

Zusammenstellung Widersprüche/Einwendungen

Stand: 28.12.2020

Ordner 1 – Erläuterungsbericht DHL - Klimaschutz

Im DHL-Erläuterungsbericht zur Entwicklung am Standort Flughafen Leipzig/Halle bezieht sich DHL zur Vergewisserung seiner Position auf den PVB 2004 und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2006 zum Nachtflugbetrieb.

Nicht in dem Erläuterungsbericht erwähnt werden hingegen die zwischenzeitlich sich wesentlich, ja grundsätzlich, veränderten politischen und gesetzlichen Voraussetzungen unter denen der Ausbau des Frachtflughafens zum jetzigen Zeitpunkt in einem völlig anderen Licht zu betrachten ist.

An keiner Stelle des Erläuterungsberichtes findet man Hinweise oder Bezug auf

- das Pariser Klimaschutzabkommen aus 2015,
- die Klimabeschlüsse der Bundesregierung, die Treibhausgase bis 2030 um mindestens 40% gegenüber 1990 zu verringern
- die Beschlüsse der EU-Kommission und des EU-Parlamentes zu den Treibhausgasen.

Quasi in einem luftleeren Raum schwebend wird das bisherige Geschäftsmodell der DHL im Erläuterungsbericht bis in das Jahr 2032 fortgeschrieben.

Ein Ausbau des Frachtflughafens ist unter den Vorgaben der Klimaschutzpolitik nicht nur nicht erforderlich, sondern würde allein durch die erforderlichen Baumaßnahmen dem Klimaschutz zuwiderlaufen. Ich fordere daher den Stopp des Ausbauvorhabens bzw. ein Moratorium der Flugbewegungen am Flughafen Leipzig/Halle. Der Antragsteller dieses Planänderungsverfahrens hat zu beweisen, dass der Ausbau den o.g. politischen Rahmenbedingungen nicht entgegenwirkt.

Ordner 1 – Erweiterung des Vorfeldes - Lärmschutz mittels Lärmschutzwänden

Speziell im Südbereich des Flughafens ist der bestehende Lärmschutz mittels Lärmschutzwänden nur unzureichend. Die lange Lärmschutzwand am Bahnterminal ist praktisch wirkungslos. Zum Abschirmen des Bodenlärms der Vorfelder ist die Lärmschutzwand zu weit entfernt von diesen.

Die installierten Lärmschutzwände an den Vorfeldern sind zu kurz bzw. gar nicht vorhanden!

Um dem Ziel des Lärmschutzes nachzukommen fordere ich eine Neuplanung unter Berücksichtigung des Lärmschutzes.

Ferner fordere ich die Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand an der Stellfläche Z1, RAMP 4!

Zu Ordner 1, Luftverkehrsprognose - Expressgut

Nach Angaben der Luftverkehrsprognose (Seite 79) wurden für 2018 von den 45.795 Frachtflügen 44.950 als Expressfrachtflüge (98,15%) eingeordnet. Aus der angeblichen Notwendigkeit von Expressgut leiten die Flughäfen/Logistiker auch die Notwendigkeit von Nachtflügen ohne zeitliche Einschränkungen ab, und wie wir hier sehen, auch die Notwendigkeit einer exorbitanten Erweiterung des Frachtfluges.

Der extrem hohe Anteil an Expressfracht ist weder nachvollziehbar dargestellt, noch hinreichend begründet. Er ist somit ausführlich darzulegen.

Ordner 3 – Flächenversiegelung

Der Ausbau des Flughafens trägt mit weiteren ca. 0,5 Mio. Quadratmetern zur weiteren Flächenversiegelung bei. Er raubt Tieren ihren Lebensraum, erhöht die Gefahr von Überflutungen und beeinflusst den Frischluftaustausch.

Eine weitere Flächenversiegelung ist mit den Zielen des Naturschutzes unvereinbar. Ich widerspreche hiermit den diesbezüglichen Planungen auch im Namen meiner Kinder.

