

Argumente und Forderungen zur Begrenzung des Fluglärms in der Nachbarschaft des Flughafens Leipzig/Halle

1. Historie

- Am 04. November 2004 erließ das Regierungspräsidium Leipzig einen *Planfeststellungsbeschluss* für den „Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle – Start/Landebahn Süd mit Vorfeld“. Mit dem Ziel der Entwicklung des defizitären Flughafens zu einem profitablen Expressfrachtkreuz wurde darin u. a. eine unbegrenzte Nachtflugerlaubnis für alle im EU-Raum überhaupt zulässigen Flugzeuge festgeschrieben.
Zum Ausgleich der damit verbundenen nächtlichen Lärmbelastigungen der Anwohner wurde eine Tag- und eine Nachtschutzzone festgelegt, deren Einwohner einen Anspruch auf bestimmte passive Lärmschutzmaßnahmen haben.
So werden in der Nachtschutzzone in der Regel einfache Zulüfter bereit gestellt, damit ein Schlafen bei geschlossenen Fenstern möglich wird. Weiter gehende Schallschutzmaßnahmen, wie etwa Schallschutzfenster oder eine Schalldämmung des Daches, werden nur in Ausnahmefällen gewährt.
Weiterhin ist in Auflage A II.4.7.6 des Planfeststellungsbeschlusses festgelegt: „Die An- und Abflüge mit Flugzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur, soweit flugsicherheitsmäßig vertretbar, gleichmäßig auf die beiden Start- und Landebahnen zu verteilen.“
- Trotz anhängiger Klagen gegen diesen Planfeststellungsbeschluss, insbesondere gegen den Neubau der Startbahn Süd und gegen die unbegrenzte Nachtflugerlaubnis, schloss der Flughafen Leipzig/Halle am 21. September 2005 mit DHL eine *Rahmenvereinbarung* ab, nach der DHL
 - der Bau einer zweiten, parallelen Start/Landebahn durch den Flughafen
 - ein unbegrenzter 24-Stunden-Betrieb für 7 Tage pro Woche über 30 Jahre
 - die ganz überwiegende Nutzung der Start/Landebahn Süd bis zum Erreichen der maximalen Kapazität dieser Bahn von 40 Flugbewegungen pro Stundezugesichert wird.
Im Falle der Nichteinhaltung dieser Zusicherungen wird der Flughafen der DHL Schadensersatz für alle der DHL dadurch entstandenen Kosten gewähren, also auch für eine evtl. Verlagerung des DHL-Standortes, für entgangenen Gewinn, für Streiks usw. DHL kann dagegen ihre Geschäftstätigkeit am Flughafen Leipzig/Halle gegen Zahlung eines geringen Entgelts jederzeit einstellen.
Am 21. Dezember 2005 hat der Freistaat Sachsen eine *Patronatserklärung* abgegeben, nach der er für alle dem Flughafen aus der Vereinbarung mit DHL evtl. entstehenden Kosten aufkommt.
- Am 09. November 2006 verkündete das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig das *Urteil* im Klageverfahren von fluglärm betroffenen Anwohnern gegen den Freistaat Sachsen in Sachen Flughafenerweiterung. Es wurde festgelegt, dass lediglich Expressfrachtflüge nachts unbegrenzt zulässig sein sollten. Alle anderen Nachtflüge sollten aber, aus Gründen des Lärmschutzes, nur noch dann stattfinden dürfen, wenn sie nicht auch am Tage abgewickelt werden können. Insofern wurde die unbegrenzte Nachtflugerlaubnis für rechtswidrig befunden.
- Zur „Korrektur“ der rechtswidrigen Teile des Planfeststellungsbeschlusses erließ die Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Leipzig; eine Behörde des Freistaates Sachsen) am 27. Juni 2007 einen „*Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss*“. Dort wurde festgelegt, dass neben den Expressfrachtflügen weiterhin alle anderen nächtlichen Flüge, insbesondere
 - nicht eilige Frachtflüge
 - militärisch genutzte Flügemit Ausnahme der zivilen Passagierflüge zulässig sein sollen.
Begründet wurde dies damit, dass eilige und nichteilige Fracht nicht sinnvoll trennbar seien sowie mit der Tatsache, dass militärisch genutzte Flüge ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor des Flughafens seien und im überwiegend öffentlichen Interesse lägen.
- Im Amtsblatt der Europäischen Union vom 02. März 2007 gab die Europäische Wettbewerbskommission die Einleitung eines *Verfahrens nach Art 88(2) EG-Vertrag* gegen die Bundesrepublik Deutschland bekannt.

