



Pressemitteilung

Leipzig, den 29.04.2019

Petition Kurze Südabkurvung: Willkommen in Absurdistan!

der Deutsche Bundestag hat am 29. Juni 2017 beschlossen, dass die "Kurze Südabkurvung", so wie im Planfeststellungsverfahren von 2004 festgelegt, nur mit 30 Tonnen Startgewicht befliegen wird. Er hatte **„dringenden Handlungsbedarf“** gesehen.

Die Umsetzung dieses Bundestagsbeschlusses wird allerdings bis heute vom dafür zuständigen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer boykottiert!

Folgerichtig haben der Vorsitzende des Petitionsausschuss Marian Wendt und weitere Bundestagsabgeordnete im Dezember 2018 in einem „Sachstandsbericht“ erklärt, sich *„... im 1.Quartal 2019, unter Koordinierung des Vorsitzenden des Petitionsausschusses, mit allen beteiligten öffentlichen Stellen auf einen Lösungsweg zu verständigen.“¹*

Passiert ist seitdem nichts. Stattdessen gibt es ein Schreiben des Sächsischen Staatsministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Martin Dulig. In diesem erklärt er zwar entgegen früheren - vorwahlkampfzeitlichen - Meinungsäußerungen seines Ministeriums: *„Auch ich erachte angesichts der Empfehlung des Deutschen Bundestages zur Petition eine Änderung des derzeitigen Flugverfahrens für angeraten.“²*, gleichzeitig fordert er aber ein neues Planergänzungserfahren für diese Route.

Dieser Vorschlag ist absurd. Herr Staatsminister Dulig scheint verdrängt zu haben, dass es unter Leitung des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bereits ein Planfeststellungsverfahren für die „Kurze Südabkurvung“ gegeben hat. In diesem erfolgte mit den Trägern öffentlicher Belange - u.a. der Stadt Leipzig, den Ortschaftsräten, Umweltverbänden und den Bürgern - eine Abwägung, in deren Ergebnis die Route in der 30-Tonnen Variante dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt wurde. Siehe hierzu beiliegendes Schreiben des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr an das Bundesverkehrsministerium vom 28.08.2007. Das hat im Übrigen auch das Bundesverwaltungsgericht und das Oberverwaltungsgericht in den Urteilen 4 C 14.12 und 1 C 6/14 bestätigt. Die jetzige Nutzung der kurzen Südabkurvung ist also rechtswidrig!

Nicht nur die Bürger, auch die oben genannten Träger öffentlicher Belange erwarten, dass der Bundestagsbeschluss jetzt zeitnah umgesetzt wird - und zwar aus nachvollziehbaren Gründen noch vor den Wahlen.

Die Bürgerinitiativen „Gegen die neue Flugroute“ und „Gegen Flug- und Bodenlärm“ sind eingebunden im Netzwerk gegen Fluglärm. Wir engagieren uns für weniger Lärm, ungestörte Nachtruhe, saubere Luft, gesunde Lebensbedingungen für unsere Kinder.

Kontakt: Bürgerinitiative "Gegen die neue Flugroute", Postfach 26 01 10, 04139 Leipzig, Telefon 0341 4615440, Mail pressefluglaermleipzig@t-online.de, Web www.fluglaermleipzig.de

Matthias Zimmermann
Pressesprecher
BI "Gegen die neue Flugroute" / BI "Gegen Flug- und Bodenlärm"

Bürgerinitiative "Gegen die neue Flugroute"
Postfach 26 01 10
04139 Leipzig

¹ Sachstand zur Petition gegen die „Kurze Südabkurvung“ am Flughafen Leipzig/Halle vom 07.12.2018

² Schreiben des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr an den Vorsitzenden des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages vom 28.03.2019

Anlage: Schreiben des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit an das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit vom 28.08.2007



A4

0144



SÄCHSISCHES
STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
UND ARBEIT

11.17

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT
Postfach 10 03 29 • 01073 Dresden

Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung 1
Eing. 11. SEP. 2007
Anl.

Dresden, 28.08.07
Hausapparat: 8655
Bearb.: Marga Scheiding
Aktenzeichen: 65-3847.70
(Bitte bei Antwort angeben)

LR 23 an R.

