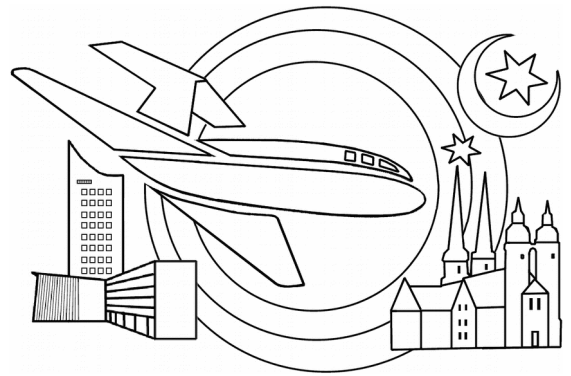


IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.



IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V., Am Krümmling 1, 06184 Kabelsketal

Marian Wendt, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

L

J

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

OFFENER BRIEF

23.05.2020

Infernalischer (Nacht-)Fluglärm am Frachtflughafen Leipzig/Halle

Sehr geehrter Herr Wendt,

Sie vertreten im Deutschen Bundestag die Interessen der Menschen im Landkreis Nordsachsen und sind zugleich auch Vorsitzender des Petitionsausschusses im Deutschen Bundestag. In dieser Funktion haben Sie eine besondere Verantwortung für die Belange der Bürger, daher wenden wir uns heute wegen der hohen Dringlichkeit mit einem offenen Brief an Sie.

Der Fluglärm und hier insbesondere der Nachtfluglärm rund um das Frachtdrehkreuz am Flughafen Leipzig/Halle, ist für die Menschen nicht nur im Landkreis Nordsachsen unerträglich geworden. Durch die uneingeschränkte Nachtflugerlaubnis landen und starten derzeit jede Nacht bis zu 90 Fracht- und Militärmaschinen (180 Flugbewegungen). Tendenz weiter steigend.

Die Nachtflugerlaubnis ist weder auf Expressfracht beschränkt, noch auf die Nutzung von ausschließlich „leisem“ Fluggerät. Extrem laute Frachtflugzeuge, die anderswo aus Lärmschutzgründen ein Nachtflugverbot haben, fliegen den Flughafen Leipzig/Halle ohne jegliche Beschränkung an.

DHL verzeichnet seit Jahren regelmäßig neue Rekorde im Luftfrachtgeschäft, die hiesigen Medien berichten sehr ausführlich darüber. Dass diese Frachtrekorde zu Lasten der Lebensqualität und auch auf Kosten der Gesundheit der Bevölkerung gehen, wird dabei verschwiegen.

Seit Monaten verzeichnen wir im Nachtflugbetrieb eine signifikante Zunahme von sehr lauten Frachtflugzeugen, sogenannte Großraummaschinen, die DHL und andere Frachtfluggesellschaften wegen der großen Nachfrage im Frachtgeschäft einsetzen. Aber gerade diese Großraum-Frachtflugzeuge verursachen in der besonders schützenswerten Nacht die höchsten Lärmemissionen.

Bei diesem furchtbaren Frachtfluglärm ist an einen gesunden Nachtschlaf nicht mehr zu denken. Vielen Anwohnern fällt durch den Lärm von landenden Frachtflugzeugen das Einschlafen schwer, aber wehe, wer nachts aufwacht. Da starten die Frachtmaschinen im Ein- bis Zweiminutentakt

Vorsitzender: Peter Richter
E-Mail: richter-flug@email.de
Tel.: +49 157 713 398 34



Bankverbindung: Volksbank Delitzsch eG
Empfänger: IG Nachtflugverbot L/H e.V.
IBAN: DE04 8609 5554 0176 7056 20
BIC: GENODEF1DZ1

kriegsähnlich über die Köpfe der 1,5 Millionen Fluglärm betroffenen zwischen Leipzig, Halle und Merseburg.

Die Akzeptanz des Frachtflughafens ist bei der Bevölkerung mittlerweile auf einen neuen Tiefststand gesunken. Die berechtigten Ängste der Menschen um ihre Gesundheit werden von den Behörden und auch vom sächsischen Wirtschaftsministerium nicht ernstgenommen. Die Flughafent Verantwortlichen reagieren nicht einmal auf die Fluglärm beschwerden ...

Das gibt es in der deutschen Flughafenslandschaft nirgendwo, das zeigt aber auch die besondere Ignoranz gegenüber den berechtigten Ängsten und Sorgen der fluglärm betroffenen Menschen.

