

Ordner 1 – 01 Luftverkehrsprognose 2032 – Widersprüche Verhältnis Tag-/Nachtflüge

Die Luftverkehrsprognose weist erhebliche Widersprüche auf.

Für das Verhältnis Tag-/Nachtflüge wurden die 6 verkehrsreichsten Monate aus 2018 zugrunde gelegt. Daraus ergibt sich tatsächlich ein Verhältnis von 52%/48% (22.413 FB/20.112 FB), welches sich für das gesamte Jahr genau aber andersherum darstellt. Es ist anzunehmen, dass dies daran liegt, dass die verkehrsreichsten Monate die Urlaubszeit beinhalteten. Einer Erklärung findet sich im Dokument nicht.

Falsch ist jedoch, dieses Verhältnis nicht nur ins Jahr 2032 zu projizieren, sondern auch noch ein Verhältnis von 55%/45% (33.046 FB/26.052 FB) im PNF und 59%/41% (34.568/26.052) im PF auszuweisen (Flugbewegungszahlen aus Ordner01, Luftverkehrsprognose S.83ff). Das widerspricht der Prognoseannahme auf S. 32, wonach der KEP-Verkehr bis 2032 eine Steigerung von 5,5% p.a. erfährt, und das Langstreckenaufkommen (welches nach Darlegung seitens DHL dringend den „Nachtsprung“ benötigt, eine Steigerung von 2018 mit 37% auf 2032 mit 42% erfährt (Ordner 1 01Luftverkehrsprognose S.35). Dabei wurde vorausgesetzt, dass keine Engpässe am FH Leipzig unterstellt werden (ist dann PF). Die Steigerung der Nachtflüge im PF 2032 wird zwar auf S.81 (Steigerung Flugbewegungen von 2018 zum PF nachts 9,1%, tags 4,6% - Tab. 6-2) im Verhältnis PNF:PF angegeben, jedoch die Steigerung von 2018 zu PF unterschlagen. Die beträgt 54,2% tags zu 41,3% nachts für die verkehrsreichsten 6 Monate. Angesichts der lt. Prognose dringend benötigten „Nachtsprungsteigerung“ ist dies nicht zu erklären.

Auf S. 82 ff werden die FB in tabellarischer Form für 2018, PNF und PF dargestellt. Leider ist die lt. Prognose erhebliche Steigerung des Zieles Asien und Südostasien nicht in der Zuordnung der Flugrichtungen ausgewiesen. Geht man davon aus, dass es sich um die Richtung südöstlich handelt, ergibt sich mit der oben genannten Steigerung der Langstreckenflüge folgende Rechnung:

(FB=Flugbewegungen) Langstrecke – wie S.35 :

2018	KEP	FB gesamt 44.950	entspricht	$0,37 \cdot 44.950 = 16.631$ FB Langstrecke
2032PF	KEP	FB gesamt 63.367	entspricht	$0,42 \cdot 63.367 = 26.614$ FB Langstrecke

Geht man davon aus, dass es sich bei nordwestlichen und südöstlichen FB um Langstreckenflüge handelt, so werden im PF für die verkehrsreichsten 6 Monate jedoch nur 12.322 FB ausgewiesen (selbst x 2). Das wären dann 1.970 FB zu wenig für den Langstreckenflug. Dabei ist noch nicht berücksichtigt, dass es sich um die verkehrsreichsten Monate handelt in den Anhängen A1-A3 und eine Verdoppelung nicht angebracht ist.

Antrag S. 21 „DHL geht angesichts der an DHL von ihren Kunden herangetragenen Nachfrage davon aus, dass bis zum Jahr 2032 eine Verdoppelung der pro Nacht abzufertigenden Sendungen auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zu erwarten ist.“ Diese prognostische Aussage widerspricht ebenfalls dem ausgewiesenen Verhältnis der Flugbewegungszahlen von Tag/Nacht, die sich wie im PNF und im PF dargestellt zugunsten der Tagflüge verändern sollen.

Der Nachweis ist dann mit der Zuladung der einzelnen Flugzeugarten zu erbringen, da die Luftverkehrsprognose die Basis für die Fluglärmrechnung darstellt.

