



Bürgerinitiative „Gegen die neue Flugroute“ • Postfach 26 01 10 • 04139 Leipzig

Landesdirektion Sachsen
Dienststelle Leipzig
Braustraße 2
04107 Leipzig

Leipzig, den 30.08.2023

Planfeststellungsverfahren (PFV) für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“ – 15. Planänderung- 1.Tektur

Stellungnahme/Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie unsere Stellungnahme/Einwendungen zu obiger Neuauslegung des Planfeststellungsverfahrens. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 15. Februar 2021 anlässlich der Erstauslegung, die wir voll inhaltlich aufrechterhalten, jedoch mit den folgenden geänderten Artikeln:

- Allgemeine Bewertung: Ergänzende Ausführungen
- Ordner 1: Ergänzungen zur Luftverkehrsprognose
- Ordner 4: Die Ausführungen zum Klimaschutz entfallen und sind neu bzw. geändert unter Ordner 8 enthalten
- Ordner 5: Ergänzt um Ausführungen zur Betroffenenermittlung
- Ordner 6 und 7 Die Einwendungen wurden aktualisiert
- Ordner 9 Die Einwendungen zur **kurzen Südabkurvung** wurden aktualisiert
- Ordner10: Neu
- Fehlende Unterlagen: Geändert

Der Übersichtlichkeit wegen haben wir die sich aus der aktuellen Entwicklung ergebenden notwendigen Ergänzungen farblich hinterlegt.

Allgemeine Bewertung

Mehr als 100.000 Leipziger sind seit vielen Jahren vom Fluglärm betroffen, sowohl am Tage, als auch in der Nacht. Unsere Bürgerinitiative hat es sich zur Aufgabe gemacht, deren Interessen zu vertreten. Den Ausbau des Flughafens lehnen wir ab, denn insbesondere nachfolgende Einwendungen lassen erkennen, dass die Auswirkungen auf die Leipziger Bürger sowohl im nahen als auch im weiteren Umfeld des Flughafens gravierend sein werden.

Das Luftfrachtdrehkreuz nach dem DHL-Exit aus Brüssel (für dessen Bevölkerung waren die schädlichen Auswirkungen nicht länger tragbar) in ein dicht besiedeltes Gebiet an einen stadtnahen Flughafen zu verlagern und das Frachtzentrum - entgegen dem sinnvollen Prinzip eines Parallelbahnbetriebes – außerhalb des Flughafengeländes direkt an Siedlungsgebiete der Stadt Schkeuditz zu bauen, war von Anfang an eine planerische und politische Fehlentscheidung. Das Frachtzentrum hätte nach Aussage eines DHL-Managers zwischen beide Start- und Landebahnen gehört, um negative Auswirkungen auf die Anrainer zumindest zu begrenzen.

Im nun vorliegenden PFV soll unter anderem die Kapazität des Frachtzentrums an der SLB Süd um weitere etwa 60 % erhöht werden. Damit würden die Auswirkungen der bereits manifestierten Fehlplanungen von 2004 nicht etwa geheilt, sondern sogar noch signifikant verschlimmert werden.

Hinzu kommt, dass der Flughafen mit 135 m (NHN) 20 % höher als das Stadtgebiet von Leipzig (113 m) liegt und damit das DHL-Frachtzentrum auch über der Stadt Leipzig „thront“ (siehe Bild 1). Der nächtliche Lärmteppich kann sich ungehindert über den gesamten Nordwesten von Leipzig legen, auch befördert durch den Luftaustausch mit dem niedriger gelegenen Auwaldsystem.

Google

Flughafen Leipzig-Halle, südöstlicher Bereich, Leipzig im Hintergrund



Bild 1: DHL-Frachtflughafen

Infolgedessen ist inzwischen ein Drittel der Fläche von Leipzig durch die DHL-Starts und Landungen verlärm. Das hat die Bürgerumfrage 2019 ergeben (siehe Bild 2). Damit ist der Fluglärm, noch vor dem Straßenbahnverkehrslärm, die größte Lärmbelastungsquelle in Leipzig. Noch nicht enthalten in dieser Bürgerumfrage waren die neuen Anflugrouten über den Süden und Osten von Leipzig. Mit den im PFV enthaltenen Ausbauparametern werden bis auf wenige Flächen im Stadtzentrum spätestens im Jahre 2032 voraussichtlich 80 % des gesamten Stadtgebietes von Leipzig durch das DHL-Frachtflugzentrum verlärm werden.

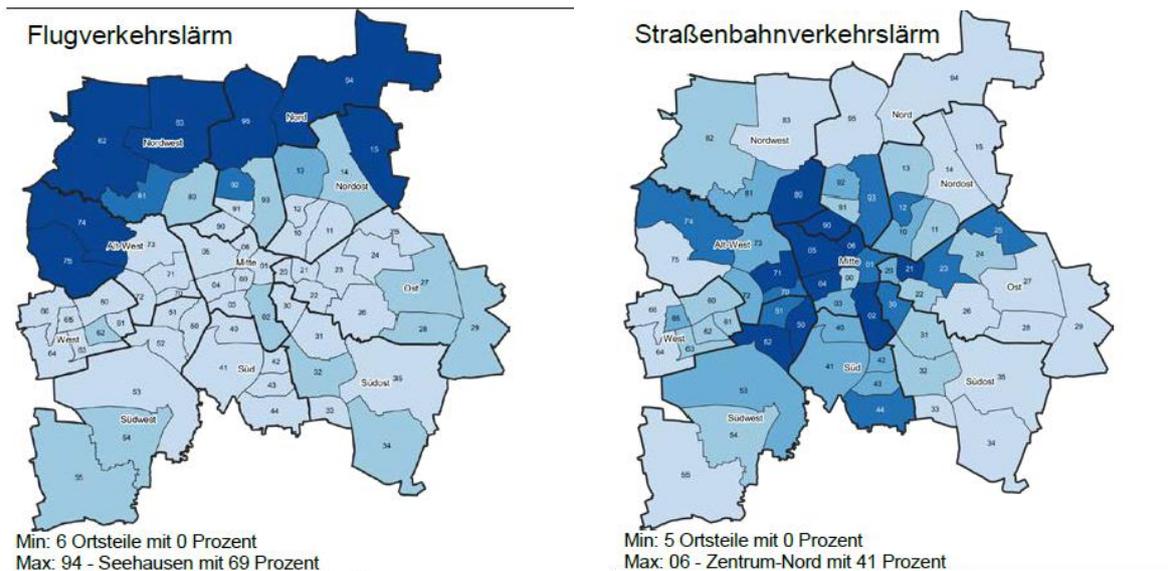


Bild 2: Bürgerumfrage 2019

Ein Indikator für die zunehmende Belästigungswirkung des Flugbetriebes sind die zahlreichen weiteren Initiativen gegen den nächtlichen Frachtflugverkehr, die zwischenzeitlich ins Leben gerufen wurden. In Markkleeberg und in Zwenkau sind bereits jetzt immer mehr Menschen durch den Fluglärm gestört. Auch in Eilenburg, Leipzig-Wiederitzsch, Naunhof und anderen Orten rings um den Flughafen steigt die Lärmeinwirkung, weshalb sich auch dort ständig neue Initiativen bilden. Der wachsende Widerstand muss ein deutliches Signal an die Landesregierung sein, dass Kosten und Nutzen des Frachtdrehkreuzes ins Ungleichgewicht geraten sind. Vor dem Hintergrund sich ändernder makroökonomischer Rahmenbedingungen reduzieren sich zunehmend auch die vermeintlich positiven Beschäftigungseffekte, die der Ausbaumaßnahme stets zugeschrieben werden. Corona-Pandemie, Ukraine-Krieg, Fachkräftemangel tun ihr Übriges. Sogenannte ökonomische Interessen dürfen spätestens dann keine Präferenz mehr haben, wenn der Gesellschaft besonders klimaschädliche operative Geschäftstätigkeiten die Existenzgrundlage entziehen.

