



Pressemitteilung

Leipzig, den 24. Oktober 2019

Zum Beginn der Koalitionsverhandlungen für eine neue sächsische Regierung

Die von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffenen Flughafenanwohner erwarten, dass in dem auszuarbeitenden Koalitionsvertrag konkrete Vorgaben für einen nachhaltigen Gesundheits- und Klimaschutz aufgenommen werden.

Zur Erinnerung:

Am 31.05.2018 hatte die Ratsversammlung Leipzig über den „Regionalplan Leipzig Westsachsen“ beraten und mehrere Änderungsbeschlüsse gefasst, u.a. auch zum geplanten Flughafenausbau und der damit geplanten Ausweitung des Siedlungsbeschränkungsgebietes - parteiübergreifend und fast einstimmig. In der daraus resultierenden Stellungnahme der Stadt Leipzig¹ fordert die Stadtverwaltung Leipzig:

- „Die...Begründung...“Der Flughafen soll sich zu einem europäischen Frachtdrehkreuz entwickeln“ ist abzulehnen, da damit eine weitere Zunahme des jetzt schon gesundheitsgefährdenden Fluglärms verbunden ist.“

Die Berichterstattungen von Politik, staatlichen Behörden und der öffentliche Medien zum Flughafen Leipzig-Halle ist einseitig und beinhaltet fast ausschließlich die sogenannten „wirtschaftlichen Erfolge“ durch Steigerung des Frachtumschlages. Die durch Fracht- und Nachtflugbetrieb verursachten Gesundheits- und Klimaschäden werden verschwiegen. Zu letzterem deshalb für die Koalitionsverhandlungen die beiliegende Dokumentation, die in Kürze auch als Broschüre zur Verfügung stehen wird.

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

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

Anlage

¹Regionalplan Leipzig-West Sachsen 2017 - Stellungnahme der Stadt Leipzig zum Beteiligungsentwurf - (Endversion nach Beschluss in der Ratsversammlung am 31.05.2018)



Vom Mitteldeutschen Interkontinental Airport zum Frachtflughafen Die Fakten



Bild: <http://www.nachtflugverbot-leipzig.de/>

Inhalt:

Vorbemerkung

1. Zur Geschichte
2. Der Planfeststellungsbetrug
3. Lärmbelastung
4. Klimakiller Frachtflughafen Leipzig
5. Betroffenzahlen
6. Die Folgen des Frachtflugausbau

Anhang: Forderungen zur Regierungsbildung in Sachsen

Vorbemerkung

Die Berichterstattung von Politik, staatlichen Behörden und in den öffentlichen Medien ist einseitig und beinhaltet ausschließlich die sogenannten „wirtschaftlichen Erfolge“ durch Steigerung des Frachtumschlages. Die durch Fracht- und Nachtflugbetrieb verursachten Gesundheits- und Klimaschäden werden verschwiegen. Zu letzterem Thema deshalb die folgenden Informationen. Für sämtliche Texte, Berechnungen und Statistiken gibt es Quellen, die bei Interesse gern genannt werden.

1. Zur Geschichte des Frachtdrehkreuzes Leipzig

Anfang 2000 wollte DHL sein Frachtdrehkreuz in Brüssel erweitern. Aber in der vom Fluglärm geplagten Bevölkerung im Umfeld des Brüsseler Flughafens stießen diese Pläne auf erbitterten Widerstand. Dazu der damalige belgische Finanzminister Didier Reynders:

- *„Wenn ich abwägen muss zwischen den Interessen des Unternehmens und dem Schutz der Anwohner, hat letzterer Vorrang“*

Diese moralischen Bedenken gab und gibt es bis heute nicht bei den sächsischen Politikern in der Landesregierung. Im Gegenteil! Die sächsische Landesregierung versprach DHL den uneingeschränkten Nachtflugbetrieb zuzüglich von Subventionen im dreistelligen Millionenbereich.