Ordner 1 - Verkehrsplanerische Untersuchung (vorgelegt vom IVAS Ingenieurbüro, Dresden im März 2020)

Das untersuchte Gebiet liegt im Nordwestraum von Leipzig und umfasst Stadtgebiete von Leipzig und Schkeuditz. Das Gutachten bezieht sich im Wesentlichen auf die durch den von der DHL geplanten Ausbau induzierten Verkehre. Allein hierdurch, so das Gutachten, sei mit einer Verdopplung des Straßen-Güter-Verkehrsaufkommens zu rechnen. Genaue Belastungsdaten zu den Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Bevölkerung werden allerdings nicht dargestellt.

Die Verdopplung der Verkehrslast auf innerstädtischen Straßen im Zuge des Ausbaus des Frachtflughafens führt zu einer nicht mehr tragbaren zusätzlichen Gefährdung für Senioren und Kinder auf der Leipziger Straße/Hallesche Straße. **Im Interesse der Anwohner wird eine Untersuchung gefordert, die auf Basis empirischer Untersuchungen die jetzige Belastung der Bürger zu nächtlichen Stoßzeiten ermittelt und auf deren Basis eine Hochrechnung der Belastung bei zukünftigen Spitzenverkehrslasten ermittelt werden kann.**

Ordner 1 - Verkehrsplanerische Untersuchung (vorgelegt vom IVAS Ingenieurbüro, Dresden im März 2020)

Das untersuchte Gebiet liegt im Nordwestraum von Leipzig und umfasst Stadtgebiete von Leipzig und Schkeuditz. Das Gutachten bezieht sich im Wesentlichen auf die durch den von der DHL geplanten Ausbau induzierten Verkehre. Allein hierdurch, so das Gutachten, sei mit einer Verdopplung des Straßen-Güter-Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Im Gutachten wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Teile des zu- und abfließenden Verkehrs über eine verlegte S8 (bisherige Altscherbitzer Straße) in die K7040 (Leipziger Straße, Hallesche Straße) fließen und dort das Verkehrsaufkommen erhöhen. Unabhängig von den Folgen hierdurch für die Anwohner, wird nicht berücksichtigt, dass die jetzige K7040 für die Aufnahme zusätzlicher Verkehre überhaupt nicht geeignet ist. Die Zulieferverkehre über die K7470 werden sich im Zuge des Ausbaus des Frachtflughafens mehr als verdoppeln und damit die innerstädtische Lärm- und Schmutzbelastung für alle Anwohner im Bereich der Leipziger Straße/ Hallesche Straße unerträglich erhöhen.

In dem Gutachten wird unter Pkt. 5 darauf hingewiesen, dass für die schalltechnischen und lufthygienischen Beurteilungen keine Erkenntnisse zu den Tag- und Nachtanteilen der jetzigen Verkehre vorliegen.

Ich fordere

1. eine Untersuchung zu alternativen Straßenzügen,
 2. eine Untersuchung zur schalltechnischen und lufthygienischen Beurteilungen zu den Tag- und Nachtanteilen der jetzigen Verkehre und einen Vergleich zu den konkret zu erwartenden Belastungen.
-

Ordner 1 - Verkehrsplanerische Untersuchung (vorgelegt vom IVAS Ingenieurbüro, Dresden im März 2020)

In dem Gutachten wird ausgeführt (Pkt. 2/Abs. 4), dass man auf Basis der Prognosedaten der DHL das zukünftige Verkehrsaufkommen berechnet habe und diese Daten aufgrund einer nicht näher spezifizierten Analyse um 30% erhöht habe.

Mit den dadurch in Zusammenhang stehenden Straßenausbau- und Neubaumaßnahmen:

- a. Ausbau Gessnerstraße zzgl. nördlichen Zubringer an die Radefelder Allee
- b. Anschluss des neuen Gewerbegebietes Gessnerstraße an die B6
- c. Ausbau des Knotenpunktes Gessnerstraße/ Hugo-Junker-Strasse
- d. Verlegung der S8 im Stadtgebiet Schkeudtitz westlich des Wohngebietes Alt-Scherbitz/Papitz
- e. vierspuriger Ausbau der Radefelder Allee (Planfall 32+)

werden zusätzliche Flächen versiegelt, müssen vorhandene Alleen rückgebaut werden (Radefelder Allee) und ist vor allen Dingen ein erheblichen Zuwachs des Verkehrs in Schkeuditzer Wohngebieten zu erwarten mit allen Konsequenzen hinsichtlich Lärm, Verschmutzung und einer Gefährdung der Schkeuditzer Bürger im hochfrequenten Straßenverkehr.