Ordner 4 – Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Da die ehem. Ortschaft Kursdorf nicht mehr bewohnt ist und sich wie eine Insel mitten im Flughafengelände befindet, wird dem geplanten Grunderwerb zugestimmt. Allen anderen Grunderwerben stimme ich nicht.

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.

Ordner 4 – Luftschadstoff- und Geruchsprognose

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

Ich fordere eine aktuelle Beprobung der Luft, des Bodens und der Oberflächengewässer in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens. Dabei müssen Beprobungszeitpunkt, Windrichtung, Starts und Landungen korrelieren.

Zu Ordner 4 – Luftschadstoff- und Geruchsprognosen - Ausbreitungsberechnungen

Alle Ausbreitungsberechnungen beziehen sich auf Jahresmittelwerte. Diese spiegeln die tatsächliche Belastung unzureichend wider. Damit werden besonders gesundheitsschädliche Maximalwerte nicht dokumentiert und berücksichtigt. Es wird nicht zwischen Tag und Nacht oder anderen zeitlichen Flugzyklen unterschieden. Auch hier gilt, dass bereits das Einzelereignis Gesundheitsschäden hervorruft.

Ich fordere Untersuchungen, bei denen Windrichtung, Starts und Landungen bzw. Flugzyklen berücksichtigt und ausgewertet werden. Eine andere Verfahrensweise ist hinreichend zu begründen.

Zu Ordner 4 – Luftschadstoff- und Geruchsprognosen – Berechnungen auf Basis Meßergebnisse

Schadstoffe aus Triebwerksabgasen beeinträchtigen nicht nur die menschliche Gesundheit (bes. Krebs- und Atemwegkrankungen). Das ist längst wissenschaftlich bewiesen und steht außer Diskussion. Im Gutachten werden diese Erkenntnisse aber auch in Verbindung mit den fehlerhaften und unrealistischen Berechnungen nicht ausreichend berücksichtigt.

Es ergeht die Forderung für dieses Verfahren die Emissionen und deren Ausbreitung nicht auf der Grundlage berechneter Mittelwerte zu bewerten, wie hier geschehen, sondern die Prognosen für 2032 auf der Basis aktueller Messergebnisse zu kalkulieren. Dabei sind vor allem die Maximalwerte und die gesundheitsschädliche Wirkung zu berücksichtigen.

Zu Ordner 4 – Luftschadstoff- und Geruchsprognose - Berechnungen

Die Berechnung der Luftschadstoffe erfolgte lediglich unter Berücksichtigung von Start bis 914 m Flughöhe, Landung und Rollbewegungen auf dem Flugfeld. Ab einer Flughöhe von 914 m werden keine Emissionen mehr berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang fehlt die Prognose zu den benötigten Kerosinmengen bis 2032. Weiterhin wurde nicht berücksichtigt, dass in Deutschland der Flughafen Leipzig/Halle das meiste CO₂ pro Flugbewegung verursacht (LTO 2019: Leipzig: 1,77 t; Frankfurt: 1,43 t; Hannover: 0,86 t, Dresden: 0,79 t) und dass sich dieser Wert seit 2014 (1,56 t) ständig erhöht hat, d. h. die eingesetzten Flugzeuge produzierten im Verlauf der letzten 5 Jahre immer mehr CO₂ pro Flugbewegung.

Ich fordere ein realistisches Gutachten auf der Basis der Daten des Länderarbeitskreis Energiebilanzen (CO₂ Luftverkehr Sachsen, Basis Kerosin) und dem CO₂-Frachtrechner „Ecotransit“, denn im Gutachten des Airports werden durch Nur-Einbeziehung o.g. Faktoren allein für 2018 ca. 1,9 Mio. t CO₂/Jahr und für 2032 ca. 3 Mio. t CO₂/Jahr nicht berücksichtigt.

In Analogie zur CO₂-Berechnung ist die Berechnung der Emissionen für alle anderen Luftschadstoffe (NO_x, NO₂, NH₃, SO₂, CO, HC, BNC, PM₁₀, PB 2,5, NVPN, Geruch) falsch, da diese nur bis zu einer Flughöhe von 914 berücksichtigt werden und ist auch neu zu berechnen.