In gerade mal 2 Jahren (was sonst 10 Jahre dauert) wurde für das Milliardenvorhaben ein Planfeststellungsverfahren (PVF) durchgezogen. Von den über 1.000 Einwänden und Vorschlägen von Behörden (z.B. der Stadt Schkeuditz), Verbänden und Einzelpersonen wurde kaum einer berücksichtigt. Stattdessen wurden im PVF Versprechungen gemacht, die bis heute nicht realisiert sind, wie

- *„Leipzig wird umflogen“* und
- *„Keiner soll nachts aufwachen“*

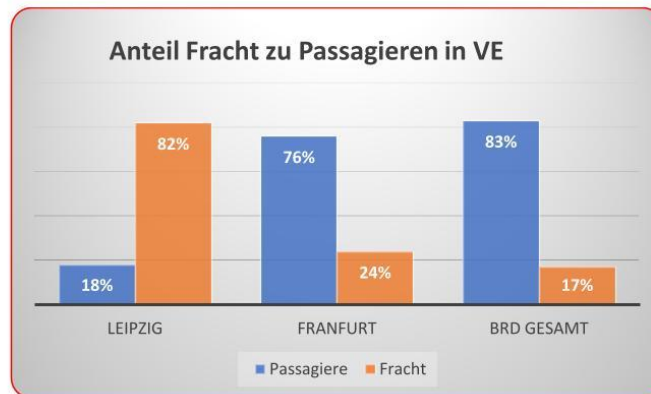
Der ehemalige DHL-Chef Reinboth zur Ansiedlung in Leipzig:

- *„Idealerweise geht man mit einem Frachtdrehkreuz in die Wüste“*
- *„Das kriegen sie sonst nirgendwo hin - nicht mal in China“*

Die Inbetriebnahme der SLB Süd und des Frachtbetriebes erfolgte in 2007 und wurde von massiven Protesten der Bevölkerung begleitet.

Die Entwicklung 2007 bis 2018:

- Die Passagierzahlen sind im Vergleich zu 2007 (2,72 Mio.) auf 2,56 Mio. gesunken.
- Die Fracht ist von 85.000 Tonnen auf 1,2 Mio. Tonnen gestiegen.
- Der Frachtanteil am Luftverkehrsaufkommen nach Verkehrseinheiten beträgt 82%.



Diese einseitige, zu Lasten des Passagierflugangebotes gehende, Steigerung des Frachtflugvolumens ist mit schweren Nachteilen für Leipzig als Wirtschafts- Messe- und Touristikstandort verbunden. Für die Stadt Leipzig und deren Einwohner hat diese Strategie aus Dresden

- Schlechtere und teure Passagierflugangebote und
- Extreme Gesundheits- und Schadstoffbelastung gebracht.

2. Der Planfeststellungsbetrug

2.1. Gleichmäßige Bahnverteilung

Die 50:50 Bahnverteilung steht im Band I A „Verfügender Teil“ als Auflage (!) unter A II.4 „Lärmschutz“ neben Auflagen wie Verbot Triebwerksprobeläufe und Schubumkehr und lautet:

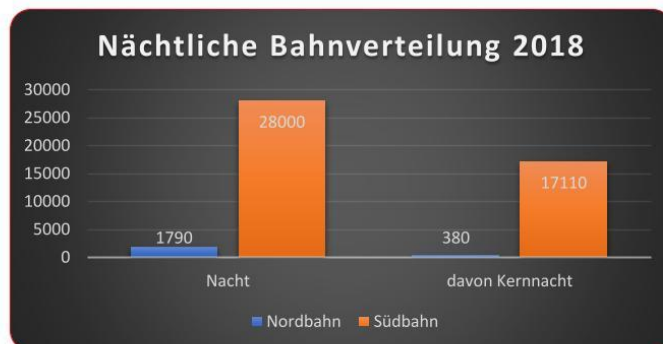
A II. 4.7.6.

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

Sie 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.“*

2018: 94% der nächtlichen Starts/ Landungen von der Stadtnahen Südbahn



Die publizierte Lüge: Die Bahnverteilung liegt in der Verantwortung der Deutschen Flugsicherung

Die Wahrheit: Die Bahnnutzung kann vom Sächsischen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit in der Betriebsgenehmigung geregelt werden. Dafür gibt es an anderen Flughäfen Beispiele. So hat das Wirtschaftsministerium von Niedersachsen festgelegt, dass am Flughafen Hannover Nachts nur die stadtferne Nordbahn zu nutzen ist.