Aufgrund der gesundheitlichen Folgen des nächtlichen Fluglärms und der damit verbundenen Empfehlungen diverser Organisationen, angefangen von der WHO über das Umweltbundesamt bis zum Bundesverwaltungsgericht, gibt es an fast allen deutschen und europäischen Flughäfen ein Nachtflugverbot. Jüngstes Beispiel für ein Umdenken auf Verwaltungsebene sind die geplanten Maßnahmen am Flughafen Amsterdam/Schiphol. Bis spätestens Ende 2026 soll es dort keine Nachtflüge mehr geben, da das Management des Großflughafens zu einer stilleren, saubereren und besseren Luftfahrt beitragen möchte. Privatjets sollen verboten und Flugzeuge, die viel Lärm verursachen – wie etwa die Boeing 747 – sollen sukzessive nicht mehr zugelassen werden. Konkret ist geplant, dass zwischen 0:00 Uhr und 06:00 Uhr morgens keine Maschinen mehr starten und bis 5 Uhr auch keine Maschinen mehr landen dürfen. Dies betrifft rund 10.000 Nachtflüge pro Jahr.

Leipzig ist einer der letzten Flughäfen Europas, dessen Geschäftsmodell ausschließlich auf einer unbegrenzten Nachtflugerlaubnis beruht und damit jegliche Empfehlungen hinsichtlich Gesundheits- und Klimaschutz ignoriert.

Werden die Interessen von DHL auch in Zukunft gegenüber denen der Bürger signifikant übergewichtet, wird die Lebensqualität in der Region Leipzig/Halle weiter abnehmen und den Zuzug, insbesondere den ins Leipziger Umland, dauerhaft unterbinden. Vor dem Hintergrund der Mietpreisentwicklung in Leipzig ist die Besiedlung der Randgebiete aber ein wesentlicher Faktor, damit sich die Stadt weiterhin vorteilhaft entwickeln kann.

In Sachsen-Anhalt wurde sich des Problems der zunehmenden Fluglärmbelästigung auf höchster politischer Ebene angenommen. Für Ministerpräsident Haselhoff ist das Ausrichtungsmerkmal für die Entscheidung eines Ausbaus des Frachtflughafen nicht das ökonomische Interesse der DHL, sondern die Akzeptanz der in vom Fluglärm betroffenen Regionen lebenden Bürger: „[...] Ich übernachtete dort ab und zu, z. B. wenn wir beim „Festspiel der deutschen Sprache“ in Bad Lauchstädt sind. Ich weiß, dass dort ab 3 Uhr nichts mehr geht bzw. dass bestimmte Dinge dort wirklich eine Zumutung sind. [...] Demzufolge muss alles, was dort an Entwicklungen in Aussicht gestellt worden ist, vor dem Hintergrund der Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger vor Ort betrachtet werden. [...]“

Wir fordern deshalb:

- **Das Planfeststellungsverfahren muss aufgrund der oben genannten, bereits jetzt schon nicht mehr akzeptablen, Lärm-, Gesundheits- und Klimabelastung eingestellt werden.**
- **Der Ausbau von Frachtflügen ist solange zu stoppen, bis die veraltete DHL-Flugzeugflotte durch moderne, fabrikneue Maschinen ersetzt ist.**
- **Die Forderung des Umweltbundesamtes für ein Nachtflugverbot an stadtnahen Flughäfen durch Verlagerung aller nächtlichen Frachtflüge in den Tagbereich ist umzusetzen, beginnend ab diesem Jahr bis spätestens 2032.**
- **Gemäß der Entscheidung des BverwG von 2006 zum besonderen Schutz der Gesundheit in der Zeit zwischen 00:00 und 05:00 Uhr (Nachtkernzeit) sind, beginnend in diesem Jahr bis 2025, alle S/L in die Zeit davor bzw. danach zu verlagern.**
- **Es hat eine ständige Überprüfung der Einhaltung des Urteils des BverwG für das Nachtflugverbot von Flügen ohne Expressfracht zu erfolgen. Die Ergebnisse sind öffentlich zu machen.**

Ordner 1

Laut Luftverkehrsprognose ergibt sich für den Planfall 2032 folgende Entwicklung der Flugbewegungen von Standard- und Großraumflugzeugen:

Flugbewegungen	2018	2032	Anstieg um
S/L Gesamt	70.000	108.000	+ 55 %
S/L Nacht	40.000	56.000	+ 40 %
S/L Großflugzeuge Gesamt	25.500	69.000	+ 170 %
S/L Großflugzeuge Nacht	16.000	42.000	+ 165 %

Der extrem zunehmende Einsatz von besonders lauten und klimaschädlichen Großraumflugzeugen wird zu einer Vervielfachung der Lärm- und Klimabelastung führen.

Aufgrund der bereits jetzt extremen nächtlichen Lärmbelastung fordern wir:

- **Beginnend ab diesem Jahr bis Abschluss spätestens 2032 ist ein schrittweises Herunterfahren des Einsatzes von Großraumflugzeugen in der Nachtkernzeit einzuleiten.**
- **Es ist ein kompletter Austausch der DHL-Frachtflugflotte in den nächsten 5 Jahren gegen fabrikneue Frachtmaschinen – analog der Forderung der Stadt Brüssel in 2000 an DHL – zum Ersatz der veralten Frachtmaschinen vorzunehmen.**

Luftverkehrsprognose und Auswirkung der Coronakrise

Im Dokument „Auswirkungen der Corona-Krise auf den aus der vorliegenden Luftverkehrsprognose abgeleiteten Ausbaubedarf“ – nachfolgend Luftverkehrsprognose-Änderung (LVP-Änd. 2021) – wurde die Entwicklung des Luftfrachtverkehrs auf Basis der Korrelation zwischen Tonnage und Bruttoinlandsprodukt (BIP) geschätzt. Die Intraplan Consult GmbH geht davon aus, dass dieser statistische Zusammenhang auch über Corona hinaus Bestand haben wird (LVP-Änd. 2021, S. 13). Es wird ein BIP-Wachstum von 2,95 % prognostiziert (LVP-Änd. 2021, S. 11). Die Berechnungen der Intraplan Consult GmbH basieren auf dem 20. August 2021.

Eine statistische Trendextrapolation beruht stets auf empirischen Daten. Diese haben sich seit dem 20. August 2021 durch den Krieg in der Ukraine, die Rekordinflation, die Gasmangellage und Energiekrise insgesamt deutlich und sehr wahrscheinlich auch langfristig verändert. Demzufolge wurden sämtliche BIP-Prognosen bedeutender Wirtschaftsforschungsinstitute angepasst. So geht das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) im Jahr 2023 davon aus, dass die deutsche Wirtschaft um 0,2 % im Vergleich zum Vorjahr schrumpft. Für 2024 wird mit einem Wachstum i. H. v. 1,5 % gerechnet. Das ifo-Institut rechnet für das Jahr 2023 mit einem Rückgang des BIP sogar um 0,4 % und prognostiziert für 2024 gleichfalls 1,5 % Wachstum. Bei einem für die letzten 10 Jahre ermittelten Korrelationskoeffizienten von 0,949 (LVP-Änd. 2021, S. 13) ist mithin sehr sicher davon auszugehen, dass gleichfalls die Luftfracht zurückgehen und in den Folgejahren weniger stark wachsen wird.

Die Verkehrsprognose muss dieses verminderte Wachstum berücksichtigen, denn es ist ein sehr starker Effekt, der die ökonomische Vorteilhaftigkeit der geplanten Erweiterung grundsätzlich in Frage stellt. Auch in Anbetracht dessen, dass sich die Luftbewegungen zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2032 nur um 6,6 % unterscheiden, ist die geplanten Maßnahme aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive ineffizient. Die Differenzen zwischen Prognosenullfall und Planungsfall sind in der ursprünglichen Luftverkehrsprognose (LVP) vom März 2020 ersichtlich (vgl. LVP 2020, S. 81).

