

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

Der Fluglärm-Wahl-O-Mat zur Bundestagswahl 2017 Folge 2: Das Spinnennetz

Die Bundestagswahl 2017 ist für uns Anlass, Ihre Entscheidung, liebe Leser, für oder gegen die etablierten Parteien und/oder Neueinsteiger aus der Sicht der Fluglärm-betroffenen zu befördern. Wie Sie auch in dieser und den nächsten Folgen unseres Fluglärmreportes sehen werden, hat der Umgang mit Fluglärm durchaus auch sehr viel mit Demokratie zu tun, wengleich in diesem Fall mehr mit Sinkflug. Wir sind uns dabei natürlich der vielen Parteimitglieder jeglicher politischer Couleur bewusst, die engagiert an der Basis dem Schutz vor Lärm eine hohe Priorität einräumen. Gerade jetzt wieder haben wir dies im Leipziger Stadtrat erlebt, als dieser fast einstimmig für ein Verbot von Starts über die kurze westliche und östliche Nordabkurvung in der Nachtkernzeit votierte und später der Stadtrat Andreas Geisler (SPD) im Anschluss an die Einwohneranfrage eines Bürgers zum Fluglärm und Bundeswehreinsätzen am LEJ spontan die Situation nochmals drastisch schilderte, als selbst Betroffener. Gleichwohl, es kommt darauf an, was jene, die derzeit die politische Macht in der Region ausüben, also der Oberbürgermeister, die Stadtverwaltung, die Landesregierung mit Wirtschaftsminister Dulig, die Leipziger CDU/SPD Bundestagsabgeordneten usw., bisher daraus gemacht haben bzw. zukünftig unternehmen wollen.



In dieser Ausgabe

Zur Bundestagswahl 2017 – Das Spinnennetz	1/3
Statistiken	2
Zur Bundestagswahl 2017 – Das Spinnennetz	3
Wussten Sie Übrigens ...	4

Der zweite Beitrag unseres Fluglärm-Wahl-O-Mat 2017 beschreibt ein ganz **übles Kapitel sächsischen** (nur diesen?) **Demokratieverständnisses**.

Ein Kapitel, welches die verheerende Verknüpfung von Lobby gesteuerter Politik und Verwaltung sowie die Unverfrorenheit, ja Schamlosigkeit, manch politischer Eliten aufzeigt, geht es um Durchsetzung eigener wirtschaftspolitischer (nur dieser?) Interessen, sind **der Planfeststellungsbeschluss und die gleichmäßige Bahnverteilung**.

Was war geschehen?