Zu Ordner 4 – Luftschadstoff- und Geruchsprognose - Rollwege

Der Rollweg verursacht den größten Schadstoffausstoß (Bild 6/3 Seite 45). Durch die Bezugsgröße „bis 914 m über Grund“ werden die bodennahen Emissionen fehlerhaft dargestellt. Diese müssen separat mit einer sinnvollen Begrenzung über Grund (z. B. 20-50 m) durch aktuelle Messungen für alle o. g. Emissionen insbes. NVPN, HC, BNC und Geruch dargestellt, bewertet und prognostiziert werden.

Zu Ordner 4 – Luftschadstoff- und Geruchsprognose - Ultrafeinstaub

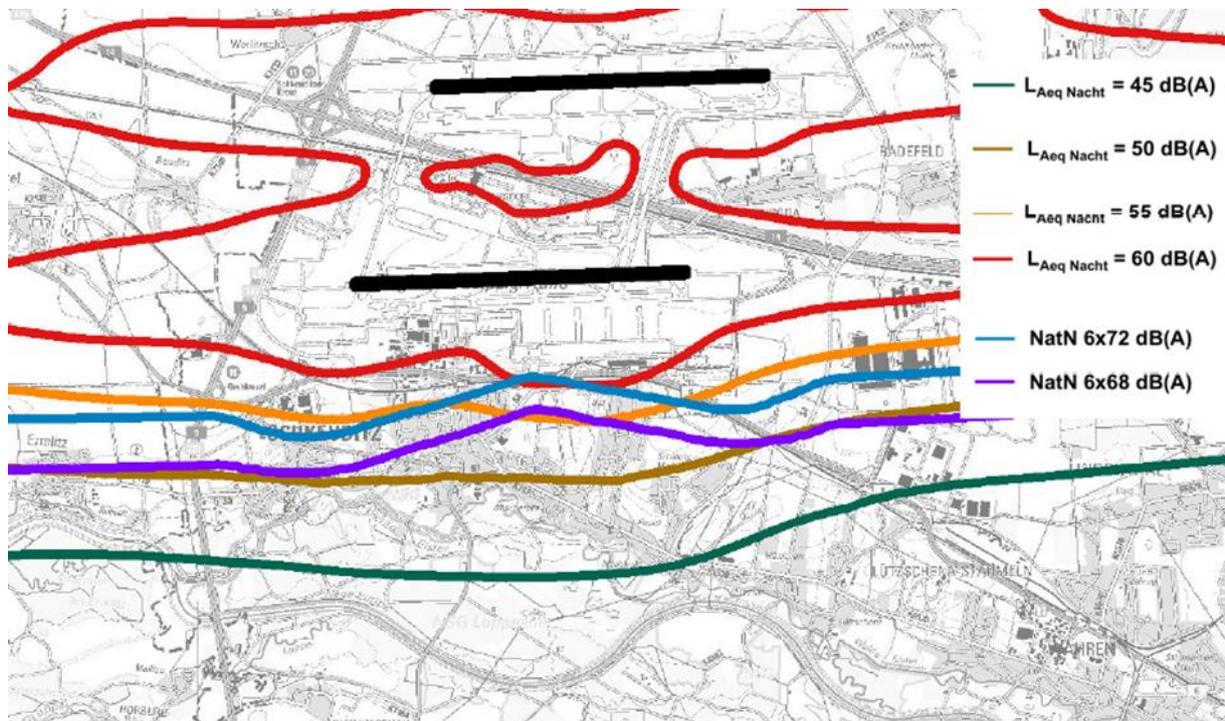
Die Betrachtung der Wirkung von Ultrafeinstaub (NVPN) ist völlig unzureichend. Im Bild 6-1 sind die Werte für den Plan-Null-Fall und den Plan-Fall gleich. Das muss falsch sein, da alle anderen Werte im Plan-Fall immer höher liegen. Für die örtliche Verteilung fehlen sowohl aktuelle Messwerte als auch berechnete Werte in der Prognose 2032. Besonders die gesundheitsschädliche Wirkung von NVPN wurde nicht berücksichtigt.