Das Erreichen der Klimaschutzziele macht es erforderlich, dass vor allem im Verkehrssektor Maßnahmen ergriffen werden müssen. Eine solche Maßnahme zielt z. B. auf die Einschränkung der innereuropäischen und extrem klimaschädlichen Kurzstreckenflüge ab. Europäische Nachbarländer, wie beispielsweise Frankreich, haben bereits wesentliche Schritte unternommen und in diesem Jahr per Gesetz Kurzstreckenflüge verboten, für die es alternative Zugverbindungen gibt. Auch im Rahmen des Frachtflugbetriebs finden sehr viele Kurzstreckenflüge statt. In Leipzig sind über 20 % (15.000) der ca. 75.000 jährlichen S/L Kurzstreckenflüge unter 500 km. Darunter pro Tag über 10 Starts bzw. Landungen von DHL-Frachtmaschinen von und nach Frankfurt/Main. Eine Untersagung wäre ein erster Schritt zu einem effektiven Klimaschutz mit dem positiven Nebeneffekt der Verringerung nächtlicher Lärmeinwirkungen. Infolge eines Verbotes von Kurzstreckenflügen würde sich die im Planfeststellungsverfahren prognostizierte Zahl der Flugbewegungen von 118.000 auf 95.000 reduzieren. Auch unter diesem Aspekt ist ein Ausbau des Frachtflughafens – zumindest unter den von DHL gesetzten Bedingungen – nicht zu verantworten.

➤ **Wir fordern daher ein Verbot von Kurzstreckenflügen.**

Die Prognoseberechnungen sollten zudem von öffentlich-rechtlichen Instituten durchgeführt werden, um die notwendige Objektivität gewährleisten zu können. Sämtliche Schätzungen der Intraplan Consult GmbH waren stets systematisch zu hoch, dies wurde in einer Studie der TU Chemnitz nachgewiesen. Im aktuellen Planfeststellungsverfahren ist wiederum offenkundig, dass die Prognosen der Intraplan Consult GmbH fernab der tatsächlichen Verhältnisse sind.

➤ **Wir fordern daher, dass sämtliche Luftverkehrsprognosen neu erstellt werden. Nur so kann die Verwaltung dem Grundsatz der sorgfältigen Prüfung gerecht werden.**

Ordner 4

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Grundstückskauf

Da die ehemalige Ortschaft Kursdorf nicht mehr bewohnt ist und sich wie eine Insel mitten im Flughafengelände befindet, wird dem geplanten Grunderwerb zugestimmt.

Allen anderen Grunderwerben stimmen wir nicht zu. Der Flughafen Leipzig-Halle ist bereits jetzt der flächenmäßig größte deutsche Flughafen. Weitere Flächenkäufe forcieren den weiteren Ausbau noch mehr.

Es ist nicht zwingend notwendig, für die Schaffung einer Ausgleichsfläche diese zu erwerben. Eine Belastung des Grundbuches bzw. eine anderweitige Eintragung ist ebenfalls möglich. Weiterhin zielt der geplante Flächenankauf des Flughafens auf städtisches Eigentum ab. Dies hat zur Folge, dass sich der Handlungsspielraum der Stadt weiter verkleinert. Zudem verbietet ein neuerlicher Beschluss der Stadt Leipzig den Verkauf von stadteigenem Grund und Boden.

Die landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für und auf dem Territorium der Stadt Leipzig fallen im Verhältnis zu den Belastungen viel zu gering aus. Der Leipziger Norden wird lediglich im Raum Radefeld berücksichtigt. Lindenthal, Lützschena-Stahmeln, Wahren, Seehausen, Wiederitzsch sind z. B. gar nicht vertreten.

Luftschadstoff- und Geruchsprognose

In der unmittelbaren Umgebung des Flughafens Leipzig-Halle (z. B. Modelwitz, Lützschena, Böhlitz-Ehrenberg) werden sehr häufig ölige Ablagerungen auf ruhendem Oberflächengewässer festgestellt, die durch die Windrichtung eindeutig mit dem Flugbetrieb korrelieren. Dieser Sachverhalt wird in keinem der vorgelegten Gutachten behandelt.

- **Wir fordern eine aktuelle Beprobung der Luft, des Bodens und der Oberflächengewässer in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens Leipzig-Halle sowie die Veröffentlichung der Ergebnisse. Dabei müssen Beprobungszeitpunkt, Windrichtung, Starts und Landungen korrelieren.**

Luftschadstoff- und Geruchsprognose - Ultrafeinstaub

Siehe Ausführungen unter „Luftqualität“.

Luftqualität

Sämtliche Emissionsberechnungen im PFV sind unzureichend, da der Schadstoffausstoß nur bis zu einer Flughöhe von 914 m über Grund berücksichtigt wird. Oberhalb dieser Grenze anfallende Schadstoffmengen werden nicht erfasst.

- **Unsere Forderung: Berechnung der Emissionen auf der Grundlage des Kerosinverbrauchs des Flughafens bzw. deren vollständigen Erfassung auch über einer Flughöhe von 914 m.**

Außerdem werden die bodennahen Emissionen durch die Bezugsgröße „bis 914 m über Grund“ falsch dargestellt.

- **Unsere Forderung:**

Ermittlung der bodennahen Emissionen durch echte Messungen und mit realistischer „bodennaher“ Begrenzung (z. B. 1–5 m über Grund). Einbeziehung von Ultrafeinstaub, Kohlenwasserstoffen, Benzol, Geruch. Jährliches Monitoring und Veröffentlichung der Ergebnisse.

Alle Ausbreitungsberechnungen beziehen sich auf Jahresmittelwerte. Damit wird die tatsächliche, zeitweise sehr hohe Belastung nicht erfasst und besonders gesundheitsschädliche nächtliche Maximalwerte werden nicht dokumentiert und berücksichtigt.

- **Unsere Forderung:**

Durchführung der Ausbreitungsberechnungen auf der Grundlage echter Messungen und der nächtlichen Maximalwerte. Jährliches Monitoring und Veröffentlichung der Ergebnisse.

In der unmittelbaren Umgebung des Flughafens werden sehr häufig ölige Ablagerungen auf Oberflächengewässern und sehr starke Geruchsbelästigungen registriert, die durch die vorherrschende Windrichtung eindeutig mit dem Flugbetrieb korrelierten.

- **Unsere Forderung:**

Gefährdungsabschätzung für Mensch und Natur durch Messung von Schadstoffen im Boden, in der Luft und in Oberflächengewässern in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens. Jährliches Monitoring und Veröffentlichung der Ergebnisse.

Die gesundheitsschädliche Wirkung von Ultrafeinstaub ist völlig unzureichend dargestellt. Es fehlen relevante Messwerte aus der Umgebung des Flughafens und es liegen keine Daten zu dessen Ausbreitung vor. Die Werte für den Plan-Null-Fall (Erweiterung wird nicht genehmigt) und den Plan-Fall (Erweiterung wird genehmigt) sind gleich dargestellt. Das ist falsch, da im Plan-Fall deutlich mehr Flugbewegungen stattfinden und folglich mehr Ultrafeinstaub verursacht wird.

➤ **Unsere Forderung:**

Messungen und Ausbreitungsberechnungen von Ultrafeinstaub sowie Abschätzung des Gesundheitsrisikos für Mensch und Natur. Jährliches Monitoring und Veröffentlichung der Ergebnisse.

+

Unsere grundsätzliche Forderung zu Emissionen: Für den Flughafen Leipzig-Halle gilt kein Regelbetrieb, da der überwiegende Teil der Flugbewegungen nachts und insbesondere in der Kernnacht erfolgt. Deshalb darf auch die Bewertung aller Emissionen (Lärm und Schadstoffe) sowie deren Ausbreitung nicht allein auf der Grundlage berechneter Mittelwerte vorgenommen werden, sondern muss auf der Basis aktueller Messergebnisse und unter Berücksichtigung vor allem der nächtlichen Maximalwerte erfolgen.

Ordner 5

Laut Fluglärmprognose ergibt sich für den Planfall 2032 folgende Verteilung der Flugbewegungen von Standard- und Großraumflugzeugen auf die beiden Start- und Landebahnen.

	SLB Süd	SLB Nord	Anteil SLB Süd
S/L Nacht gesamt	33.800	22.000	61 %
Starts Nacht	17.200	10.000	63 %
S/L Großraumflugzeuge	27.000	15.000	65 %
S/L Großraumflugzeuge Nacht	6.900	3.900	75 %

Das steht im Widerspruch zum PFB von 2004, in dem die gleichmäßige Bahnverteilung als Auflage enthalten ist. Es steht zudem im Widerspruch zu der Zusage der Sächsischen Landesregierung vor dem BverwG, die Umsetzung dieser Auflage, soweit sicherheitstechnisch vertretbar, umzusetzen.