Die Fluglärmkommission hat in einer ihrer letzten Beratungen der Forderung von DHL nach einer Kapazitätserweiterung auf mehr als 31 Frachtflugzeuge pro Stunde IN DER NACHT stattgegeben und der Deutschen Flugsicherung (DFS) ein neues Anflugverfahren vorgeschlagen. So wird seit dem 30.01.2020 ab etwa 22:30 Uhr jede zweite Frachtmaschine im Landeanflug auf die Nordbahn geleitet. Die Anflüge machen einen Höllenlärm und finden durchschnittlich alle sechs Minuten auf der Nordbahn statt. Jeder einzelne dieser Überflüge verursacht an der stationären Lärmmessstation MP 8 in der Rackwitzer Hauptstraße 11, ausnahmslos Maximalpegel von weit über 70 Dezibel.

Eine beispielhafte Aufzeichnung vom 12./13.05.2020 fügen wir diesem offenen Brief bei.

Die gesamte Ortschaft Radefeld ist mit einem nächtlichen Dauerschallpegel von 57,8 dB(A) in den letzten sechs Monaten kurz davor, vom Flughafen verpflichtend übernommen werden zu müssen. Die Grenze liegt bei 58,7 dB(A). Es folgen kurz dahinter weitere extrem lärmgeplagte Gemeinden wie Großkugel, Hohenheida und seit neuestem mit einer massiven Zunahme an Fluglärm auch Rackwitz.

Die Würde des Menschen ist unantastbar. Sie zu achten und zu schützen ist Verpflichtung aller staatlichen Gewalt. Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. So steht es im Grundgesetz! Doch das scheint für die Menschen rund um den Flughafen Leipzig/Halle in der Nacht nicht zu gelten.

Fluglärm erhöht das Risiko für Bluthochdruck und Herzinfarkt. Epidemiologische Studien zeigen schon seit Jahren einen kausalen Zusammenhang zwischen der Fluglärmbelastung und negativen gesundheitlichen Auswirkungen. Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen, Depressionen und Entwicklungsstörungen bei Kindern sind die wichtigsten Gesundheitsschäden, die vor allem bei nächtlichem Fluglärm vermehrt auftreten.

Der menschliche Organismus reagiert im Schlaf auf Lärm viel empfindlicher als im Wachzustand. Bereits ein Schallpegel ab 35 Dezibel führt beim schlafenden Menschen zu vermehrter Ausschüttung von Cortisol und Adrenalin. Das Ohr schläft nie! Und der Lärm nimmt keine Rücksicht darauf, ob wir ihn wahrnehmen wollen oder nicht, auch in der Nacht. In dieser Zeit wirkt Lärm sogar als zehnfach stärkerer Stressfaktor als am Tage.

Deshalb fordert auch das Umweltbundesamt bereits seit Jahren ein generelles Nachtflugverbot in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr für stadtnahe Flughäfen.

Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat neue Leitlinien für Verkehrslärm veröffentlicht und empfiehlt für Fluglärm, dass der Dauerschallpegel (L_{den}) am Tag auf weniger als 45 dB(A) und in der Nacht auf weniger als 40 dB(A) reduziert werden sollte, weil Fluglärm oberhalb dieser Werte mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen bzw. mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist. Ziel der Leitlinien ist es, **der Politik in Europa klare Empfehlungen für den Schutz der Gesundheit abzugeben.**

Doch im Freistaat Sachsen scheinen die Verantwortlichen im Wirtschaftsministerium für diese legitimen Forderungen nach Gesundheitsschutz schwerhörig zu sein. Der mit Abstand lauteste Flughafen

in der Nacht soll zudem im Frachtbereich noch ganz massiv erweitert werden. So sollen u. a. die Flugzeugstellplätze von jetzt 60 auf dann 96 erhöht werden. An der Nordbahn soll zudem eine völlig neue Cargo-City Nord errichtet werden. Auch die dortigen Stellplätze sollen in Größenordnung aufgestockt werden. Ein absolutes Unding an einem stadtnahen Flughafen mit einer so dichten Wohnbebauung im nahen Umfeld!

Sehr geehrter Herr Wendt,

- wir gehen davon aus und erwarten es auch von Ihnen, dass Sie den Gesundheitsschutz der Menschen vor wirtschaftliche Interessen des Flughafens stellen. Die Wirtschaft ist für den Menschen da, nicht umgekehrt.
- Wir erwarten von Ihnen weiterhin, dass Sie sich dafür einsetzen, dass im Frachtbereich des Flughafens keine bauliche Erweiterung erfolgt. Jedwede Planungen für noch mehr nächtliche Frachtflüge, die wie wir in den letzten Jahren gesehen haben, auf Kosten der Gesundheit der Anwohner und zu einer weiteren Verschlechterung der Lebensqualität erfolgen, sind sofort einzustellen!
- Bitte setzen Sie sich als Bundestagabgeordneter dringend und für nächtliche Betriebsbeschränkungen am Flughafen Leipzig/Halle ein, damit die Menschen wenigstens für ein paar Stunden in der Nacht zur Ruhe kommen. Dazu muss zeitnah ein Nachtflugverbot für besonders laute Fracht- und Militärflugzeuge wie die Antonov 124-100, Boeing 747-400, Boeing 747-800, Airbus A300-600, Boeing 767 und Boeing 777F sowie ein gänzlich Flugverbot von russischen Iljuschin 76 eingefordert werden!
- Nachtflüge dürfen ausschließlich nur mit Expressfracht erfolgen!
- Die Nacht zum Sonntag ist zwischen 22 und 06 Uhr gänzlich frei von Frachtflugzeugen zu halten!

