen.
- Einzufügen sind ebenfalls Eingriffsregelungen, um gemessene Grenzwertüberschreitungen verursachergerecht sanktionieren zu können.
- Die Immissionswerte des passiven Lärmschutzes für die Lärmschutzzonen sind entsprechend der wissenschaftlichen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung abzusenken. 

So kommen Sie mit uns Kontakt

E-Mail: info@fluglaermleipzig.de

Telefonnummer: 0341 4 61 54 40

Postadresse: 04139 Leipzig, Postfach 26 01 10

Den Termin für unser nächstes Treffen finden Sie auf unserer Homepage.

www.fluglaermleipzig.de

In der Regel treffen wir uns jeden letzten Mittwoch im Monat in den Räumen
Zur Gartenklause Stammerstr. 11, 04159 Leipzig-Wahren

Wir informieren, wenn andere schweigen.

**Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen,
wie die Cholera und die Pest.**

Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)