Die Weigerung des Flughafens und der Sächsischen Landesregierung, die dafür notwendige Sicherheitstechnik zu installieren, ist nicht akzeptabel.

➤ **Wir fordern, die baulichen Maßnahmen zur gleichmäßigen Nutzung beider Start- und Landebahnen umzusetzen sowie zur Sicherung einer gleichmäßigen Bahnverteilung den nach dem Beispiel von Frankfurt/Main erfolgten Stadtratsbeschluss von Leipzig zur tage-/wochenweise wechselseitigen Nutzung der beiden Start-/Landebahnen zu realisieren.**

Zusätzlich zu den Flugbewegungsübersichten nach Flugzeugklassen sind Flugbewegungsübersichten nach Lärmklassen zu erstellen. Dafür sollten alle am Flughafen Leipzig-Halle startenden und landenden Flugzeugtypen nach DIN 45643 ("Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen") in mindestens 10 Lärmklassen eingeordnet werden.

Laut Luftverkehrsprognose im PFV gibt es weder Lärmobergrenzen noch Obergrenzen für Starts und Landungen in einem bestimmten Zeitraum. Aufgrund der Bahnkapazitäten ist es damit möglich, dass zu bestimmten Stunden oder in einzelnen Nächten bis zu 60 S/L pro Stunde bzw. 480 S/L pro Nacht möglich sind.

Wir fordern die zeitnahe Einführung von Start- und Landekontingenten wie folgt:

- **max. 10 S/L pro Stunde und Bahn in der Zeit zwischen 22:00 und 24:00 Uhr sowie zwischen 05:00 und 06:00 Uhr**
- **max. 5 S/L pro Stunde und Bahn in der Zeit zwischen 00:00 und 05:00 Uhr (Nacht kernzeit)**

Schalltechnische Untersuchungen - Einzelpunktnachweise

Von den insgesamt 165 Lärm-Einzelpunktnachweisen gibt es für das Stadtgebiet von Leipzig gerade mal die folgenden 14 Messpunkte:

LEI_01-07	Lützschena- Stahmeln
LE_08	Breitenfeld
LE_09-10	Wiederitzsch
LE_11	Seehausen
LE_12	Göbschelwitz
LE_13	Hohenheida
LE_14	Gottscheina

Neben diesen Ortsteilen sind aber ebenfalls laut Ortsteilkatalog 2018 und Bürgerumfrage 2019 „Stark bis sehr stark“ vom Fluglärm betroffen die Orts- bzw. Stadtteile Böhlitz-Ehrenberg, Burghausen-Rückmarsdorf, Wahren, Lindenthal und Plaußig-Portitz. (Siehe auch Bild 2).

Wie unzählige Beschwerden zeigen, wird seit Anfang des Jahres 2020 auch der Süden und Osten von Leipzig durch nächtlichen Anfluglärm belastet. Betroffen davon sind die Orts- bzw. Stadtteile Hartmannsdorf-Knautnaundorf, Knautkleeberg-Knauthain, Großzschocher, Connewitz, Dölzig, Dösen, Marienbrunn, Stötteritz, Probstheida, Meusdorf, Liebertwolkwitz, Holzhausen, Althen-Kleinpösna, Mölkau, Baalsdorf, Engeldorf und Heiterblick.

- **Wir fordern, dass für alle oben genannten Ortsteile Einzelpunktnachweise erarbeitet werden.**

Der Flughafen betreibt auf dem Stadtgebiet von Leipzig nur eine Messtation in Hohenheida.

- **Wir fordern, dass der Flughafen Leipzig-Halle in dem laut Ortsteilkatalog 2018 und Bürgerumfrage 2019 „Stark bis sehr stark“ vom Fluglärm betroffenen Stadtgebiet 10 feste Fluglärm messtationen bis spätestens Ende 2024 in das System TraVis integriert.**

Zu den Ist-Daten 2018 der in obiger Tabelle genannten Messpunkten:

Diese beruhen auf theoretischen Berechnungen und sind, da es keine festen Messstationen dazu gibt, nicht abgleichbar. Wie Messstationen des Deutschen Fluglärmdienstes und auch bisher geheim gehaltene Messungen des Flughafens Leipzig-Halle zeigen, stimmen diese Berechnungen nicht mit der Realität überein.

Für diese unsere Stellungnahme hatten wir die Messergebnisse der im 3. Quartal 2019 erfolgten Lärmmessungen in Lützschena (siehe Protokoll der Fluglärnkommision vom 10.10.2019) angefordert. Das Sächsische Umweltministerium (SMUL) teilte uns aber am 29.12.2020 mit, dass es aufgrund Corona-bedingter Kurzarbeit zu den bisher 14 Monate vorliegenden Daten leider keine Ergebnisse vorlegen kann. Auch der Flughafen kann uns "auf Grund der derzeit eingeschränkten Verfügbarkeit von personellen Kapazitäten" bis heute keine Messdaten für den Zeitraum Juni 2020 bis Oktober 2020 im Bereich Lützschena-Stahmeln übermitteln. Es wurde seitens des Flughafens eingeschätzt, dass sich dies noch bis Ende 1. Quartal 2021 hinziehen wird.

Im Umkehrschluss bedeutet dies jedoch, dass die in den Antragsunterlagen des Flughafens verwendeten theoretisch ermittelten Messdaten falsch sind und nicht der gegenwärtigen Lärm-Situation entsprechen. Die fehlenden aktuellen Lärm-Messdaten sind aber essentiell zur Beurteilung, ob ggf. das Nachtschutzgebiet erweitert werden muss und sich daraus weitere Einspruchsmöglichkeiten der Bürger ergeben.

Nach den Messergebnissen des Deutschen Fluglärmdienstes liegen die nächtlichen Belastungen im Nordwesten von Leipzig (Lützschena, Böhlitz- Ehrenberg usw.) bei über 50 Dezibel mit Lärmspitzen bis zu über 70 Dezibel. Der Grund für die signifikanten Unterschiede zu den Prognosen des Flughafens im PFV liegt in lediglich theoretischen Lärmberechnungen, die offensichtlich fehlerbehaftet sind und tatsächliche Bedingungen nicht vollumfänglich bzw. überhaupt nicht berücksichtigen.

Zwischen der Hochlage (Hochplateau) des Flughafens und dem niedrig gelegenen Auwaldsystem muss ein Luftaustausch durch sogenannte Frischluftschneisen stattfinden. Dem wurde baulich Rechnung getragen, indem solche Schneisen in den Ortslagen freigehalten wurden und Gebäude nicht störend in die Luftschneisen gebaut werden durften. (Beispiel in Lützschena: "Leipziger Hotel", ehemals Hotel Laval.)

Die Frischluftschneisen, deren natürliche Funktion bereits durch bauliche Maßnahmen auf dem Hochplateau beeinträchtigt ist, führen im Zuge des Luftaustausches den Schall mit sich und verteilen ihn. Eine Prüfung von direkten und indirekten (reflektierten) Schallimmissionen hat in den niedrigen gelegenen Ortsteilen von Lützschena-Stahmeln (südlich der Halleschen Straße) jedoch bislang nicht stattgefunden. Bemerkenswert im Ort ist zum Beispiel der Schalltrichter Hohle Gasse (eingehend in der Kurve vom Quasnitzer Weg/Am Brunnen kommend). Hier können durch direkten Schall (Luftschneise Quasnitzer Weg) und Schallreflexion aus dem Auwaldbereich durchaus Pegel gemessen werden, die bis zu 15 dba(!) über den Messwerten der höheren Lagen im Ort liegen.

Die Frischluftschneisen funktionieren also, nochmals verstärkt bei Nordwind, gefrorenen Böden und Flächen und bei fehlender absorbierender Vegetation (Winter!) wie eine Trompete. In den betroffenen Bereichen treten, mit obigen Variablen, schon jetzt Schallemissionen auf,

die Prognosen sowie Grenzwerte übertreffen und zu Aufwachreaktionen und weiteren Störungen beim Schutzgut Mensch führen.

Es überrascht somit nicht, dass die Schallimmissionsmessungen von Lützschena-Stahmeln insgesamt Werte ergeben, die über den Prognosen und Berechnungen des aktiven PFV von 2004 liegen.