Vorgeworfen wurden ungerechtfertigte und wettbewerbsverzerrende öffentliche Subventionen in Höhe von geplanten 350 Mio. € für ein privates Unternehmen.

Unter Würdigung der oben dargestellten Vereinbarungen zwischen DHL, Flughafen und Freistaat Sachsen geht die EU-Wettbewerbskommission davon aus, dass der Bau der Start/Landebahn Süd als Investitionsmaßnahme für DHL zu werten ist. Da diese Investition jedoch nicht zur Herstellung der Wirtschaftlichkeit des Flughafens führt, hätte der Freistaat Sachsen in seiner Funktion als Gesellschafter des Flughafens diese Investition niemals vorgenommen. Denn ein Gesellschafter eines Unternehmens wird nur wirtschaftliche Investitionen finanzieren. Demnach kann es sich hier nur um eine öffentliche Subvention für ein privates Unternehmen handeln. Diese wäre allerdings von der EU niemals genehmigt worden, zumal bereits am 20. April 2004 ca. 70,84 Mio. € Direktsubventionen seitens der EU für DHL gewährt wurden.

Im Falle eines für Deutschland negativen Ausgangs des Verfahrens müsste Deutschland die ungerechtfertigt gezahlten Subventionen mit Zinsen vom Subventionsempfänger zurück fordern.

- Im Zusammenhang mit der *Eröffnung der Start-/Landebahn Süd am 05. Juli 2007* und der kurz vorher erfolgten Neuordnung der Flugrouten stieg der durch Flugzeuge bedingte Lärm in allen von der Südbahn betroffenen Gebieten erheblich an. Die Region ist großflächig verlärm. Es erhob sich eine enorme Protestwelle gegen Fluglärm. Neben den bereits seit Jahren bestehenden Vereinen zur Fluglärmbekämpfung bildeten sich mehrere neue örtliche Bürgerinitiativen, die, je nach Betroffenheit, gegen bestimmte Flugrouten und gegen Bodenlärm protestieren und die oftmals von den Bürgermeistern, Ortsvorstehern und Ortsbürgermeistern unterstützt werden.
- Am 31. Juli 2007 wurde von drei Einzelklägern, die durch den Förderverein für Lärm-, Umwelt- und Gesundheitsschutz e. V. (FLUG) unterstützt werden, Klage gegen den Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss erhoben. In der Klagebegründung wird u. a. angeführt, dass
 - die Nichttrennbarkeit von Normal- und Expressfrachtflügen nur aus rein wirtschaftlichen Gründen behauptet wird und deshalb nicht akzeptabel ist
 - die Zwischenlandungen US-amerikanischer Soldaten auf dem Flughafen Leipzig/Halle eine direkte Unterstützungshandlung eines völkerrechtswidrigen Krieges darstellen und deshalb zu unterlassen sind.