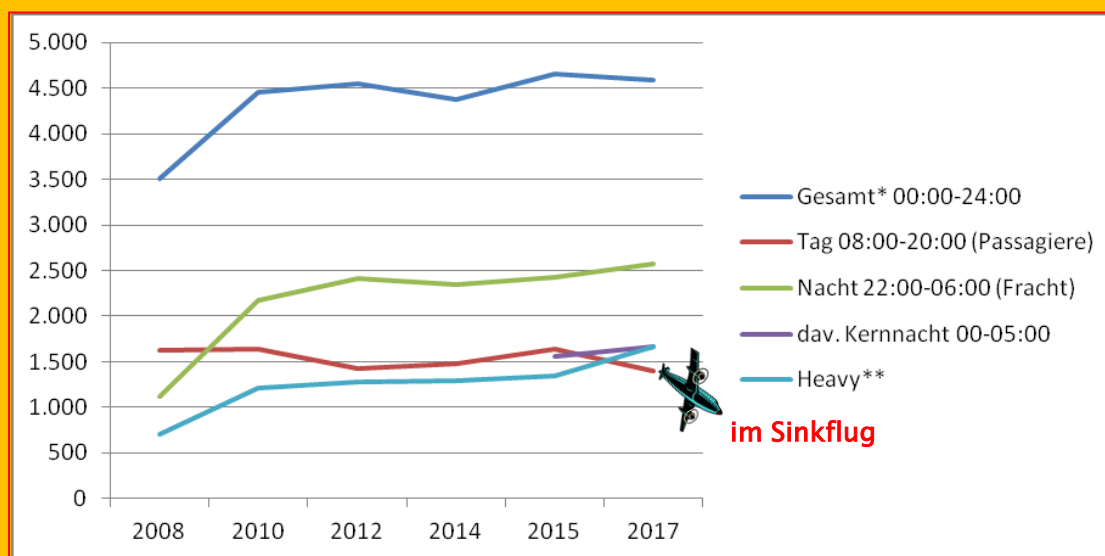
Während des innerhalb von zwei Jahren (!) durchgepeitschten Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens bzw. dem Bau der Start- und Landebahn Süd wurde den Einwohnern im Leipziger Nordwesten schriftlich zugesagt, dass Sie vom DHL-Frachtzentrum nicht betroffen würden. Die Stadt Leipzig war in den Prozess nicht einbezogen (!?), die Stadt Schkeuditz gab zumindest im Februar 2004 eine Stellungnahme mit weitreichenden Forderungen ab. War also in 2002/2004 die schöne heile Welt der nicht mehr ganz so frischen neuen Bundesbürger noch in Ordnung, so sollte sich dies bald ändern. Mit Inkrafttreten des PFB im November 2004 waren **Zusagen und Rechtsstaatlichkeit at acta gelegt** und, wie sich nach Jahren herausstellte, eine Farce, ein erbärmliches Schmierentheater. Recherchen unserer Bürgerinitiative ergaben, dass der Freistaat Sachsen (seinerzeit CDU-SPD regiert) DHL in einer **Patronatserklärung** zusicherte, dass *"...zu allen Zeiten mindestens (...) aller Bewegungen der für oder im Namen der DHL tätigen Luftfahrtunternehmen auf der südlichen Start- und Landebahn bis zu einer Maximalauslastung von 40 Flugbewegungen pro Stunde betrieben werden können."* weiter auf Seite 3

Lärm und Schadstoff in 2017 am LEJ

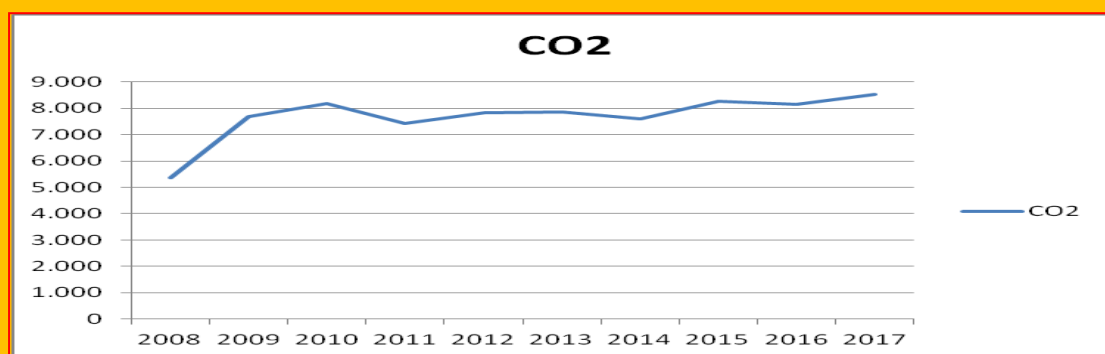
I. Starts und Landungen von Fracht- und Militärmaschinen und Passagierflugzeugen

Januar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	20017/08
Gesamt 00:00-24:00	3.509	4.386	4.460	4.565	4.552	4.389	4.378	4.653	4.404	4.587	130,72%
Tag 08:00-20:00 (Passagierflieger)	1.630	1.565	1.643	1.502	1.432	1.456	1.473	1.638	1.446	1.402	86,01%
Nacht 22:00-06:00 (Fracht)	1.117	2.117	2.178	2.335	2.412	2.349	2.341	2.424	2.385	2.568	229,90%
dav. Kernnacht 00-05:00								1.560	1.552	1.664	106,67%
Heavy*	709	1.136	1.208	1.282	1.280	1.261	1.286	1.351	1.648	1.672	235,83%