Anzumerken ist weiterhin, dass der Schall in der Niederung des Auwaldsystems weitergetragen wird. Das betrifft sogar angrenzende innerstädtische Lagen wie das Waldstraßenviertel, die von direkten Schallimmissionen (auch durch Bodenlärm) niemals betroffen wären. **Ergänzende Untersuchungen dazu sind vorzunehmen.**

- **Vor Fortgang des Planfeststellungsverfahrens sind umfassende Auswertungen und Einbeziehung der vorhandenen Messdaten der Station Lützschena LEI_01-07 vorzunehmen.**
- **Es ist eine Darstellung der Schallimmissionsdaten auf Basis real gemessener Daten aller vorhandenen Messstellen nachzuweisen. Dies ist besonders für Messstellen geboten, die bereits jetzt Werte liefern, welche ursprüngliche Prognosen übertreffen. Berechnete Daten müssen mit Messdaten abgeglichen werden.**
- **Wir wenden zudem ein, dass mittels des aktuell vorgelegten Materials ein sachlicher Abwägungsprozess nicht möglich ist.**

Die Angaben im PFV bezüglich der Häufigkeit der Überschreitung von Maximalpegeln für eine Durchschnittsnacht entsprechen nicht der Realität und verharmlosen die tatsächliche Situation. Die Gesundheitsrisiken, besonders von nächtlichem Fluglärm, werden völlig ungenügend berücksichtigt. Hier geht es speziell um die Aufwachreaktionen. Die Bürger werden nachts durch den tatsächlich aufkommenden Fluglärm (Maximalpegel) wach und nicht durch dessen berechnete Mittelwerte.

Aus den vom Flughafen Leipzig-Halle veröffentlichten Daten ergeben sich für 2018 Dauerschallpegel LNacht für Modelwitz im Monatsdurchschnitt 47,2 dB(A) und für Hohenheida 53,2 dB(A).

Im Gegensatz dazu stehen die tatsächlich ermittelte Anzahl der erreichten nächtlichen Maximalpegel aus den vom Flughafen veröffentlichten Daten für 2018. Die folgende Tabelle mit den durchschnittlichen monatlichen Maximalpegel verdeutlicht das:

dB(A)	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-80	80-84
Modelwitz	14	324	771	242	39	2	
Hohenheida	3	29	234	421	486	50	4

Tabelle: Durchschnittliche monatl. Maximalpegel (6 verkehrsreichste Monate 2018, Nacht)

Wir fordern:

- **Ermittlung der Fluglärmbelastung auf der Grundlage echter Messwerte und besonders der nächtlichen Maximalpegel.**
- **Berücksichtigung des Grenzwertes der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für nächtlichen Fluglärm von 40 dB(A).**
- **Einbeziehung von neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen zur gesundheitsschädigenden Wirkung von nächtlichem Fluglärm (z. B. dramatische Erhöhung des Risikos für Herz-Kreislauf-Tod durch nächtlichen Fluglärm: +33 % bei 40-50 dB(A), +44 % bei über 55 dB(A), Saucy et al., European Heart Journal 2020).**
- **Weiterentwicklung der Definition des Parameters Aufwachkriterium unter Einbeziehung neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse.**

Das für 2032 prognostizierte Nachtschutzgebiet ist deutlich kleiner als das derzeit existierende. Das kann nur falsch sein, da mit der enormen Steigerung der Flugbewegungen auch die Lärmentwicklung überproportional steigen wird, besonders wegen der zunehmenden Anzahl größerer und damit lauterer Flugzeuge.

- **Das Nachtschutzgebiet ist unter Berücksichtigung der o. g. Punkte Luftverkehrsprognose, Fluglärm und Bodenlärm neu zu ermitteln und zu definieren.**

Zum Dokument „Betroffenenermittlung.pdf“

Das opportunistische Agieren privatwirtschaftlicher Akteure zeigt sich auch in Form des Gutachten Betroffenheitsermittlung für Prognosenußfall 2032 und Planfall 2032. Es spiegelt nicht die tatsächlichen Verhältnisse wider.

Ein Beispiel hierfür ist die im Planfeststellungsverfahren vom Flughafen gelieferte Betroffenheitsermittlung. Mit einjähriger Verspätung hat auch das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Lärmkartierung für den Flughafen vorgelegt. Diese basiert auf dem Jahr 2021. Vergleicht man die Zahlen der Lärmkartierung mit der in den neu ausgelegten Planunterlagen vom Flughafen bereitgestellten Betroffenheitsermittlung, treten Ungereimtheiten zu Tage. Obwohl im Planjahr 2032 die Zahl der der nächtlichen S/L von ca. 44.000 im Vergleich zum Jahr 2021 auf ca. 57.000 steigt (+30%), sinkt die Anzahl der Lärmbetroffenen gemäß Betroffenheitsermittlung von 63.517 auf 59.846 (-5,8%):

Lärmpegel 22.00–06.00 Uhr	45–50 dB(A)	50–55 dB(A)	55–60 dB(A)	>60 dB(A)	Σ
Werte Landesamt, 2022 (betroffene Personen)	38.847	20.309	4.343	18	63.517
Werte Flughafen, Planfall 2032 (betroffene Personen)	34.663	14.788	10.040	377	59.868

Verwunderlich ist die erwartete Reduzierung der Betroffenenheiten vor allem deshalb, weil der prognostizierte Anstieg der nächtlichen Starts und Landungen die besonders schweren und lauten Maschinen betrifft. Die fehlende Plausibilität der Betroffenheitsermittlung des Flughafens belegt, dass öffentlich-rechtliche Institute infolge fehlender wirtschaftlicher Partikularinteressen vielmehr in der Lage sind, verlässliche und unabhängige Gutachten zu erstellen.

➤ **Hieraus legitimiert sich unsere Forderung, dass die für das Genehmigungsverfahren erforderlichen Gutachten ausschließlich von öffentlich-rechtlichen Instituten zu erstellen sind.**

Ordner 6 und 7

Dokument Anpassung DES- System, Abflugrouten hier konkret Abflugroute „Kurze Südabkurvung“ DB08GolNEV_krz

Die Abflugroute DB08GolNEV_krz ist das Ergebnis der Zusammenfassung der bisherigen DEP08R_GOLAT_1E(2)/_NEVKO_1E(2) und DEP08L_GOLAT_1Q(1)/_NEVKO_1Q(1) Diese führt nach einer kurzen Abkurvung in niedriger Höhe direkt über dichtbesiedelte Wohngebiete von Leipzig sowie das FFH-Gebiet Leipziger Auensystem und das SPA-Gebiet Leipziger Auensystem.

„Die Einführung der neuen Abflugverfahren per 26. Januar 2023 hat zur Folge, dass von den beiden Routen NEVKO/GOLAT_1E/Q (Kurze Südabkurvung Ost), die Route NEVKO/GOLAT_1Q [Abflug von der Piste 08L (Nordbahn)] entfällt und somit der Gesamtverkehr über NEVKO/GOLAT_1E [Abflug von der Piste 08R (Südbahn)] abgewickelt wird „mit dem Ergebnis „Die Flugzeuge haben bei Überflug über Siedlungsgebiet bei Start von der Südbahn geringere Flughöhen als bei Start von der Nordbahn. Die Lärmbelastung der Betroffenen ist eine höhere als bei Start von der Nordbahn.“ https://www.l-iz.de/politik/region/2023/08/neue-abflugroute-macht-arger-ortschaftsrat-lutzschena-stahmeln-messstation-548489?utm_source=mailpoet&utm_medium=email&utm_campaign=LZ-daily

Das zeigt, dass das Argument der Deutschen Flugsicherung, die Änderung der Abflugroutendiene der Lärminderung falsch ist. Das Gegenteil ist der Fall. Mit dem ausschließlichen Start der Kurzen Südabkurvung von der stadtnahen Südbahn hat sich die Lärmbelastung in den betroffenen Leipziger Ortsteilen verdoppelt.