2. Wertung aus Sicht der Fluglärm betroffenen

2.1 unbeschränkte Nachtflugerlaubnis

Diese ist in Deutschland völlig einmalig, denn an allen anderen Flughäfen gibt es Beschränkungen des Nachtflugbetriebs (Begrenzung der Anzahl der Flugbewegungen, Verbot besonders lauter Flugzeuge oder sog. „Lärmkontingente“). Der nationale und internationale Trend geht, aus Gründen des Anwohnerschutzes, eindeutig in Richtung weiterer Beschränkungen der Nachtflugerlaubnis. Dies ist z. B. der Fall bei dem neuen Flughafen Berlin-Schönefeld (BBI International) sowie beim Flughafen Frankfurt/Main, hier im Zusammenhang mit dem Neubau der Startbahn 4.

Im Zuge der Planfeststellung für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Dresden wurde dort kürzlich ein absolutes Nachtflugverbot ausgesprochen.

Es ist überhaupt nicht einzusehen, dass im Allgemeinen ein Nachtflugverbot erforderlich ist, um die Gesundheit der Anwohner vor gesundheitlichen Risiken zu schützen, dass dies aber in Leipzig nicht der Fall sein soll.

2.2 Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm

Die Festlegung des sog. Nachtschutzgebietes am Flughafen Leipzig/Halle sowie die passiven Schallschutzmaßnahmen basieren auf einer Studie des Deutschen Luft- und Raumfahrtinstitutes (DLR). Dort wurde anhand von Probanden untersucht, bei welchen Fluglärmpegeln der Nachtschlaf beeinträchtigt wird. Im Planfeststellungsbeschluss wurden Maßnahmen verfügt, die absichern sollen, dass, auf Basis der DLR-Studie, „weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion pro Nacht“ stattfinden soll.

Zu diesen Maßnahmen gehört in der Nachtschutzzone die Herstellung einer Schallpegeldifferenz innen/außen von ≥ 25 dB(A). Die fluglärminduzierten Spitzenlärmpegel innen dürfen dann immer noch bei 65 dB(A) liegen.

Rein rechnerisch genügen bereits der übliche Außenwandaufbau von Wohngebäuden und moderne isolierverglaste Verbundfenster diesen Anforderungen. Der Schallschutz soll deshalb allein durch

Schließen der Fenster in den Schlafräumen gewährleistet werden. Zur Sicherung der Frischluftzufuhr werden auf Kosten des Flughafens einfache Zulufter für Außenluft eingebaut. Weiter gehende Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmung des Daches oder der Außenwände) wird es nur in Ausnahmefällen geben.

Kritikpunkte

- Das Schutzkriterium „weniger als eine zusätzliche nicht erinnerbare Aufwachreaktion“ anhand der DLR-Studie ist völlig unzureichend (siehe Punkt 2.3). Gesundheitliche Schäden sind, insbesondere bei Kindern, alten und gesundheitlich vorbelasteten Menschen, vorprogrammiert.
- Das Schutzkriterium „Spitzenpegel nicht höher als 65 dB(A) ist völlig unzureichend. Ein solcher Spitzenpegel entspricht der Lautstärke eines angeregten Gespräches und führt garantiert zum Aufwachen.
- Das Nachtschutzgebiet wurde aufgrund einer unzutreffenden Prognose des Flugaufkommens, das Flugzeugparks und der Flugverteilung auf Nord- und Südbahn vorgenommen. Nicht berücksichtigt wurden die Flüge der Transportflugzeuge AN-124 sowie der MD11 von Lufthansa Cargo und im Auftrag des PENTAGON in der geplanten bzw. bereits bestehenden Häufigkeit. Nicht berücksichtigt wurde die rechtswidrige, aber durch Messungen belegbare ganz überwiegende Nutzung der Südbahn gegenüber der Nordbahn. Diese ist rein wirtschaftlich bedingt, da die Rollzeiten von der Nordbahn zum Terminal erheblich länger sind als von der Südbahn.
In der Folge sind die fluglärmbedingten mittleren Dauerschallpegel an den von der Südbahn betroffenen Messstellen bereits jetzt so hoch wie im Planfeststellungsbeschluss erst für 2015, also nach voller Inbetriebnahme des Expressfrachtkreuzes, prognostiziert wurde. Ab April 2008, mit kompletter Verlagerung von DHL nach Leipzig, werden sie noch einmal deutlich steigen.
- Die Nutzungskapazitäten des Flughafens Leipzig/Halle sind faktisch unbegrenzt. Bei einer Kapazität von 40 Flugbewegungen pro Stunde und Start-/Landebahn sind jede Nacht (von 22:00 bis 6:00 Uhr) theoretisch 640 Flugbewegungen möglich. Mittelfristig realistisch, da jetzt bereits angedacht, sind ca. 220 Flugbewegungen pro Nacht. Die Schallschutzmaßnahmen sind jedoch innerhalb von 5 Jahren nach Inbetriebnahme der Südbahn zu beantragen. Danach ist keine Aufstockung mehr vorgesehen, auch wenn die Fluglärmbelastung dann noch deutlich steigt!