Die Verlegung der S8 näher an unser Wohngebiet führt zu einer für uns nicht tragbaren zusätzlichen Lärmbelastung. In dem Gutachten wird unter Pkt. 5 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für die In dem Gutachten wird unter Pkt. 5 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für die schalltechnischen und lufthygienischen Beurteilungen keine Erkenntnisse zu den Tag- und Nachtanteilen der jetzigen Verkehre vorliegen. keine Erkenntnisse zu den Tag- und Nachtanteilen der jetzigen Verkehre vorliegen. Die sich aus der Verlegung ergebenden Belastungen, sowohl Lärm als auch Abgase, sind also nicht geprüft worden. **Ich fordere entsprechende schalltechnische und lufthygienische Berechnungen und Beurteilungen sowohl für den Tag als auch für den Nachtbereich.**

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 – Erläuterungsbericht DHL - Klimaschutz

Im DHL-Erläuterungsbericht zur Entwicklung am Standort Flughafen Leipzig/Halle bezieht sich DHL zur Vergewisserung seiner Position auf den Planfeststellungsbeschluss 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.

Eine weitere Steigerung des Frachtflugverkehrs ist mit den Zielen des Klimaschutzes unvereinbar. Ich widerspreche hiermit den diesbezüglichen Planungen auch im Namen meiner Kinder.

Ordner 1 – Erläuterungsbericht DHL - Klimaschutz

In dem DHL-Erläuterungsbericht zur Entwicklung am Standort Flughafen Leipzig/Halle bezieht sich DHL zur Vergewisserung ihrer 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, des Rates der EU und des EU-Parlamentes zu den Treibhausgasen.

Eine weitere Steigerung des Frachtflugverkehrs ist mit den Zielen des Klimaschutzes unvereinbar. Ich widerspreche hiermit den diesbezüglichen Planungen auch im Namen meiner Kinder.

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.

Zu Ordner 5, Fluglärm

Der Stadtrat Leipzig hatte mit Beschluss vom 19.01.2011 folgende Maßnahmen zur nachhaltigen Reduzierung des vom Flughafen LEJ ausgehenden Fluglärms gefordert:

- Entwicklung einer Pistennutzungsstrategie um planbare Lärmpausen in der Flughafenumgebung zu erreichen.
- Einführung lärmoptimierter An- und Abflugverfahren, verbunden mit der Begrenzung des Flugerwartungsgebiets auf maximal 3 km Gesamtbreite.
- Anhebung des Anflugwinkels von 3 Grad auf 3,5 Grad.
- Ersetzen der eigenständigen Rollbewegungen der Flugzeuge am Boden – insbesondere der Turboprops – zwischen 22:30 und 6 Uhr durch Flugzeugschlepp.
- Verbesserung der Lärmschutzwände auf dem Flughafen zur nachhaltigen Reduzierung der Immissionen aus Bodenlärm in der Flughafenumgebung.

Der vom Stadtrat Leipzig beauftragte Gutachter Dieter Faulenbach da Costa, fdc Airport Consulting, kommt in seinem „Gutachten zu den Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes aus Sicht der Stadt Leipzig“ vom 11.06.2011 zu dem Ergebnis, dass alle vom Stadtrat genannten Maßnahmen realisiert werden können und gute lärmindernde Ergebnisse erwarten lassen.

Bisher wurde keine (!) dieser Maßnahmen zur Lärminderung des Flughafen LEJ realisiert! **Daher fordere ich, das aktuell laufende PFV zur Erweiterung des Flughafen LEJ mit der Auflage zur Realisierung der o. g. Maßnahmen zu versehen, wobei die Kosten vom Flughafen zu tragen sind.**

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 Ausbaivorhabens 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 Bodenschall 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 Hoheneide 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, Hoheneide 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.

Ordner 7 - Flugrouten DEP08R_GOLAT_1E(2)/_NEVKO_1E(2) und DEP08L_GOLAT_1Q(1)/_NEVKO_1Q(1)

Diese 4 Abflugrouten „**Kurze Südabkurvung**“ führen nach einer kurzen Abkurvung in niedriger Höhe direkt über dichtbesiedelte Wohngebiete von Leipzig und das FFH- Gebiet Leipziger Auensystem sowie das SPA- Gebiet Leipziger Auwald.

Im PFV von 2003 waren diese Abflugrouten 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 ², hat auch der Deutsche Bundestag am 29.07.2017 einstimmig beschlossen, „*die Flugrouten...nur mit Fluggeräten bis 30 Tonnen zu befliegen*“. ³

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*“. ⁴

Das ist nicht geschehen, wie die Plandaten für obige Flugrouten zeigen.