Im PFV von 2003 war diese Abflugroute mit einer Begrenzung auf 30 Tonnen vorgesehen. ¹ Ab 2007 wurde die Route mit Fluggerät über 30 Tonnen befliegen. Nachdem es seit 2007 mehrere Beschlüsse und Anträge des Stadtrates von Leipzig zur Einstellung dieser Überflüge gibt, hatte auch der Deutsche Bundestag am 29.07.2017 einstimmig beschlossen, „die Flugrouten...nur mit Fluggeräten bis 30 Tonnen zu befliegen“. ²

In Gesprächen von Mitgliedern des Deutschen Bundestages mit für die Flugrouten und den Flughafen verantwortlichen Politikern wurde festgelegt, dass dieser Bundestagsbeschluss „im Rahmen einer kommenden Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen umgesetzt wird“. ³

Das ist nicht geschehen, wie die Plandaten für obige Flugroute aufzeigen!

Wir fordern deshalb:

- **Die Flugroute DB08GolNEV_krz ersatzlos zu streichen**
- oder
- **diese gemäß Bundestagsbeschluss „nur mit Fluggeräten bis 30 Tonnen zu befliegen“.**
- **Für den 2. Fall fordern wir weiterhin, dass der Abflug der Flugroute DB08GolNEV_krz 2000 m weiter östlich erfolgt. Damit wird sichergestellt, dass bei Abflügen von der Südbahn die startenden Maschinen die Wohngebiete sowie das FFH-Gebiet Leipziger Auensystem und SPA-Gebiet Leipziger Auensystem in größeren Höhen erreichen.**

Ordner 8

Klimaschutzgutachten/ Treibhausgasemissionen

Unsere Einwendung in der Erstauslegung zu Ordner 4 lautete:

„Es fehlt ein Klimagutachten, das speziell die vom Flughafen Leipzig-Halle ausgehende lokale und globale CO₂-Belastung beinhaltet. In der im Ordner 4 enthaltenen „Klimaexpertise“ wird das Thema nicht behandelt. Das Pariser Klimaschutzabkommen von 2015 wird damit komplett ignoriert.“

In der Neuauslegung sind dazu im Ordner 5 folgende 3 Gutachten enthalten:

1. Treibhausgasemissionen_Flughafenbetrieb.pdf von Hellebrand Air Consulting
2. Treibhausgasemissionen_innerdt._Flüge.pdf der Firma Intraplan Consult
3. Treibhausgasemissionen_Zusammenfassende_Darstellung.pdf der Firma Müller...GmbH

Wie bekannt, ist der Luftverkehr der klimaschädlichste Verkehrssektor.

Der Grad der vom einen Flughafen ausgehenden Klimabelastung ist das am Flughafen pro Jahr von den Fluggesellschaften getankte Kerosin, dessen Menge jeder Gutachter in diversen öffentlich zuständigen Statistiken finden kann z. B. beim Umweltbundesamt, destatis, LAK Energiebilanzen usw..

Keines der 3 Gutachten enthält Werte für das Basisjahr und das Planjahr 2032. Insofern sind diese 3 Gutachten, was die vom Flughafen Leipzig-Halle ausgehende lokale und globale Klimabelastung betrifft, wertlos.

Lokale CO₂-Belastung

Die lokale Klimabelastung wird nach dem LTO-Zyklus ermittelt und man hätte erwarten können, dass diese im Hellebrandt-Gutachten für das Basisjahr und den Planfall dargestellt werden. Fehlanzeige!

Nach eigenen Angaben des Flughafens Leipzig-Halle lag die durch Starts und Landungen im direkten Umfeld des Flughafens Leipzig-Halle verursachte CO₂-Belastung bei 138.000 Tonnen CO₂. Das entspricht dem jährlichen Ausstoß von ca. 100.000 Mittelklasse-PKWs. Mit 1,76 Tonnen CO₂ pro Start und Landung ist der Flughafen Leipzig-Halle somit schon jetzt der klimaschädlichste Flughafen Deutschlands (CO₂-Werte von 2019).



Wir fordern deshalb, dass der Flughafen von diesem Jahr an eine monatliche Übersicht über die durch S/L laut LTO verursachten CO₂-Emissionen veröffentlicht und diese in Relation zu den Klimazielen der Bundesregierung bezüglich des Pariser Klimaabkommens von 2015 darstellt.

Globale CO₂-Belastung

Laut CO₂-Statistik des Länderarbeitskreises entfielen in Sachsen 2017 ca. 25 % der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor auf den Flughafen Leipzig-Halle. Diese über den Kerosinverbrauch ermittelten CO₂-Emissionen sind auch die Berechnungsgrundlage für die globale CO₂-Belastung, die international nach dem sogenannten Halbstreckenprinzip ermittelt wird.

Im Folgenden der durch uns mit Hilfe von destatis und anderer Quellen ermittelte Kerosinverbrauch des Flughafens Leipzig-Halle. Eine derartige Übersicht hätte man zumindest für das Jahr 2018 in den sicher mit viel Steuergeldern finanzierten 3 Klimagutachten erwarten können.

Bürgerinitiative „Gegen die neue Flugroute“

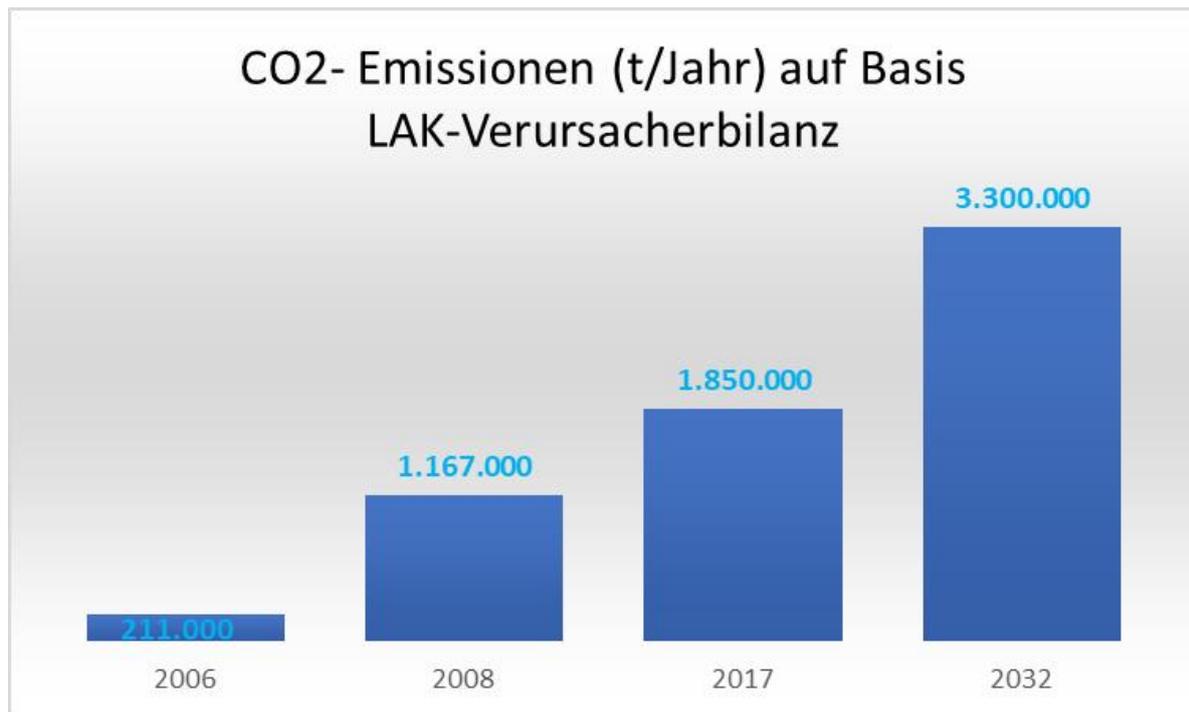
Auswertung	Flüge		Passagiere an Bord		Fracht und Post		Kerosin in Tonnen Passagiere	Kerosin in Tonnen Fracht	Kerosin gesamt in Tonnen
	Anzahl	Flug km	Anzahl	Pkm	Tonnen	Tkm			
2018									
von Leipzig/Halle nach Dt.	8.170	2.650.926	362.464	121.000.000	45.291	15.273.000	7.744	6.506	
von Leipzig/Halle zum Ausland	27.600	54.076.257	928.584	2.139.000.000	599.869	1.934.816.000	77.004	479.834	
Gesamt-Zwischensumme	35.770	56.727.183	1.291.048	2.260.000.000	645.160	1.950.089.000	84.748	486.341	571.089
von Dt. nach Leipzig/Halle	7.984				37.392				
vom Ausland nach Leipzig/Halle	27.528								
Gesamt	71.282		2.571.000		1.221.000				