Es entspricht zudem nicht gerade christlichen Werten der CDU, anderen Menschen körperlichen oder seelischen Schaden zuzufügen. Dauerhafter Schlafentzug macht krank und ist eine anerkannte Foltermethode!

Der Frachtflughafen darf nicht weiter ausgebaut werden! Die Nachtflüge der Fracht- und Militärmaschinen müssen sukzessive und zeitnah weniger anstatt mehr werden, um die Gesundheit der Menschen wirksam schützen zu können!

„Die Forschung zeigt, wie viele Menschen statistisch im Umfeld des Flughafens zusätzlich von Herz-Kreislauferkrankungen, Depressionen oder anderen schweren Erkrankungen bedroht sind, wie viele Schüler darüber hinaus Lerndefizite haben ... Der Gesundheitsschutz steht schließlich in der Verfassung, das Funktionieren des Güterkraftverkehrs nicht.“

(Wolfram Günther, Sächsischer Umweltminister, LVZ vom 11./12.01.2020)

Bitte teilen Sie uns mit, ob wir mit Ihrer Unterstützung rechnen können.
Gern sind wir auch zu einem persönlichen Treffen mit Ihnen bereit.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Der Vorstand
IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.

Zur Geschichte des Luftfrachtdrehkreuzes Leipzig/Halle

Im Jahr 2000 wollte DHL sein Frachtdrehkreuz in Brüssel erweitern. DHL hatte darin ultimativ die Genehmigung von 34.000 Nachtflügen pro Jahr gefordert, während Brüssel dem Paketdienst nur eine Aufstockung von damals 15.000 auf künftig 22.000 Starts und Landungen bei einer gleichzeitigen Forderung nach Erneuerung der Flugzeugflotte genehmigen wollte. Doch DHL lehnte dies kategorisch ab. In der vom Fluglärm geplagten Bevölkerung im Umfeld des Brüsseler Flughafens Zaventem stießen diese Pläne auf erbitterten Widerstand. Zu den heftigen Diskussionen zwischen der belgischen Regierung und der Deutschen-Post-Tochter DHL sagte der damalige belgische Finanzminister Didier Reynders:

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

Was in Brüssel zum Rauswurf geführt hat, konnte DHL nun auf dem Flughafen Leipzig/Halle problemlos einfordern und hat die Zusagen in Form einer EU-wettbewerbswidrigen Patronatserklärung und einer Rahmenvereinbarung natürlich auch bekommen. Auch der französische Flughafen Vatry war damals - zumindest offiziell - bei DHL noch mit im Auswahlgespräch. Der französische Flughafen Vatry, ein ehemaliger Ausweichflugplatz der NATO und nach jahrzehntelangem Dornröschenschlaf 1995 zum Frachtflughafen ausgebaut, liegt anders als der von Leipzig/Halle inmitten von Feldern. Doch DHL entschied sich auch unter politischen Druck stehend, und der versprochenen Aussicht auf hohe staatliche Subventionen - verbunden mit einer unbeschränkten Nachtflugerlaubnis für die nächsten 30 Jahre - für den mitten im dicht besiedelten Ballungsgebiet liegenden sächsischen Flughafen Leipzig/Halle, umgeben auch von mehreren nahen Vogel- und Naturschutzgebieten von europäischem Rang.

Heute, im Jahr 2020, landen und starten hier nachts uneingeschränkt extrem laute Antonov 124-100, Boeing 747-400, IL 76, Airbus A300-600, Boeing 762 ...

Die Betriebserlaubnis kennt keinerlei Flugbeschränkungen für Fracht- und Militärmaschinen. So verursachen bspw. Boeing 747-400 nach ICAO A.16 Kap. 3 Lärmpegel bei der Landung von 103,3 Dezibel (dB(A)) und beim Start 99 dB(A). Eine A 300-600 von DHL (alle sind mindestens 26 Jahre alt) verursachen beim Start 90 dB(A) und bei der Landung stolze 99,1 dB(A). Selbst die neuen und für DHL hocheffizienten, weil spritsparenden Frachtflugzeuge wie die Boeing 777F, machen nachts mit weit über 90 Dezibel einen Höllenlärm.