Ich fordere deshalb,

- 1. die 4 oben genannten Flugrouten ersatzlos zu streichen oder**
- 2. diese gemäß Bundestagsbeschluss „nur mit Fluggeräten bis 30 Tonnen zu befliegen“**

Für den 2. Fall fordere ich weiterhin, dass die Flugrouten DEP08R_GOLAT_1E(2) und DEP08R_ NEVKO_1E(2) nach der Beschreibung der Abflugstrecke DEP08R_MAP befliegen werden.

Damit wird sichergestellt, dass bei Abflügen von der Südbahn die startenden Maschinen die Wohngebiete und das FFH- Gebiet Leipziger Auensystem und SPA- Gebiet Leipziger Auwald in größeren Höhen erreichen und überfliegen.

¹PM des Regierungspräsidiums Leipzig vom 19.07.2007

² Stadtratsbeschluss

³Bundestag-Drucksache 18/12809

⁴Bundestag: Sachstand zur Petition gegen die „Kurze Südabkurvung“ 07.12.2018

Ordner 8 - UVP-Bericht – Schutzgut Mensch

Im Hinblick auf Störfälle, schwere Unfälle und Katastrophen werden Havarien und Abstürze von Luftfahrzeugen auf dem Flughafengelände und besonders über bewohntem Gebiet nicht untersucht. Das ist ein gravierender Mangel des Berichts.

Ich fordere, diesen Aspekt hinreichend zu untersuchen/zu bewerten und zu begründen, warum dieser für Leib und Leben so wichtige Punkt nicht ins Planfeststellungsverfahren eingeflossen ist.

Ordner 8 – UVP-Bericht – Alternative der Nutzung der Vorfelder 1 und 2

Die Vorfelderweiterung wird von der Mitteldeutschen Airport Holding als alternativlos dargestellt. Zur Begründung wird das Konzept des Luftdrehkreuzes von DHL angeführt. Da keine vernünftigen Alternativen bestünden, hätte sie auch keine Wahl zwischen vernünftigen Alternativen unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen zu treffen.

Auf Seite 7 des Erläuterungsberichtes zum UVP-Bericht steht, das Geschäftsmodell von DHL bestünde darin, „eine Garantie für die Auslieferung innerhalb einer festgesetzten Frist (häufig am nächsten Werktag) zu übernehmen.“ **Es wird nicht dargelegt, warum ein enges Zeitfenster für den Warenumsatz besteht** und wie eng dieses ist. Wenn die Mitteldeutschen Airport Holding / DHL erklären, Alternativen mit um 30 Minuten längeren Umschlagzeiten gingen gar nicht, müssen sie auch erläutern,

1. welche die maximal mögliche längste Umschlagzeit ist und
2. warum die Umschlagzeit nicht länger sein darf,

denn, eine Garantie dafür übernimmt DHL mitnichten, im Gegenteil diese Garantie schließt DHL aus-drücklich in seinen Geschäftsbedingungen aus. Da DHL jede Garantie der Auslieferung der Sendungen innerhalb eines Zeitfensters ausdrücklich ausschließt, kann also eine derartige Garantieerklärung unmöglich zum Geschäftsmodell von DHL gehören. Zwar wird im Erläuterungsbericht auf Seite 10 eine schnellstmögliche Umschlagszeit von weniger als 120 Minuten genannt, die wird jedoch „angestrebt“, d.h., sie ist nicht unbedingt zwingend einzuhalten. Warum die Umschlagszeit nicht länger als 120 Minuten sein darf, wird nicht begründet. Damit ist auch nicht nachvollziehbar, warum die Umschlagszeit nicht um 30 Minuten länger sein darf, was der Fall wäre, wenn das Vorfeld 2 genutzt werden würde.

Die nach § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG festgeschriebene Notwendigkeit einer Alternativprüfung ist demnach nicht hinreichend erfolgt. Die dargestellte Alternativlosigkeit ist abzulehnen.

Ordner 8 – UVP-Bericht – Alternative der Nutzung des Luftfrachtumschlagbahnhofs

DHL erklärt, bei ihrer Prüfung der Alternativen kämen nur Verkehrsanlagen in Betracht, die abfertigungsnah zum Warehouse liegen. Direkt neben dem Warehouse von DHL steht seit zwölf Jahren der Luftfrachtumschlagbahnhof, ohne dass er von DHL genutzt wird. DHL hat die Alternative der Verlagerung von Fracht auf die Schiene und der Nutzung des Luftfrachtumschlagbahnhofs überhaupt nicht geprüft.