Auswertung	Flüge		Passagiere an Bord		Fracht und Post		Kerosin in Tonnen Passagiere	Kerosin in Tonnen Fracht	Kerosin gesamt in Tonnen
	Anzahl	Flug km	Anzahl	Pkm	Tonnen	Tkm			
2019									
von Leipzig/Halle nach Dt.	8.154	2.652.887	336.687	113.000.000	46.786	15.724.000	7.232	3.900	
von Leipzig/Halle zum Ausland	27.958	55.053.890	975.959	2.281.000.000	604.017	1.883.916.000	82.116	467.211	
Gesamt-Zwischensumme	36.112	57.706.777	1.312.646	2.394.000.000	650.803	1.899.640.000	89.348	471.111	560.459
von Dt. nach Leipzig/Halle	8.070		345.374		36.024				
vom Ausland nach Leipzig/Halle	27.739		970.172		551.067				
Gesamt	71.921		2.628.192		1.237.894				

Auswertung	Flüge		Passagiere an Bord		Fracht und Post		Kerosin in Tonnen Passagiere	Kerosin in Tonnen Fracht	Kerosin gesamt in Tonnen
	Anzahl	Flug km	Anzahl	Pkm	Tonnen	Tkm			
2020									
von Leipzig/Halle nach Dt.	3.666	1.181.317	57.779	19.000.000	41.082	13.761.000	1.216	5.862	
von Leipzig/Halle zum Ausland	25.126	50.379.835	202.171	499.000.000	679.778	2.187.011.000	17.964	542.379	
Gesamt-Zwischensumme	28.792	51.561.152	259.950	518.000.000	720.860	2.200.772.000	19.180	548.241	567.421
von Dt. nach Leipzig/Halle	3.742	1.207.061	55.723	19.000.000	37.108	12.621.000			
vom Ausland nach Leipzig/Halle	25.200		216.900		624.656				
Gesamt	57.734		532.573		1.382.624				

Auswertung	Flüge gewerblich		Passagiere an Bord		Fracht und Post		Kerosin in Tonnen Passagiere	Kerosin in Tonnen Fracht	Kerosin gesamt in Tonnen
	Anzahl	Flug km	Anzahl	Pkm	Tonnen	Tkm			
2022									
von Leipzig/Halle nach Dt.	4.502	1.447.713	113.412	36.000.000	44.896	15.204.000	2.304	6.477	
von Leipzig/Halle zum Ausland	32.664	69.998.153	668.758	1.574.000.000	733.541	2.525.151.000	56.664	626.237	
Gesamt-Zwischensumme	37.166	71.445.866	782.170	1.610.000.000	778.437	2.540.355.000	58.968	632.714	691.682
von Dt. nach Leipzig/Halle	4.484		100.282		39.037				
vom Ausland nach Leipzig/Halle	32.422		675.152		692.526				
Gesamt	74.072		1.557.604		1.510.000				

Die globale CO2-Belastung lag damit in 2018 bei reichlich 1,8 Mio. Tonnen CO2 und wird nach den im PFV prognostizierten Flugbewegungszahlen auf 3,3 Mio. Tonnen CO2 im Jahr 2032 steigen.



Flugzeuge schädigen in Reiseflughöhe das Klima über die reinen CO₂-Emissionen hinaus. Dieser Klimaschaden wird durch den RFI-Faktor (radiation force index) berechnet. Das Umweltbundesamt (UBA) gibt einen RFI-Faktor von 3,14 an. Eine Tonne Flugzeug-CO₂ ist also so klimaschädlich wie 3,14 Tonnen CO₂-Ausstoß von Kraftfahrzeugen. Die aus der Verursacherbilanz von 2017 (siehe oben) ermittelten 1,85 Mio Tonnen CO₂ entsprechen damit ca. 5,65 Mio. Tonnen klimaschädlichem CO₂-Äquivalent. Nach Berechnungen des UBA verursacht die Emission einer Tonne Kohlendioxid (CO₂) Schäden von rund 180 Euro. Der Flughafen Leipzig-Halle verursachte in 2017 also einen Klimaschaden von ca. 1 Mrd. Euro (180 EUR/t x 5.650.000 t).

- **Wir fordern, dass der Flughafen Leipzig-Halle, beginnend in diesem Jahr, zur Ermittlung der globalen CO₂-Belastung eine monatliche Übersicht des am Flughafen getankten Kerosins veröffentlicht.**

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich 2016 der Zielstellung des Pariser Klimaabkommens von 2015 verpflichtet, mit dem die globale Erderwärmung auf ein verträgliches Maß begrenzt werden soll. Die Stadt Leipzig hat sich mit der Ausrufung des Klimanotstands 2019 ebenso zu den Pariser Klimazielen bekannt und strebt bis 2050 den Zustand einer klimaneutralen Metropole an.

Zur Sicherstellung dieser Ziele sind folgende Maßnahmen zwingend notwendig:

- **Der nach dem Halbstreckenprinzip verursachte CO₂-Austoß von derzeit ca. 2 Mio. Tonnen pro Jahr darf nicht weiter steigen und muss durch schrittweise Maßnahmen signifikant gesenkt werden.**

- **Die im direktem Umfeld des Flughafens nach dem LTO-Zyklus verursachte CO₂-Belastung muss, beginnend in diesem Jahr, von derzeit 138.000 t/a bis 2026 auf 100.000 t/a gesenkt werden.**
- **Der CO₂-Ausstoß pro S/L ist von 1,76 Tonnen auf 1,0 Tonnen pro S/L zu senken.**

Bodenlärm – Fehlende effektive Lärmschutzwand

Mit einem Gutachten der „cdf Schallschutz Consulting Dr. Fürst“ vom 03.01.2009 hatte der Flughafen Leipzig-Halle damals versucht den Nachweis zu erbringen, dass Lärmschutzwände angeblich keine spürbare Entlastung bewirken. Die Gutachter stellten fest, dass außerhalb des Nachtschutzgebietes die Pegelminimierung – nahe der Wand – weniger als 2,5 dB(A) betrüge und somit kaum spürbar wären. Der cdf Gutachter behauptete, dass Pegelminderungen erst ab eine Halbierung des Lärms beachtenswert seien. Diesem Konzept folgend, sind in den Unterlagen zum PFV Lärmschutzwände vollkommen unterdimensioniert.