Ich fordere deshalb eine Prognose auf der Basis aktueller Messdaten.

Ordner 5 – Fluglärmprognose 2032 - Klinik

In der dargestellten Grafik der Fluglärmbelastung nachts, Prognose-Null-Fall 2032 ist der Verlauf der Ganglinien nicht nachvollziehbar! Technisch ist es nicht begründbar, warum die Ganglinien für NatN 6x68 dB(A) und NatN 6x72 dB(A) den dargestellten Verlauf haben. Liegt es an der Lage zur Klinik?

Ich fordere eine Lärmmesstation – z.B. an der nordöstlichen Ecke Herderstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße – die diesen Verlauf der Ganglinien nachweisen!



Ordner 5 – widersprüchliche Aussagen der Obermeyer Planen und Beraten GmbH

Bestandsflughafen: Ja oder nein?

Im Gutachten „Schalltechnische Untersuchung – Fluglärmrechnung –, hält die Obermeyer Planen und Beraten GmbH fest,

„Die zum Gegenstand der Planänderung gemachten Planungen stellen i.S.d. FlugLärmG keine bereits aufgrund des Umfangs der vorgesehenen baulichen Maßnahmen wesentliche bauliche Erweiterung sondern lediglich eine sonstige bauliche Erweiterung dar, da das Vorhaben weder die Anlegung eines neuen Flugplatzes noch den Bau einer neuen Start-/Landebahn vorsieht“ (Seite 8)

Bei der Zusammenfassung stellt Obermeyer das Gegenteil klar,

„Im Abschnitt 5.1.3 dieser Untersuchung wird aufgezeigt, dass die beabsichtigte bauliche Erweiterung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle eine wesentliche bauliche Erweiterung. Im Falle der Genehmigung des beantragten Ausbauprojekts ist der Flughafen Leipzig/Halle zukünftig nicht mehr als Bestandsflughafen sondern als wesentlich baulich erweiterter Flughafen – mit entsprechend abgesenkten Grenzwerten – einzustufen.“

In das Verfahren werden also widersprüchliche Aussagen eingebracht, die aber ihrerseits erhebliche Auswirkungen auf die zulässigen Grenzwerte haben. Es ist eine eindeutige, rechtsplausible Aussage zu treffen.

Bereits in der Vergangenheit ist immer wieder versucht worden, sich durch zweideutige bzw. nicht eindeutige Aussagen ein Hintertürchen offen zu halten.

Ordner 5 – Fluglärmprognosen - Berechnung der Lärmbelastung – WHO

Gemäß SMUL unterscheiden sich die Lärmindizes nach EU-Umgebungslärmrichtlinie von den in Deutschland für die Beurteilung der Lärmbelastung geltenden Beurteilungspegeln. Allerdings können die nach EU-Umgebungslärmrichtlinie ermittelten Pegel (insbesondere der LNIGHT-Wert) zum orientierenden Vergleich mit bundesdeutschen Richt- oder Grenzwerten herangezogen werden.

Für Fluglärm empfiehlt die WHO (10.10.2018), dass der Dauerschallpegel (Lden) am Tag auf weniger als 45 dB und in der Nacht auf weniger als 40 dB (Lnight) reduziert werden sollte, weil Fluglärm oberhalb dieser Werte mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen bzw. mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist.

Mit mehr als 50.000 Flugbewegungen galt der Airport schon 2017 als Großflughafen, daraus entstand die Pflicht zur Fluglärmkartierung. Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017, FH Leipzig/Halle – Lnight ergaben für Leipzig insgesamt 2.191 Fälle mit mehr als 45 dB(A), d. h. der Flughafen liegt mit der geringeren Anzahl von Flugbewegungen für 2017 bereits massiv über der WHO-Empfehlung. Dabei wurde bei der Fluglärmkartierung der Bodenlärm noch gar nicht berücksichtigt.