Quelle: <http://www.dflid.de/DFLD/index.htm> * an Gesamt



II. Schadstoffübersicht (Tonnen)



III. Bahnverteilung

Januar	stadtnahe Südbahn	stadtferne Nordbahn	Starts/Landungen von SLB Süd in %
Tag	840	555	60,2%
Tagesrand 06:00- 08:00 und 20:00- 22:00	374	243	60,6%
Nacht 22:00-00.00 und 05:00-06:00	848	45	95,0%
Kernnacht 00:00- 05:00	1.641	10	99,4%

Und dies, obwohl im PFB festgeschrieben war, dass „Die An- und Abflüge mit Luftfahrzeugen ... unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur, soweit flugsicherheitslich vertretbar, gleichmäßig auf beide Start- und Landebahnen zu verteilen“ sind. Insofern erstaunt es dann wieder nicht, wenn nach sage und schreibe

- 16 Sitzungen der FLK zum Thema Bahnverteilung,
- neun (seit 2008) Jahren Bestand einer Arbeitsgruppe Bahnverteilung innerhalb der FLK,
- einem mehrfach überarbeiteten Gutachten des Sächsischen Ministerium für Umwelt und Landwirtschaft (SMUL) sowie
- einem von der Stadt Leipzig in Auftrag gegebenen Gutachten eines der renommiertesten Fachplaner zum Thema Flughafen,

(übrigens alles begleitet von massiven Bürgerprotesten incl. Petition, Diskussionen im Dialogforum Flughafen und mehreren FLK Beschlüssen zur Bahnverteilung) dann in 2016 „angebliche“ Sicherheitsrisiken bei der gleichmäßigen Nutzung beider Bahnen aus dem Hut gezaubert werden.

Damit also die stadtnahe Start- und Landebahn Süd seinerzeit "geräuschlos" über die Bühne gehen konnte, wurde die Bevölkerung durch die Politik bewusst betrogen. Nach dem Motto "Diese Freiheit nehm ich mir" wurde der Planfeststellungsbeschluss ganz einfach bürgerfreundlich formuliert, während zeitgleich Absprachen mit der Wirtschaft getroffen wurden. **Wenn heute deutsche Politiker vor gezielten Manipulationen warnen, scheinen einige von ihnen aus dem eigenen Erfahrungsschatz zu plaudern. Fake News sind offensichtlich keine Erfindung heutiger sozialer Netzwerke, sondern nur neu interpretiert.**

Wie selbstverständlich DHL mit der Nutzung der stadtnahen Südbahn umgeht, gedeckt durch die Patronatserklärung, zeigt die Aussage von Herrn Otto anlässlich 5 Jahre DHL in Leipzig: „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).

Wie sagte doch Herr Reinboth, seinerzeit Projektleiter der DHL-Ansiedlung, auf dem Mitteldeutschen Logistikforum am 25.09.2007 zur DHL-Ansiedlung: „Das kriegen sie sonst nirgendwo hin, nicht mal in China“. Recht hat er. **Das Spinnennetz der Macht der etablierten Parteien und wirtschaftlichen Eliten scheint trotz Bürgerengagement auch in diesem Land fest längst gespannt.**

Übrigens taucht seitens der Entscheidungsträger immer mal wieder **die Mär** auf, **der** Planfeststellungsbeschluss sei in dieser Sache nicht bindend. So geschehen in einer Antwort auf eine kleine Anfrage des Abgeordneten Marco Böhme (DIE LINKE) zur fehlenden Sicherheitstechnik am Flughafen Leipzig-Halle. Hier behauptete der sächsische Wirtschaftsminister Martin Dulig (SPD), der Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen Leipzig/Halle enthielte eine entsprechende **Empfehlung** zur Gleichverteilung, jedoch keine Festlegung.

Die Antwort auf die Anfrage im sächsischen Landtag widerspricht nicht nur den Wahlaussagen von Herrn Dulig, sie ist zudem schlicht und ergreifend falsch.

Richtig ist: Die 50:50 Bahnverteilung steht im Band I A „Verfügender Teil“ als Auflage (!) unter A II.4 „Lärmschutz“ neben Auflagen wie A II.4.7.2 „Triebwerksprobeläufe dürfen nur auf dem Triebwerksprobelaufstand durchgeführt werden“ oder A II. 4.7.4 „Verbot der Schubumkehr“ und lautet: A II. 4.7.6.