Aber, im Jahr 2013 erklärte DHL-Sprecher Markus Wohsmann gegenüber LVZ-Online, das Expressgut-aufkommen von DHL reiche nicht aus, um ganze Züge auszulasten (Leipziger Volkszeitung vom 25.04.2013 / Rubrik Wirtschaft Regional). Da der Antrag für die Vorfelderweiterung jetzt mit steigendem Expressgutaufkommen von DHL begründet wird, dürfte sich dieses Gegenargument auch erledigt haben. Eine Alternativprüfung hätte zwingend vorgenommen werden müssen. Die Nutzung der Vorfelder 1 und 2 und des Luftfrachtumschlagbahnhofs mögen im Vergleich zur geplanten Erweiterung des Vorfeldes 4 Nachteile haben, insbesondere bei der Schnelligkeit des Transportes (bei Nutzung der Schiene) und der Umschlagzeit (bei Nutzung der Vorfelder 1 und 2). Diese Nachteile machen diese beiden Alternativen jedoch nicht gleich unvernünftig oder abwegig. Die Verlagerung von Fracht auf die Schiene und die Nutzung des Luftfrachtumschlagbahnhofs haben den erkennbaren Vorteil der höheren Umweltverträglichkeit, die nach § 16 UVPG zwingend bei der zu Alternativenprüfung berücksichtigen ist.

Die nach § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG festgeschriebene Notwendigkeit einer Alternativprüfung ist demnach nicht hinreichend erfolgt. Ich fordere eine ausführliche Alternativprüfung.

Ordner 8 – UVP-Bericht - Geruchsbelastung

Bereits heute sind temporäre Geruchsbelastungen wahrnehmbar. Insbesondere bei Wind aus nördlichen Richtungen sind Geruchsbelastungen im Südbereich des Flughafens deutlich wahrnehmbar. Je Start werden mehrere Tonnen Kerosin verbrannt. Insbesondere Starts als auch Landungen mit Umkehrschub sind Auslöser von Geruchsbelastungen.

Im Prognosenullfall sind erhebliche Belästigungen im Nahbereich des Flughafens (ca. 250 m breiter Gürtel über die südliche und östliche Flughafengrenze hinaus) zu verzeichnen. Betroffen sind bewohnte Bereiche in Schkeuditz Nord (Kursdorfer Straße bis nördlich Bergstraße) und Papitz (Schkeuditz Ost). Hier werden nun sogar Belastungen mit Geruchsstundenhäufigkeit von größer 0,10 prognostiziert (MUVEDA, 2020), die als erhebliche Belästigung bewertet werden.

Um die Geruchsbelastungen zu verringern fordere ich eine Einbeziehung der Windrichtung bei der Flugzeugverteilung auf die Pisten. Dies ist im UVP-Bericht nicht bzw. nicht ausreichend geschehen.

Dabei ist bei Wind aus nördlichen Richtungen die Piste Nord zu bevorzugen, bei Wind aus südlichen Richtungen die Piste Süd zu bevorzugen.

Die Windrichtung hat ebenfalls Auswirkungen auf die Lärmimmission. So ist z.B. bei Wind aus südlichen Richtungen (Sommer) die Lärmbelastung besonders gering.

Ordner 8 – UVP-Bericht – Kalter Born / wasserrechtliches Gutachten

Im Bestand wird nur der Kalte Born für die Niederschlagswasserentsorgung der versiegelten Flächen des Flughafengeländes genutzt. Im wasserrechtlichen Bescheid vom 30.01.1997 ist die Einleitmenge aus dem Flughafengelände in das Gewässer auf 150 l/s beschränkt. Die Beschränkung des CSB-Werts (chemischer Sauerstoffbedarf) im Winterbetrieb liegt bei 75 mg/l und im Sommer bei 30 mg/l.

Im Zusammenhang mit der erheblichen Erweiterung des Flugbetriebes bzw. der versiegelten Flächen wird nicht geprüft, ob der wasserrechtliche Bescheid überhaupt noch gelten kann.

Ich fordere die Einholung eines neuen wasserrechtlichen Bescheides mit umfassender Analyse.