Dazu der DFS- Chef des Leipziger Flughafens:

- *“Am Ende ist es auch eine gesellschaftliche Frage, ob man eher eine Lärmverteilung oder eine Lärmbündelung wünscht.*

Das Absurde am LEJ: Hier erfolgt eine Lärmbündelung über dicht besiedeltem Gebiet, statt, wie an allen anderen Flughäfen Deutschlands, eine Lärmverteilung über weniger besiedeltes Gebiet.

2.2. Flugrouten: Kurze Südabkurvung

Aus der Pressemitteilung des Regierungspräsidiums Leipzig vom 19.07.2007

„Das Regierungspräsidium hatte beim Planfeststellungsbeschluss zur Start- und Landebahn Süd wahrscheinliche Flugrouten bei der Beurteilung der Lärmbelastung zugrunde zu legen, die vom Flughafenbetreiber und der Deutschen Flugsicherung einvernehmlich erarbeitet worden sind“.

„Diese Abflugroute ist mit folgenden, zwischen dem Flughafen und der Flugsicherung vereinbarten Annahmen in die lärmphysikalische Beurteilung eingegangen:

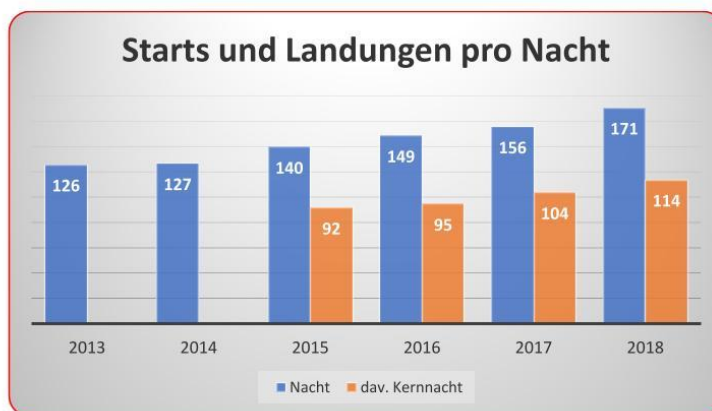
- **Nutzung nur durch Flugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von 30 Tonnen.“**

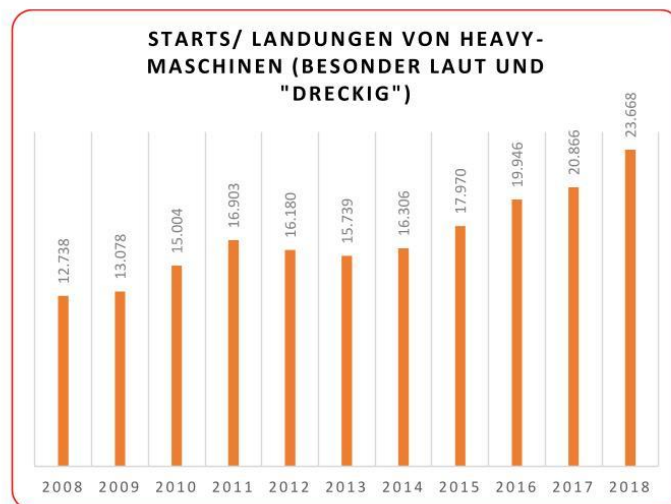
Der Deutsche Bundestag hat am 13.07.2017 einstimmig und parteiübergreifend beschlossen, dass diese Flugroute nur mit 30 Tonnen zu befliegen ist. Bis heute ist dieser Bundestagsbeschluss nicht umgesetzt.

3. Lärmbelastung

Lärm- und Schadstoffentwicklung 2018 in Zahlen:

- Nächtliche Starts- und Landungen 22.00- 06.00 im Jahre 2018 ca. 38.100 (+13,9%) zum Vorjahr
- Flugzeugklasse Heavy (besonders schwer und damit laut): ca.23.670 (+13,4%) zum Vorjahr
- Ca. 61% der nächtlichen Starts und Landungen in der Nachtkernzeit (00:00-05:00).