2019 war ein Anstieg auf 79.000 Starts/Landungen zu verzeichnen und nun sollen die die Starts/Landungen auf 118.000 ansteigen.

Ich fordere, dass beim Ausbau des Flughafens die Empfehlungen der WHO eingehalten werden. Bürger der Bundesrepublik Deutschland sind Bürger der Europäischen Union.

Ordner 5 – Fluglärmprognose - Fluglärm, Tabelle Berechnungsergebnisse, Einzelpunktnachweis

Aus dem Vergleich der vom Flughafen Leipzig-Halle (FLH) veröffentlichten Lärmesswerte mit den Werten der Berechnungsergebnisse lässt sich an den Beispielen Modelwitz und Hoheneide folgendes ablesen:

1. Aus den Messwerten des FLH ergeben sich durchschnittliche nächtliche Dauerschallpegel LNacht für Modelwitz von 47,2 dB(A) und für Hohenheida von 53,2 dB(A). Damit liegen diese 2 dB(A) über den Berechnungsergebnissen und deutlich über der Empfehlung der WHO für nächtlichen Fluglärm LNight 40 dB(A).
2. Die tatsächlich ermittelte Anzahl und die Höhe der erreichten nächtlichen Maximalpegel des FLH für das Jahr 2018 liegen erheblich über den dargestellten Berechnungsergebnissen.
3. Die Angabe zur Häufigkeit der Überschreitung der Maximalpegel für eine Durchschnittsnacht verharmlosen die tatsächliche Situation und entsprechen nicht der Realität. Es fehlen alle Maximalpegel zwischen 50 und 63 dB(A) (Modelwitz ca. 381 Ereignisse/Monat, Hohenheida ca. 1.225 Ereignisse/Monat). Weiterhin fehlt eine Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel wie bei den Daten des FLH. Der menschliche Körper reagiert nur auf tatsächliche Schallereignisse und nicht auf berechnete Durchschnittswerte.

Es ergeht die Forderung für dieses Verfahren, alle Lärmpegel nicht auf der Grundlage berechneter Parameter zu ermitteln, sondern auf der Basis aktueller Messergebnisse zu kalkulieren, und dabei die tägliche/monatlichen Verteilung der Maximalpegel und den von der WHO empfohlenen Grenzwert von 40 dB(A) für nächtlichen Fluglärm zu berücksichtigen.

Ordner 6 – Flugrouten – An-/Abflugstrecken – kurze Südabkurvung

Die sogenannte Kurze Südabkurvung ist die am längsten umstrittene Flugroute am Flughafen Leipzig-Halle. Ausgehend von Zusagen durch Politik und Verwaltung (Routen führen um Leipzig herum) über den Planfeststellungsbetrug im Planfeststellungsbeschluss 2004, eine strittige Rechtsprechung, Lügen und Halbwahrheiten von Politik und Flughafen, bis hin zu einer eindeutigen Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages und einem einstimmigen Bundestagsbeschluss – die Kurze Südabkurvung hätte schon längst abgeschafft werden sollen/müssen. Bisher ist die Flugroute nicht planfestgestellt, wird aber genutzt.

In Vorbereitung des jetzigen Planfeststellungsverfahrens zur neuerlichen Erweiterung des Flughafens wurde div. Politikern, die sich um die Abschaffung der rechtswidrig genutzten Flugroute bemühen, und der Bevölkerung in Aussicht gestellt, die Route in diesem Planfeststellungsverfahren rechtssicher zu streichen. Selbst im Regierungsprogramm der Sächsischen Landesregierung ist die Abschaffung der kurzen Südabkurvung bzw. Reduzierung auf die ursprüngliche 30 t-Variante verankert.

Im Planfeststellungsverfahren sind nun drei Flugrouten zur kurzen Südabkurvung eingestellt. Der Flughafen will damit diese Route zu einer planfestgestellten Flugroute machen und widersetzt sich damit nicht nur dem Willen der Landesregierung, sondern auch dem Bundestagsbeschlusses von 2017.

Ich fordere die uneingeschränkte, komplette und rechtsverlässige Streichung der kurzen Südabkurvung.