2.3 Gesundheitliche Wirkungen des Fluglärms

Jahrelanger Nachtfluglärm führt nachweislich zu erhöhtem Risiko an Bluthochdruck und in der Folge Herzinfarkt. Auch Depressionen und Krebsfälle nehmen signifikant zu.

Es gibt nachgewiesene Zusammenhänge zwischen Fluglärm und schulischen Leistungen betroffener Kinder sowie zwischen Fluglärm und Verbrauch von Schlafmitteln, Antidepressiva und Medikamenten gegen Bluthochdruck. Empirisch bekannt ist auch, dass all diese Gesundheitsfolgen eintreten können, ohne dass die Betroffenen sich subjektiv durch Fluglärm belästigt fühlen oder gar nachts durch Fluglärm aufwachen.

Die WHO empfiehlt Grenzwerte von 35 dB(A) als Dauerschallpegel sowie 45 dB(A) als zulässige Spitzenpegel am Ohr des Schlafers, um Gesundheitsschäden auszuschließen. Die Grenzwerte des „Schallschutzprogrammes“ des Flughafens Leipzig/Halle liegen weit darüber (65 dB(A) zulässiger Spitzenpegel; das ist viermal so laut wie laut WHO zulässig!)

Die Untersuchungen des DLR wurden lediglich an einer kleinen Gruppe gesunder erwachsener Menschen und über einen Zeitraum von wenigen Wochen vorgenommen. Sie sind deshalb nicht für Risikogruppen (Kinder, alte Menschen, gesundheitlich vorbelastete Menschen) sowie für Fluglärmwirkungen über einen längeren Zeitraum repräsentativ.

In Wirklichkeit ist damit zu rechnen, dass ca. 20 % der vom Nachtfluglärm betroffenen Menschen krank werden.

2.4 Arbeitsplätze

Die Schaffung neuer Arbeitsplätze wird sowohl vom Flughafen als auch von den Behörden immer wieder als einzige Begründung für die Rechtfertigung übermäßiger Fluglärmbelastungen dargestellt.

Da sich belastbare Daten zu den wirklich neu geschaffenen bzw. zu schaffenden Arbeitsplätzen schwer finden lassen, seien hier nur einige Abschätzungen gegeben:

- Einigermaßen nachvollziehbar scheint die Prognose, dass DHL nach vollständiger Betriebsaufnahme im April 2008 2500 Arbeitsplätze am Flughafen geschaffen haben wird. Gleichzeitig wurden jedoch abgebaut:
 - am bisherigen internationalen Hub in Brüssel: 1500 Arbeitsplätze
 - am ehemaligen nationalen Hub in Köln/Bonn: 815 Arbeitsplätze
 Als Saldo bleiben 185 Arbeitsplätze in Leipzig, die allerdings teilweise durch im DHL- bzw. Postkonzern „freigesetzte“ Mitarbeiter besetzt werden sollen (z. B. DHL Oschatz: 230 entlassene Mitarbeiter).
- 20 % der DHL-Mitarbeiter werden von anderen Standorten übernommen, da sich in der Region keine entsprechend qualifizierten Menschen finden
- 60...65 % der Mitarbeiter sind im Billiglohnsegment beschäftigt, mit gesundheitsgefährdenden Teilzeitjobs, arbeiten größtenteils 22 Stunden pro Woche, immer nachts, von montags bis sonnabends. Die Bruttolöhne liegen bei 700...900 € brutto. Sie beziehen zusätzlich ALG II. Die Verdienste sind um durchschnittlich 30 % geringer als am alten Standort in Brüssel.
- Die EU-Kommission stellte in Ihrem Beihilfebescheid für DHL im Jahre 2004 fest, dass in Leipzig bei höherem Frachturnschlag weniger Arbeitsplätze entstehen als an anderen Standorten. Begründet wird dies mit dem Rationalisierungseffekt durch weitgehende Automatisierung.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es zwar zu einer Verlagerung von Arbeitsplätzen nach Leipzig kommt, dass insgesamt aber Arbeitsplätze eher vernichtet als neu geschaffen werden. Übrig bleibt nur eine erhebliche Profitsteigerung durch staatlich bezuschusste Rationalisierung, Lohndumping und unbegrenzte, staatlich bezahlte Steigerungsmöglichkeiten des Frachturnschlags (wegen unbegrenzter Nachtflugerlaubnis und staatlicher Kostenübernahme für die Lärmschutzmaßnahmen und gesundheitlichen Folgen).

3. Forderungen

1. Umsetzung des Gerichtsurteils vom 09.11.2006, d.h.:
Verbot von Nachtflügen mit Ausnahme von Expressfrachtflügen.
Dabei muss es eine vorurteilsfreie Prüfung der Trennung von Normal- und Expressfracht geben.
2. Falls eine Trennung von Normal- und Expressfracht nicht möglich ist:
Verkehrsverbot von sog. Chapter 3-Flugzeugen, von Turboprop-Flugzeugen sowie von Flugzeugen mit mehr als 2 Strahltriebwerken in der Nacht
3. Generelles Verbot von militärisch genutzten Flügen auf dem Flughafen Leipzig/Halle
Diese Flüge sind zum großen Teil völkerrechtswidrig. Alle militärischen Flüge gefährden die Sicherheit dieser dicht besiedelten Region, da sie den Flughafen zum bevorzugten Angriffsziel des internationalen Terrorismus machen.
4. Festlegung von Flugrouten unter Priorität des Lärmschutzes statt der Wirtschaftlichkeit
5. Tägliche Veröffentlichung der Fluglärm-Messdaten des Flughafens Leipzig/Halle als Quelldaten sowie der Flugspuraufzeichnungen
6. Berücksichtigung der WHO-Kriterien für einen gesunden Nachtschlaf: ≤ 35 dB(A) mittlerer Dauerschallpegel sowie ≤ 45 dB(A) Spitzenlärmpegel (zusätzlich zu den DLR-Kriterien)
7. Jährliche Neuberechnung der Grenzen des Nachtschutzgebietes anhand der gemessenen Fluglärmdaten, unter Hinzuziehung der Flugspuraufzeichnungen
8. Herstellung der Nachvollziehbarkeit der Lärmschutzberechnungen im Rahmen des Schallschutzprogrammes durch Finanzierung stichprobenhafter Nachrechnungen durch ein unabhängiges, von den Betroffenen ausgewähltes Ingenieurbüro durch den Flughafen
9. Finanzierung eines Langzeit-Untersuchungsprogrammes zu den gesundheitlichen Folgen des Fluglärms durch den Flughafen
10. Besetzung der Fluglärmkommission durch Interessenvertreter der wirklich Betroffenen (Ortsbürgermeister bzw. Ortsvorsteher statt Bürgermeister der Zentralgemeinde sowie Vertreter der Betroffenenvereine)