4. Klimakiller Frachtflughafen Leipzig

Der im Umkreis von wenigen Kilometern an Flughäfen durch Stars/ Ladungen verursachte CO₂- Ausstoß wird nach international gültigen Emissionswerten/ Flugzeug erfasst und ausgewiesen (LTO Zyklus). Dieser CO₂- Ausstoß steigt aufgrund der Frachtflugentwicklung am Flughafen Leipzig-Halle seit Jahren dramatisch an und betrug im Jahre 2018 **130.000 Tonnen**.

Das entspricht **einem Klimaschaden von 23,4 Millionen Euro** (Kostensatz von 180 Euro / Tonne CO₂) oder etwa dem Abgasausstoß von **90.000 Mittelklasse PKWs** bei einem angenommenen CO₂- Ausstoß von 1,5 Tonnen/Jahr. Zum Vergleich: In Leipzig waren im Jahre 2018 225.000 PKWs zugelassen.

Vergleich mit anderen Flughäfen



Wie ersichtlich hat Leipzig den höchsten CO₂- Ausstoß nach LTO- Zyklus aller deutschen Flughäfen. Z.B. liegt dieser um 60% über dem von Hamburg und Berlin. Die Ursache: Es gibt keine Vorgaben/Restriktionen zum Emissionsschutz (Lärm und Schadstoffe) und Gesundheitsschutz (z.B. Nachtflug). Ein weiterer Grund ist, dass es im Unterschied zu den anderen Flughäfen in Deutschland am LEJ keine signifikanten lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte gibt. So kosten z.B. Start/Landung einer AN 124 in Frankfurt/Main 43.700 €, während in Leipzig die russischen bzw. ukrainischen Fluggesellschaften nur 6.200 € bezahlen müssen.

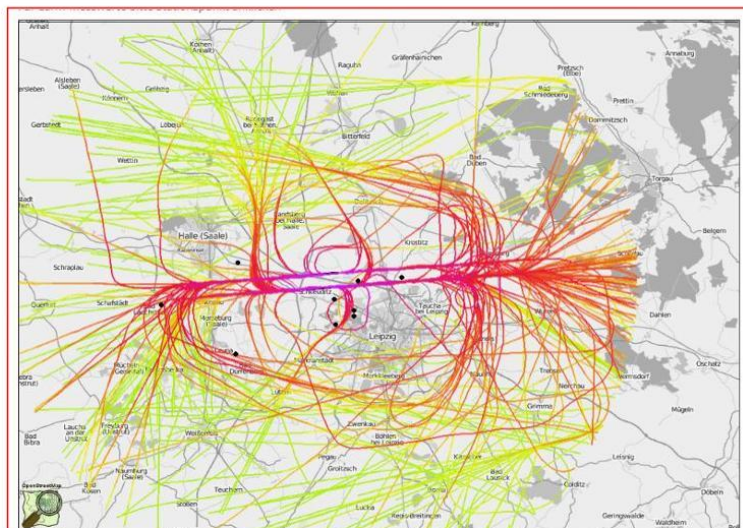
Vom Flughafen Leipzig-Halle ausgehender globaler CO₂-Ausstoß

Eine Initiative aus Umweltverbänden und Bürgerinitiativen hat für den Passagierflughafen Hamburg nach dem Halbstreckenprinzip eine Klimalast von 2,0 Mio. Tonnen CO₂ und einen daraus resultierenden Klimaschaden von 360 Mio. Euro berechnet. Aufgrund von Vergleichsdaten kann man die vom FLH ausgehende Klimalast Mindestens so hoch, wenn nicht noch höher ist.

5. Betroffenzahlen

Laut dem ehemaligen Flughafenchef Kopp sind 1,5 Mio. Anwohner von dem vom Flughafen Leipzig-Halle ausgehenden Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen.

Lärm- und Schadstoff- „Teppich“ vom 6. Juni 2019 (00:00- 24:00)