„Die An- und Abflüge mit Flugzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur, soweit flugsicherheitslich vertretbar, gleichmäßig auf die beiden Start- und Landebahnen zu verteilen.“ (S.34)

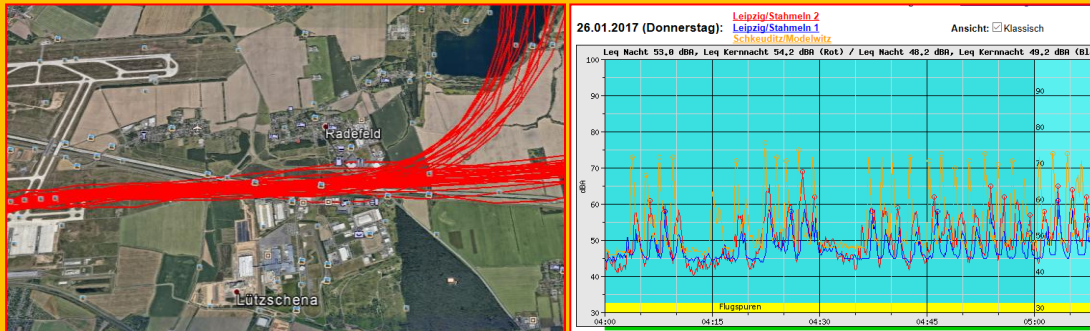
Und wird nochmals unter Band C „Entscheidungsgründe“ unter C II.10 „Lärmschutz“ auf Seite 393 wie folgt begründet:

„Die Auflage A II.4.7.6. soll sicherstellen, dass sich die Flugbewegungen auf beide Bahnen des Parallelsystems gleichmäßig verteilen, wie es auch in der Lärmberechnung unterstellt wurde.“

MZ

Zu Lärm- und Schadstoffentwicklung folgende ausgewählte Zahlen (siehe auch oben aufgeführte Übersichten):

- **Nächtliche Starts und Landungen** 22.00– 06.00 im Januar ca. 2.568 (+7,7%) zum Vorjahr
 - davon c. 1.660 (+7,2%) in der besonders gesundheitskritischen Nachtkernzeit (00:00–05:00)
- Flugzeugklasse **Heavy** (besonders schwer und damit laut): ca. 1.670 (+1,5%) zum Vorjahr
- ca. 65% der nächtlichen Starts und Landungen in der Nachtkernzeit (00:00– 05:00). Davon 99,40% von der stadtnahen SBL Süd.
- **Schadstoffausstoß CO²** im Januar ca. 8.535 Tonnen (+4,9%)
- Die lauteste Nacht war Donnerstag, der 26.01. mit 126 Starts bzw. Landungen, davon 86 in der Nachtkernzeit. Im Januar 2015 lag das nächtliche Maximum bei 123 Starts und Landungen (+2,4%)



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

Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

Wussten Sie Übrigens, dass

- die Fluglärmbeschwerden am Flughafen Leipzig–Halle in 2016 mittlerweile auf 44.546 angestiegen sind,
- am Flughafen Köln–Bonn, im Gegensatz zu Leipzig–Halle, nachts nicht die besonders lauten Fracht- und Militärflugzeuge landen und starten dürfen,
- in Köln–Bonn Emissionsentgelte für jede Landung gefordert und die Flugzeuge in Lärmklassen 1 bis 11 eingeteilt werden, am Flughafen Leipzig–Halle aber nur mit und ohne Bonus unterschieden wird,
- in Köln–Bonn sich die Lärmengelte auch nach Tag und Nacht, in Leipzig–Halle aber überhaupt nicht unterschieden, ob das Frachtflugzeug am Tag oder in der Nacht landet oder startet,
- die sächsische Luftaufsicht hat im Jahr 2016 103 Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot für moderne und relativ leise Passagierflugzeuge erteilt. Das sind fast doppelt so viele wie in 2015 mit 53 Ausnahmen. 2014 waren es 56 und in 2013 "nur" 41 erteilte Ausnahmegenehmigungen.