2.16.09

LR 11
an R.
K 23
D PFS
13.15.
Gm.d.B. um
Übernahme

An- und Abflugverfahren für den Flughafen Leipzig/Halle seit dem 07.06.2007 –
Abflugstrecken NAMUB 1E und NAMUB 1Q
Ihr Schreiben LR 11/62.11.30-19 vom 15.08.2007

Die Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in
Bezug auf das Planfeststellungsverfahren und den Beschluss zum Ausbau des
Flughafens Leipzig/Halle (LEJ) teilt das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft
und Arbeit (SMWA) nicht.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH (FLHG) hatte bereits in der Planungsphase noch
vor der Antragstellung mit der DFS-Unternehmenszentrale (Luftraum- und
Verfahrensplanung) die künftigen An- und Abflugrouten einschließlich ihrer
besonderen Nutzung abgestimmt. Mit Schreiben vom 21.05.2003 übergab die DFS-
Unternehmenszentrale der FLHG die Entwürfe der IFR-Abflugrouten für die geplante
Südbahn mit Stand 20.05.2003. Gleichzeitig gab sie der FLHG auf, sich zur
Erarbeitung eines Betriebskonzeptes bezüglich der Nutzung und Verkehrsverteilung
auf die einzelnen Routen an den seinerzeit für LEJ zuständigen DFS-Bereich Center
Berlin zu wenden. Am 15.07.2003 fand daraufhin in Berlin eine Beratung statt, über
die die FLHG am 29.07.2003 ein Protokoll fertigte. Darin ist festgehalten: „Eine
verkürzte Abflugroute BAMKI x D/RELKO x D [besagte Südkurve] verläuft
bereits kurz nach dem Start in Richtung Süden. Diese Route ist auf Forderung der
Flughafen Leipzig/Halle GmbH im Zeitraum von 06-22 Uhr nur durch Luftfahrzeuge
mit 30 t MTOM zu nutzen.“ Mit Schreiben vom 22.09.2003 versandte die FLHG das
Protokoll an die DFS-Unternehmenszentrale und den Bereich Center Berlin. Keine

Dienstgebäude: Wilhelm-Buck-Straße 2 (Ecke Carolaplatz)
01097 Dresden
Telefon (03 51) 5 64-0
Telefax (03 51) 5 64-8189
zu erreichen mit den Straßenbahnlinien 3; 7; 8

poststelle@smwa.sachsen.de *)

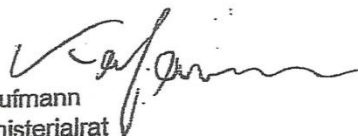


der Stellen widersprach dem Protokoll. Mit diesen Vorgaben gab die FLHG schließlich das lärmphysikalische Gutachten in Auftrag. Mit Schreiben vom 27.01.2004 leitete die FLHG der Planfeststellungsbehörde (RP Leipzig) ergänzend zu dem Datenerfassungssystem die Plausibilitätserklärung der DFS vom 21.05.2003 und das Protokoll vom 29.07.2003 zu. Aufgrund dessen musste das RP Leipzig davon ausgehen, dass die mit Schreiben der DFS-Unternehmenszentrale vom 20.07.2004 vorlegten Entwürfe der IFR-Abflugrouten (Stand 20.05.2003) die zwischen FLHG und DFS Center Berlin getroffenen Absprachen berücksichtigen. Ein anders lautender Hinweis ist dem Schreiben nicht zu entnehmen.

Der Vollständigkeit halber sei noch angemerkt, dass die Berechnungen des lärmphysikalischen Gutachtens durch einen vom RP Leipzig beauftragten Sachverständigen überprüft und für zutreffend erachtet wurden. Auf diesen Berechnungen fußt das vom RP Leipzig angeordnete Schallschutzkonzept, das auch Gegenstand der Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) war. Nach Auffassung des BVerwG ist das Schallschutzkonzept des RP Leipzig rechtmäßig. Von einem fehlerhaften Planungsverfahren kann daher keine Rede sein.

Die Landesluftfahrtbehörde ist für die Festsetzung der An- und Abflugstrecken weder zuständig noch wird sie in diesem Verfahren beteiligt. Zuständig hierfür ist ausschließlich das Luftfahrt-Bundesamt (LBA). Dieses hat unter Berücksichtigung aller Umstände ermessensfehlerfrei zu entscheiden, was für das SMWA in diesem Fall nicht zweifelsfrei nachvollziehbar ist. Nach höchstrichterlicher Entscheidung vom 04.05.2005 (4 C 6/04) hat das LBA bei seiner Abwägung auch die von der zuständigen Landesluftfahrtbehörde in der Planfeststellung und der luftrechtlichen Genehmigung des Flughafens getroffenen Entscheidungen zu beachten und es darf deren Ausnutzung nicht vereiteln. Insofern kann das LBA nicht ohne Nöt Regelungen treffen, deren Lärmwirkungen über das im Planfeststellungsverfahren maßgebliche Maß hinausgehen. Das wäre in Bezug auf die kurzen Südabkurvungen nicht nur bei Starts nach Osten zu prüfen, sondern auch bei Starts nach Westen, die nach den Plänen der DFS vom 20.05.2003 gar nicht vorgesehen waren.

Aufgrund der Kompetenzverteilung kann die Entscheidung über das weitere Vorgehen nur der Bund treffen. Aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des entstehenden Luftfrachtdrehkreuzes am Flughafen LEJ sollte jedoch eine Entscheidung im Sinne einer möglichst großen Akzeptanz auch bei der Bevölkerung angestrebt werden.


Kaufmann
Ministerialrat