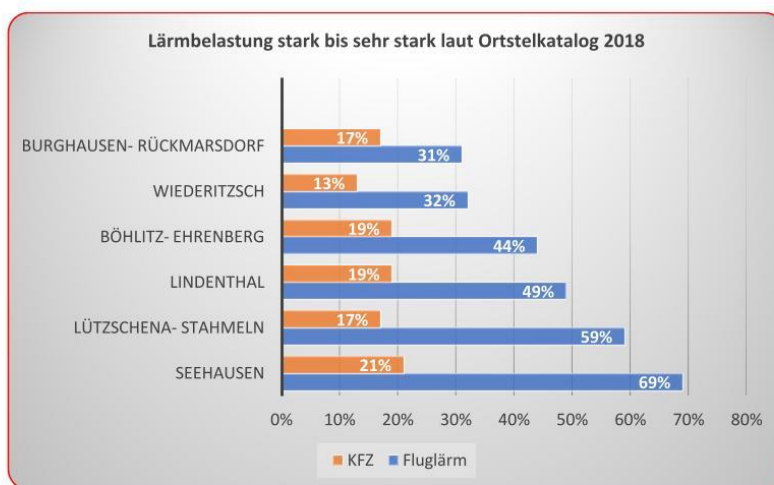


Stark bis sehr stark vom nächtlichen Frachtfluglärm betroffen sind ca. 240.000 Anwohner davon

- 150.000 von der SBL Süd u.a. Leipzig, Schkeuditz, Taucha u.a.
- 25.000 von der SLB Nord u.a. Rackwitz, Gröbers u.a.
- 60.000 von beiden Bahnen u.a. Teile von Halle, Großkugel, Hayna u.a.

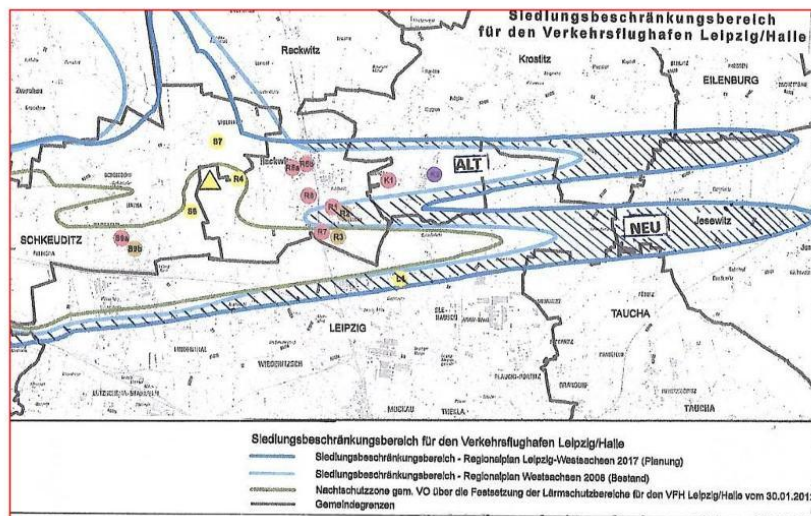
Von diesen 240.000 haben etwa 23.000 Betroffene (11.500 Wohneinheiten) Lärmschutzfenster (passiver Lärmschutz) erhalten.

Betroffenheit laut Ortsteilkatalog Leipzig 2018



6. Folgen der Ausbaupläne

Der von der sächsischen Landesregierung geplante Frachtflugausbau wird in den nächsten 10 Jahren zu einer Vervielfachung der Lärm- und Schadstoffbelastung insbesondere des CO₂-Ausstosses führen. Der Entwurf des Regionalplan Leipzig- Westsachsen sieht dazu eine Vervielfachung vor (siehe Bild). Die Gemeinden werden in Teilen ihrer städtebaulichen Entwicklung und kommunalen Selbstverwaltung beraubt. In den Siedlungsbeschränkungsgebieten wird also in den nächsten Jahrzehnten kein Neubau von Wohngebieten, Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Freizeiteinrichtungen usw. mehr möglich sein. Direkt betroffen davon sind, zumindest in Teilen, Leipzig, Schkeuditz, Taucha, Jesewitz, Eilenburg, Krostitz, Rackwitz und Wiedemar.



