

Absender:

.....

Sächsisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Referat Luft- und Schiffverkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

....., den04.2015

Widerspruch gegen die Änderung der luftrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Leipzig-Halle, gemäß Antrag der Flughafen Leipzig-Halle GmbH auf Änderung der betrieblichen Regelungen zu den Triebwerksprobeläufen mit Flugtriebwerken am Flughafen Leipzig-Halle

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der nahezu unbegrenzten Nachtflugerlaubnis am Flughafen Leipzig/Halle bin ich als Flughafenanwohner bereits jetzt in jeder Nacht erheblichen Lärmbelastungen durch Flug- und Bodenlärm vom Flughafen Leipzig/Halle ausgesetzt. Aufgrund häufigen Aufwachens fürchte ich, einem unzumutbar hohen Erkrankungsrisiko ausgesetzt zu sein. Belastbare Gesundheitsstudien, die diese ernsthafte Befürchtung untermauern, sind in den letzten Jahren erarbeitet worden und können durch mich bei Bedarf als Beweise beigebracht werden. Die vom Flughafen beantragten nächtlichen Triebwerksprobeläufe im Freien werden, wenn auch nur ausnahmsweise durchgeführt, die mir zugemuteten Lärmbelastungen und Gesundheitsrisiken erheblich verstärken. Daher fordere ich die Ablehnung der durch den Flughafen beantragten Änderung der luftrechtlichen Genehmigung.

Begründung

Die Nachtflugerlaubnis wurde dem Flughafen im Ergebnis einer Abwägung erteilt, die das überwiegende öffentliche Interesse an der Durchführung nächtlicher Expressfrachtflüge gegenüber den gesundheitlichen Interessen der Bevölkerung akzeptierte. Gerade wegen der auch vom Bundesverwaltungsgericht zugestandenen erheblichen Belastung der Bevölkerung durch bei der Durchführung von Frachtflügen unvermeidbaren Lärm hat die Planfeststellungsbehörde Auflagen erteilt, die alle nicht unbedingt notwendigen Flug- und Bodengeräusche weitestgehend vermeiden oder begrenzen sollen. Diese Forderung ergibt sich unmittelbar aus § 29b LuftVG.

Eine solche Auflage ist die als A4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses formulierte Forderung, Triebwerksprobeläufe ausschließlich in dem dafür errichteten Triebwerksprobelaufstand durchzuführen. Weiterhin ist in der Auflage formuliert: „Triebwerksprobeläufe dürfen am Flughafen Leipzig/Halle in der Nacht (22.00 – 6.00 Uhr) in keinem Fall an der Grenze des unter A II.4.2.2. festgelegten Nachtschutzgebietes zu einem A-bewerteten Maximalpegel von mehr als 50 dB(A) außen führen.“ Diese Forderung ist bewusst ausschließlich, d.h. auch ohne Ausnahmefälle formuliert, um darzulegen, dass in diesem Fall der Gesundheitsschutz der Anwohner auch wirtschaftliche Interessen überwiegt.

Mit der vom Flughafen beantragten ausnahmsweisen Durchführung von Triebwerksprobeläufen auch nachts außerhalb der Halle wird die im Planfeststellungsbeschluss genannte Forderung eines Maximalpegels von 50 dB(A) außerhalb des Nachtschutzgebietes verletzt. Die genannte Maximalpegelforderung ist im Planfeststellungsbeschluss, Pkt. 10.6.2.5.2, wie folgt begründet:

„Der Grenzwert von L_{max} 50 dB(A) führt dazu, dass außerhalb des Nachtschutzgebietes, wo weiterhin aus medizinischer Sicht unbedenklich mit gekippten Fenstern geschlafen werden kann, bei einer unterstellten Innen-/Außenpegeldifferenz von gekippten Fenstern von 15 dB(A) keine höheren Innenpegel als L_{max} 35 dB(A) zu gewärtigen sind. Dieser Innenwert steht in Korrelation zu den durch die DLR-Studie erforschten Dosis-Wirkungsbeziehungen (siehe Abb. 5.12. der Studie) zwischen Überflughäufigkeiten, erreichten Maximalpegeln und Aufwachreaktionshäufigkeiten. In der DLR-Studie korreliert ein Innenmaximalpegel von 36 dB(A) mit einer nächtlichen Flugbewegungsanzahl von 175,7 Überflügen, die zu einer zusätzlichen Aufwachreaktion führen.“

Folglich führen nächtliche Triebwerksprobeläufe außerhalb des Probelaufstandes allein aufgrund der Maximalschallpegel zu unzumutbaren zusätzlichen Aufwachreaktionen. Die in der Obermeyer-Studie vom 24.04.2014 praktizierte bloße Umlegung der Lärmspitzen auf die Erhöhung des mittleren Dauerschallpegels reicht für die tatsächliche Beurteilung der zusätzlichen Lärmbelastung nicht aus. Die Anwohner außerhalb des Nachtschutzgebietes sind demnach nicht ausreichend gegen den Lärm von Triebwerksprobeläufen außerhalb des Probelaufstandes geschützt. Deren Genehmigung würde die Schutzziele des Planfeststellungsbeschlusses demzufolge erheblich verletzen.

Die positive Bewertung des Antrags des Flughafens würde deshalb zu einer fehlerhaften Abwägung zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und den gesundheitlichen Interessen der Anwohner führen und wäre daher juristisch angreifbar. Denn die ausnahmsweise Verspätung einzelner Flugzeuge um maximal 8 Stunden aufgrund nachts nicht durchführbarer Triebwerksprobeläufe wird die Wirtschaftlichkeit einer Fluggesellschaft nicht merklich beeinträchtigen. Demgegenüber wird die alternative Durchführung der Triebwerksprobeläufe nachts im Freien den Nachtschlaf und die Gesundheit der Flughafenanwohner erheblich beeinträchtigen.

Verwiesen sei noch auf die Regelungen an anderen Flughäfen. Die Auflage, Triebwerksprobeläufe bei Volllast nur in den dafür vorgesehenen Triebwerksprobelaufeinrichtungen durchzuführen, ist an großen deutschen Flughäfen wie Frankfurt, München, Berlin-Tegel und Dortmund üblich, und zwar ohne Ausnahmetatbestände. Selbst am Flughafen Köln-Bonn mit einer ähnlichen nächtlichen Nutzungsstruktur wie der Flughafen Leipzig/Halle sind Probeläufe nur in der Halle zulässig. Eine weniger stringente Regelung am Flughafen Leipzig/Halle würde diesem Flughafen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Köln-Bonn auf Kosten der per Planfeststellungsbeschluss festgelegten und gerichtlich bestätigten Schutzrechte der Anwohner ermöglichen und ist daher abzulehnen.

Eine weitere Konkretisierung und fachliche Untersetzung meiner Einwendung im Rahmen des Erörterungstermines behalte ich mir ausdrücklich vor.

Mit freundlichen Grüßen

Name, Unterschrift