Ordner 8 – UVP-Bericht - Lichtimmissionen

Nach Aussage des UVP-Berichtes spielt die Beleuchtung in Zusammenhang mit dem Vorhaben keine Rolle und wird im Weiteren nicht behandelt. Dabei sind und werden die Vorfeldflächen aber ausgeleuchtet. Nicht erwähnt werden die Fahrzeuge für die Beladung der Flugzeuge sowie Versorgungsfahrzeuge, Transporter etc. sowie die Scheinwerfer der Flugzeuge selbst.

Es wird zwar behauptet, dass wesentliche belästigende Auswirkungen für benachbarte südlich des Flughafens liegende Wohngebiete auf Grund der Entfernung zum Vorfeld ausgeschlossen sind, nicht aber ausreichend begründet und nachgewiesen. Lärmschutzwende sind nicht durchgängig, die evtl. Lichtimmissionen abhalten könnten. Die Bundesstraße ist auch nur teilweise beleuchtet

Ich fordere eine genaue Analyse der Lichtimmissionen.

Ordner 9 - FFH-VU 4639-301 Leipziger Auensystem und SPA 4639-451 Leipziger Auwald

Die in o.g. Dokumenten aufgestellte Behauptung (S.14 bzw. S.12) „Das SPA wird nur ... in großer Höhe überflogen“ ist falsch. Die oben genannten Abflugrouten enthalten keine Mindestflughöhen, so dass es bereits in der Vergangenheit mehrfach zu Überflügen unter 600m (über Grund) gekommen ist.

Ich fordere deshalb,

- 1. die 4 oben genannten Flugrouten ersatzlos zu streichen oder**
- 2. diese gemäß Bundestagsbeschluss „nur mit Fluggeräten bis 30 Tonnen zu befliegen“.**

Für den 2. Fall fordere ich weiterhin, dass die Flugrouten DEP08R_GOLAT_1E(2) und DEP08R_NEVKO_1E(2) nach der Beschreibung der Abflugstrecke DEP08R_MAP beflogen werden.

Damit wird sichergestellt, dass bei Abflügen von der Südbahn die startenden Maschinen das FFH- Gebiet Leipziger Auensystem und SPA- Gebiet Leipziger Auwald in größeren Höhen erreichen und überfliegen.

Die o.g. Dokumente sind zudem zu überarbeiten, da sie falsche Informationen enthalten.

Unterlage
Leipzig-Halle Airport
Erweiterung der Vorfeld- und Gebäudeflächen
sowie der Flugbetriebsflächen
**Europäischer Gebietsschutz (FFH-VU):
SPA 4639-451 Leipziger Auwald**
Auftragnehmer Grünplan GmbH (www.gruenplan-gmbh.de)
Büro H2 (www.buero-H2.de)
Bearbeitung: U. Heckes & A. Neumair

In o.g. Dokument wird auf Seite 12 erklärt:

4 Relevanz der Wirkfaktoren (Abschichtung)

„Bezüglich der Überflüge werden zum einen Negativeffekte durch die optischen Stimuli (Scheuchwirkung durch überfliegende Flugzeuge) diskutiert. Zum anderen ist, abhängig von der Überflughöhe und örtlichen Vogelbeständen, eine mehr oder weniger hohe Kollisionsgefahr (Vogelschlag) anzunehmen. Das SPA wird jedoch weder derzeit noch mit Realisierung des Projektes überflogen.“

Einwand zu FFH-VU 4639-301 Leipziger Auensystem und SPA 4639-451 Leipziger Auwald

Diese Aussage, dass das FFH bzw. das SPA-Gebiet nicht überflogen wird, ist grundlegend falsch und unwahr. Es gibt zwar eine eindeutige Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages und einen einstimmigen Bundestagsbeschluss von 2017 zur Abschaffung der Kurzen Südabkurvung. Dieser wird aber einfach ignoriert wird.

Das FFH- und SPA-Gebiet wird tagsüber weiter regelmäßig überflogen, die Überflüge sind seit 2008 mit jedem Jahr gestiegen, auch die Nutzung dieser Route durch DHL am Tag.

Aufgrund der geplanten Erweiterung des Flughafens LEJ als Logistikdrehkreuz für DHL ist eine Erhöhung auch des Flugaufkommens von DHL am Tag über die kurze Südabkurvung zu unterstellen.

Die Anzahl der Überflüge des SPA- und FFH-Gebietes wird weiter steigen.

Lediglich das strikte Verbot des Überfluges des SPA- und FFH-Gebietes am Tag wie auch in der Nacht (was nachweislich erfolgt) ist hier zielführend. Der Überflug des SPA- und FFH-Gebietes ist einzustellen.