Am 31.05.2018 hatte die Ratsversammlung Leipzig zum „Regionalplan Leipzig Westsachsen“ beraten und mehrere Änderungsbeschlüsse, u.a. auch den geplanten Flughafenausbau und der damit geplanten Ausweitung des Siedlungsbeschränkungsgebietes, parteiübergreifend und fast einstimmig abgelehnt. Hier die wesentlichsten Auszüge aus der daraus resultierenden Stellungnahme der Stadt Leipzig:

- „Die Stadt Leipzig lehnt eine Erweiterung des Siedlungsbeschränkungsgebietes für den Flughafen Leipzig- Halle“ ab.
- „Die Stadt Leipzig kann dem Szenarium „Reale Bahnnutzung“ (Anm. überproportionale Nutzung Südbahn) nicht zustimmen, da es im Widerspruch zum Stadtratsbeschluss RB 650/11 steht der u.a. die Forderung für eine „tage- bzw. wochenweise versetzte Nutzung der Start- und Landebahnen“ enthält.“
- „Die...Begründung...“**Der Flughafen soll sich zu einem europäischen Frachtdrehkreuz entwickeln“ ist abzulehnen, da damit eine weitere Zunahme des jetzt schon gesundheitsgefährdenden Fluglärms verbunden ist.“**
- „Die vorhandenen Beschlusslagen der Ratsversammlung, insbesondere zur Abschaffung der kurzen Südabkurvung..., zum Schutz der Einwohner vor unzumutbarem Fluglärm...zur Verbesserung des aktiven Lärmschutzes sowie alle von der Stadt Leipzig in die FLK zu diesem Thema eingebrachten Anträge ... sind im Regionalentwicklungsplan zu berücksichtigen und von den für den Flugbetrieb verantwortlichen Behörden umzusetzen.“

Forderungskatalog zur Regierungsbildung in Sachsen

Präambel:

- I. Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt, den nächtlichen Fluglärm auf weniger als 40 Dezibel zu reduzieren, weil Fluglärm oberhalb dieser Werte mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.
- II. Das Umweltbundesamt fordert ein Nachtflugverbot für stadtnahe Flughäfen.
- III. Der Stadtrat von Leipzig hat in den letzten 10 Jahren in mehreren Stadtratsbeschlüssen die Umsetzung der im Planfeststellungsbeschluss zugesagten Maßnahmen zum Schutz der Leipziger Bevölkerung gefordert. Diese Anträge wurden von der sächsischen Landesregierung bisher alle abgelehnt.
- IV. Ratsversammlung und Stadtverwaltung Leipzig lehnen den Ausbau des Flughafens zu einem europäischen Frachtdrehkreuz ab, da damit eine weitere Zunahme „des jetzt schon gesundheitsgefährdenden Fluglärms verbunden ist.“
- V. Mit 1,77 Tonnen CO₂-Ausstoß pro Start und Landung ist der Flughafen Leipzig-Halle der klimaschädlichste Flughafen Deutschlands.

Forderungen

Auf der Grundlage vorgenannter Punkte fordern wir die regierungsbildenden Parteien auf, folgende konkreten Maßnahmen zum Lärm- und Klimaschutz in das zu erarbeitende Regierungsprogramm des Landes Sachsen aufzunehmen:

1. Festschreibung einer Obergrenze für nächtliche Starts und Landungen von 75 pro Start- und Landebahn. Davon maximal 25 pro SLB in der Nachtkernzeit.
2. Gleichmäßige Verteilung der nächtlichen Starts und Landungen auf beide Start- und Landebahnen, wie im Planfeststellungsbeschluss als Auflage fixiert.
3. Begrenzung der „Kurzen Südabkurvung“ auf 30 Tonnen, wie im Planfeststellungsverfahren zugesagt und vom Bundestag beschlossen.
4. Festschreibung einer Obergrenze von 130.000 Tonnen CO₂/Jahr des bei den durch Starts und Landungen verursachten CO₂-Ausstoßes.
5. Kein weiterer Ausbau des Frachtflugbetriebes und der damit verbundenen Lärm- und Klimabelastung.

Wir lehnen kategorisch Alibiformulierungen und Maßnahmen ab, die bezüglich der Lärm- und CO2-Werte nicht konkret kontrollierbar sind und die die Verringerung der aktuellen Belastungen in die Zukunft verschieben.

Leisere Flugzeuge, Lärmentgelte, Fluglärmschutzbeauftragter, Zusammensetzung der FLK als tatsächliche Interessensvertretung der Bevölkerung sind selbstverständliche Maßnahmen, die nicht in ein Regierungsprogramm aufgenommen werden müssen!

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

info@fluglaermleipzig.de
www.fluglaermleipzig.de