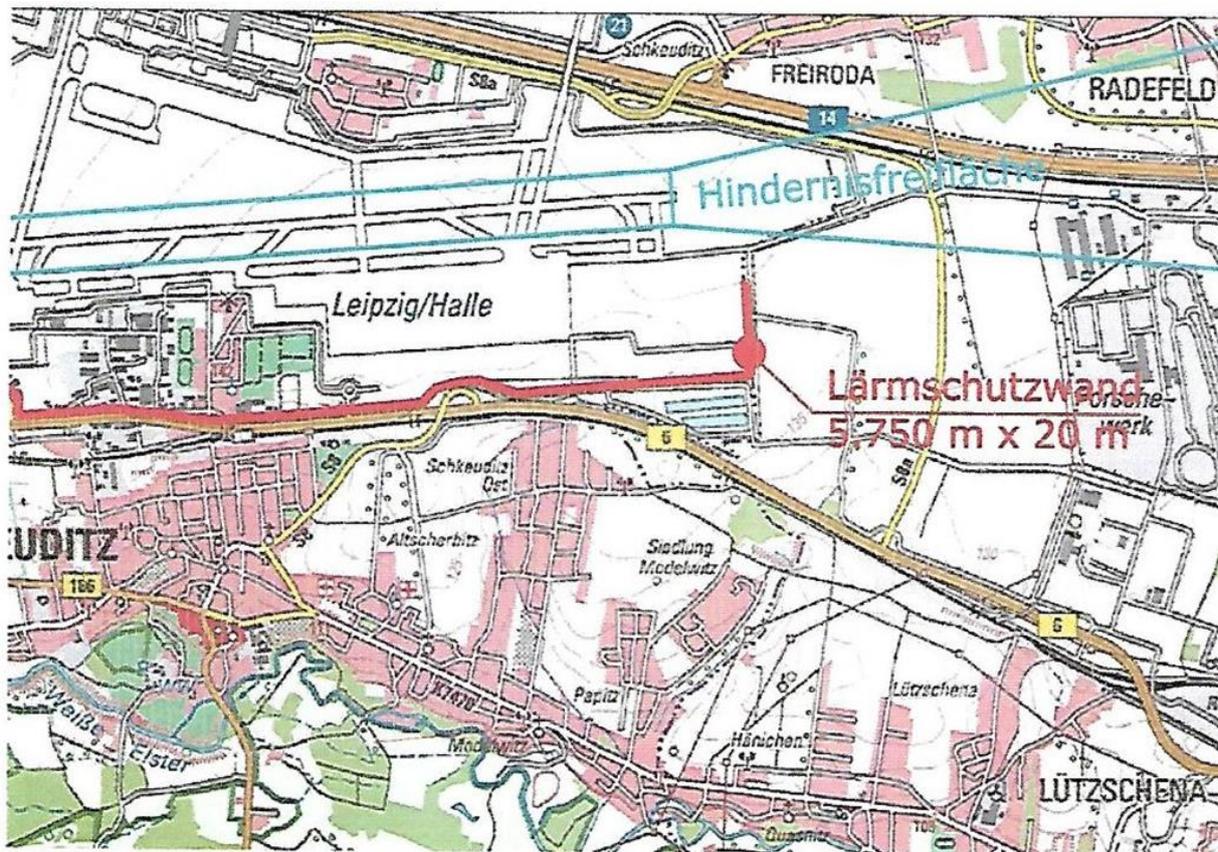
Speziell im Südbereich des Flughafens ist der bestehende Lärmschutz mittels Lärmschutzwänden unzureichend. Die lange Lärmschutzwand am Bahnterminal ist praktisch wirkungslos. Bei Zugbewegungen handelt es sich hauptsächlich um die Betankung des Tanklagers zweimal täglich. Der ursprünglich geförderte Bahnverkehr von Luftfracht findet praktisch nicht statt. Die installierten Lärmschutzwände an den Vorfeldern sind zu kurz bzw. gar nicht vorhanden!

Erweiterung des Vorfeldes RAMP 4

In der Erweiterung des Vorfeldes RAMP 4 sind erst gar keine Lärmschutzwände vorgesehen. Der Lärmschutz vor Bodenlärm soll wohl vor allem durch die bestehenden DHL-Gebäude gewährleistet werden. In den PFV-Unterlagen zur Vorfelderweiterung Ramp4 sind keine Lärmschutzwände vorgesehen. Dies ist ein schwerwiegender Verstoß zu den ausgelobten Zielen des Flughafens in Bezug auf Lärmschutz.

- **Um dem Ziel des Boden-Lärmschutzes nachzukommen, fordern wir eine komplette Neuplanung von Lärmschutzwänden.**

Hierzu haben wir die nachfolgende Skizze angefügt. Voraussetzung ist eine Erweiterung des Flughafengeländes in Richtung Radefelder Allee. Die Neuordnung des Vorfeldes ermöglicht den Aufbau eines Lärmschutzes an der Quelle des Bodenlärms.



Dieser Vorschlag für eine effektive Lärmschutzwand wird in einem Gutachten von fdc Airport Consulting vom 11.06.2011 ausdrücklich empfohlen. Zitat: *“Um eine wirksame Abschirmung zu erreichen, muss eine Lärmschutzwand um den Süden des Flughafens LEJ von Vorfeld 2 (Apron 2) bis zum östlichen Flughafenzaun errichtet werden. ... Es wird empfohlen, die Wirkungsweise der mindestens 5.750 m langen und 20 m hohen Lärmschutzwand entlang der B6 zu ermitteln“.*

Ordner 9

Verträglichkeitsuntersuchung FFH-VU 4639-301 Leipziger Auensystem und SPA 4639-451 Leipziger Auensystem

die Route NEVKO/GOLAT_1Q [Abflug von der Piste 08L (Nordbahn)]

Die in den genannten Verträglichkeitsuntersuchungen aufgestellte Behauptung (S.14 bzw. S.12) „Das SPA wird nur ... in großer Höhe überflogen.“ ist falsch. Im Ordner 7 der Erstausslegung waren folgende 4 Abflugrouten (Kurze Südabkurvung) enthalten:

- DEP08R_GOLAT_1E(2)
- DEP08R_NEVKO_1E(2)
- DEP08L_GOLAT_1Q(1)
- DEP08L_NEVKO_1Q(1)

Diese 4 Abflugrouten wurden neu zur Abflugroute DB08GolNEV_krz zusammengefasst, wobei die bisherigen Abflüge NEVKO/GOLAT_IQ von der Piste 08L (Nordbahn) auf die dem FFH- Gebiet nahe liegende Südbahn verlegt werden.

Die neue Abflugroute DB08GolNEV_krz führt nach einer kurzen Abkurvung in niedriger Höhe direkt über das FFH-Gebiet Leipziger Auensystem und das SPA-Gebiet Leipziger Auensystem. Wie die Gutachter bei der kurzen Entfernung zwischen Startbahn und Auensystem auf „...in großer Höhe überflogen“ kommen, ist nicht nachvollziehbar.

Die Abflugroute enthält keine Mindestflughöhen, so dass es bereits in der Vergangenheit mehrfach zu Überflügen unter 600 m (über Grund) gekommen ist. Bei „normalen“ Überflügen liegen die Lärmpegel hier zwischen 70 und 85 Dezibel.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen weiter oben unter Punkt „Abflugrouten“ verwiesen.

Nächtlicher Fluglärm

In den ausgelegten Dokumenten des PFV wird auf die Auswirkungen des Nachtfluglärms auf die Tierarten des Leipziger Auensystems nicht eingegangen. Obwohl das Gebiet im Normalfall nachts nicht direkt überflogen wird, liegt der nächtliche Dauerlärm in Abhängigkeit der Wetterlage bei 50 Dezibel mit Lärmspitzen von bis zu 70 Dezibel. Grund hierfür sind die bis zu 80 nächtlichen Starts von der stadtnahen Südbahn, die sich mit den Ausbau des Flughafens noch um ca. 50 % erhöhen werden.

Ordner 10

Wir fordern, dass die im Lärmmedizinischen Gutachten der UNI Mainz dokumentierten neuesten Erkenntnisse zur Lärmwirkungsforschung im Planfeststellungsverfahren Berücksichtigung finden und, falls es einen PFB geben sollte, dokumentiert werden.

Insbesondere unterstützen wir die Forderungen des Gutachtens auf Seite 34,

- *die Zahl der Nachtflüge zu begrenzen und nicht mehr zu steigern,*
- *die Nachtflüge in den Tag zu verlagern,*
- *die gesetzlich definierte Nachtruhe von 22:00 - 06:00 Uhr umzusetzen und*
- *besondere Maßnahmen für Anwohner außerhalb der Schutzzone einzuleiten.*

Diese Maßnahmen sind unabhängig vom Planfeststellungsverfahren sofort beginnend, schrittweise umzusetzen.

Wir fordern zudem, noch in diesem Jahr eine Langzeitstudie mit einer repräsentativen Anzahl von Betroffenen zu den gesundheitlichen Folgen des nächtlichen DHL-Fluglärms zu beginnen. Die Ergebnisse dieser Studie sind zu veröffentlichen.

Fehlende Unterlagen

Die im Ordner 5 neu aufgenommenen Gutachten zu den Treibhausgasemissionen sind absolut unzureichend, da sich diese Klimawirkungen auf innerdeutschen Frachtflugverkehr beschränken.

- **Wir fordern ein umfassendes Klimagutachten, dass die Treibhausgas-Emissionen aller vom FLH ausgehenden Starts und Landungen beinhaltet.**

i.A. Matthias Zimmermann
Pressesprecher
BI "Gegen die neue Flugroute"

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

www.fluglärmleipzig.de

pressefluglaermleipzig@t-online.de

Legende:

- 1 PM des Regierungspräsidiums Leipzig vom 19.07.2007
- 2 Bundestag-Drucksache 18/12809
- 3 Bundestag; Sachstand zur Petition gegen die „Kurze Südabkurvung“ 07.12.2018