Leipzig-Halle Airport

Erweiterung der Vorfeld- und Gebäudeflächen
sowie der Flugbetriebsflächen

FFH 4639-301 Leipziger Auensystem

SPA 4639-451 Leipziger Auwald

Auftragnehmer Grünplan GmbH (www.gruenplan-gmbh.de)

Büro H2 (www.buero-H2.de)

Bearbeitung: U. Heckes & A. Neumair

In o.g. Dokumenten wird auf Seite 9 bzw. 10 dargelegt:

„3.3 Betriebsbedingte Wirkungen

Luftverkehr

*Nach der Verkehrsprognose der Intraplan Consult GmbH "LEJ 2032, Ausbau Vorfeld 4 (DHL Vorfeld)" vom März 2020 (ITP 2020) sollen im Planungsfall auf einen Gesamtwert von 117.993 pro Jahr steigen, im Prognose-Nullfall 2032 sind es 109.886 im Jahr. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Prognose-Nullfall von 7,4 %. **Dabei ist festzuhalten, dass die Anzahl der Passagierflüge, Frachtflüge ohne DHL, Versorgungsflüge Bundeswehr und sonstigen Flüge in beiden Szenarien als konstant angenommen wird.** Die Steigerung bezieht sich allein auf die Frachtflüge DHL. Dazu sind für den Planungsfall 63.367 Flüge zu unterstellen, für den Prognose-Nullfall 55.260. Dies entspricht einem Plus von 8.107 Flugbewegungen im Planungsfall.“*

Einwand zu FFH-VU 4639-301 Leipziger Auensystem und SPA 4639-451 Leipziger Auwald

Seite 10 / Seite 9:

Eine Erweiterung eines Flughafens erfolgt immer mit dem Ziel, mehr Flüge innerhalb von 24 Stunden zu ermöglichen. Dies führt immer zu einem Mehr an Lärmbelastung.

Zudem fliegt auch DHL am Tag. Die Untersuchung der Auswirkungen der Erweiterung des Flugbetriebes am Tag auf die nahegelegenen SPA- und FFH-Gebiete wurde gänzlich unterlassen.

Es ist mit einer absoluten Zunahme des Flugbetriebes am Tag zu rechnen, egal von wem. Diese fehlenden Angaben sind darzulegen. Die genauen Auswirkungen auf das SPA- und FFH-Gebiet sind zu benennen.

Erforderlicher Ausbau Lärmschutz

Die Schallschutzfenster in Schlafräumen sind nicht ausreichend! Im Zuge der Vorfelderweiterung ist eine starke Erhöhung der Fluglärmbelastung absehbar!

Bei Wohngebäuden innerhalb der Nachtschutzzone fordere ich eine Ausstattung aller Fenster in Wohngebäuden mit Schallschutzverglasung!

Lärm stellt eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität dar. **Da auch außerhalb der Nachtstunden ein Anstieg des Lärmpegels hervorgerufen durch Fluglärm absehbar bzw. prognostiziert ist, fordere ich die Errichtung eines Wintergartens, da die Gartennutzung durch Lärm- und Geruchsbelastung sehr eingeschränkt wird (Beispiel Flughafen Wien).**

Als Kompensationsmaßnahmen für durch das Vorhaben zu erwartende Lärm- und Umweltbelastungen hat der der Schutz von Leib und Leben an oberster Stelle zu stehen!

Die Aussagen des Flughafens zum Lärmschutz insgesamt sind in der vorliegenden 15. Planänderung nicht berücksichtigt worden. Der Schutz von Leib und Leben steht an erster Stelle. Dies wurde ebenfalls in diversen Gesetzestexten festgestellt. Die Planfeststellung ist unter diesem Gesichtspunkt zu überarbeiten!

Geruchsbelastungen

Bereits heute sind temporäre Geruchsbelastungen wahrnehmbar. Insbesondere bei Wind aus nördlichen Richtungen sind Geruchsbelastungen im Südbereich des Flughafens deutlich wahrnehmbar. Je Start werden mehrere Tonnen Kerosin verbrannt. Insbesondere Starts als auch Landungen mit Umkehrschub sind Auslöser von Geruchsbelastungen.

Um die Geruchsbelastungen zu verringern fordere ich eine Einbeziehung der Windrichtung bei der Flugzeugverteilung auf die Pisten. Dies ist in den vorgelegten Untersuchungen/Berichten nicht bzw. nicht ausreichend geschehen.

Dabei ist bei Wind aus nördlichen Richtungen die Piste Nord zu bevorzugen, bei Wind aus südlichen Richtungen die Piste Süd zu bevorzugen.

Die Windrichtung hat ebenfalls Auswirkungen auf die Lärmimmission. So ist z.B. bei Wind aus südlichen Richtungen (Sommer) die Lärmbelastung besonders gering.

Siedlungsbeschränkungsgebiet

Durch die Erweiterung des Frachtflughafens wird auch das Siedlungsbeschränkungsgebiet erweitert werden. Das Gebiet nördlich der stark wachsenden Stadt Leipzig wird dadurch als Siedlungsgebiet entwertet und als Lebensraum vernichtet. **Diese Flächen entsprechen in etwa der Fläche der Stadt Leipzig** und stehen für den Neubau von Wohnungen Schulen, Kitas, Freizeiteinrichtungen usw. nicht mehr zur Verfügung. Daraus ergeben sich zusätzliche durch Fluglärm und Triebwerksabgase hervorgerufene gesundheitliche Beeinträchtigungen und gravierende Verschlechterungen der Lebensqualität hunderttausender Betroffener. Aus diesem Gründen wird die Erweiterung des Frachtflughafens LEH abgelehnt.

Ordner ohne: Missachtung wissenschaftlicher Fakten

1. Der Schutz der Bevölkerung vor "erheblicher Belästigung" durch schädliche Umwelteinwirkungen, darunter Geräusche (§1, §3 BImSchG) oder konkreter Luftverkehrslärm (§1 FluLärmG), ist gesetzlich verankert. Noch immer ist Umgebungslärm eines der bedeutsamsten lokalen Umweltprobleme in unserer Gesellschaft. "Umgebungslärm" bezeichnet nach der Europäischen Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Richtlinie 2002/49/EG) "unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten [...]" (Artikel 3, Richtlinie 2002/49/EG) herrührt. Weitere, in der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG nicht enthaltene Lärmquellenarten wie Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der durch militärischen Tätigkeiten in militärischen Gebieten entsteht, kommen hinzu.
2. Nach Schätzungen der Weltgesundheitsorganisation (World Health Organization, WHO) gehen knapp 1 Mio. gesunde Lebensjahre (disability-adjusted life-years, DALYs) durch die Wirkungen von Umgebungslärm verloren, wobei die WHO "Umgebungslärm" (environmental noise) weiter fasst als die EU-Umgebungslärmrichtlinie, in dem sie definiert, dass Umgebungslärm Lärm aller Quellenarten außer dem industriellen Arbeitsplatz ist ("Environmental noise is defined as noise emitted from all sources except industrial workplaces."; WHO, 2011, p. xiii). Allein die Lärmbelästigung (annoyance; WHO, 2011) trägt dabei mit einem Anteil von 587 000 Jahren zu dem DALY-Verlust bei.

Quelle: Umweltbundesamt; Lärmbelästigungssituation in Deutschland; 12/2020;

3. Die Flächen in Leipzig, Eilenburg, Schkeuditz, Taucha, Jesewitz, Krostitz, Rackwitz und Wiedemar werden als Siedlungs- und Lebensraum für die extrem wachsende Stadt Leipzig gesperrt. Diese Flächen stehen für den Neubau von Wohnungen Schulen, Kitas, Freizeiteinrichtungen etc. nicht mehr zur Verfügung. Es wird dadurch Siedlungsgebiet vernichtet. Was nützt da der Aufbau von moderner Infrastruktur, wenn das Leben nur noch von Schwerhörigen ertragen werden kann.
 4. Abschließend für mich und die nachfolgenden Generationen, Flugverkehr ist wichtig, Wirtschaftswachstum ist sinnvoll, aber nur der Blick auf steigende Renditen von FH AG, DHL und Amazon auf Kosten der Betroffenen ist menschenverachtend und nicht zeitgemäß. Da können wir uns den Hype der verlogenen Politiker um Klimaziele und Grundrechte der Bürger auf gesundheitliche Unversehrtheit sparen. Nehmen Sie die Verantwortlichen aus Aufsichtsräten, Entscheidern aus Rathäusern der Stadt und Gemeinden und Mitglieder der Lärmkommissionen in die Pflicht, Bürgerinteressen zu vertreten und sich nicht als Gönner der Wirtschaft missbrauchen zu lassen.
-