

# **Positionspapier zum Flughafen Leipzig/Halle**

## **überregionale Arbeitsgruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Anna Kaleri (KV<sup>1</sup> Leipzig), Bert Sander (parteilos, Stadtrat Leipzig), Henrik Helbig (KV Halle), Lutz Unbekannt (KV Leipzig), Martina Hoffmann (KV Saalekreis), Ulrike Böhm (KV Leipzig), Oliver Gossel (KV Nordsachsen), Kreisvorstand Burgenlandkreis, Susan Wolf (KV Dresden), Andrea Schubert (Dresden), Gerhard Liebscher (KV Vogtland), Daniel Gerber (KV Leipzig), KV Markleeberg, KV Leipzig, KV Halle (Saale), KV Nordsachsen

<sup>1</sup>KV: Kreisverband

Beschlussdatum: 19.01.2021

Stand der Unterzeichnerliste: 20.03.2021

Als Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stehen wir dafür, die Klimaziele von Paris und vor allem von Brüssel 2020 zu erreichen und alle kleinen und großen Schritte zu gehen, die notwendig sind, um klimaschädigende Treibhausgase sowie umwelt- und gesundheitsschädigende Einflüsse weitest möglich zu reduzieren.

Seit vielen Jahren kämpfen Klimaschutzaktivist\*innen in Bürgerinitiativen, in Stadträten, auf Landes- und Bundesebene gegen die umwelt- und gesundheitsschädigenden Auswirkungen des Flughafens Leipzig/Halle. Aktuell ist eine Erweiterung des Frachtflugverkehrs um 50 Prozent in Planung. Eine Petition an den sächsischen Landtag, die sich gegen die Erweiterung richtet, hat bereits über 5000 Unterschriften erhalten. Mit unserem Positionspapier stellen wir uns hinter die langjährigen Forderungen der Bürgerinitiativen und wollen die Thematik auch über den Kreis der unmittelbar Betroffenen hinaus bekannt machen. Klimaschutz geht uns alle an.

Wir Bündnisgrünen der umliegenden Kreisverbände erklären uns solidarisch mit allen von Fluglärm und Schadstoffemissionen Betroffenen. Wir fordern alle politischen Ebenen auf, entschlossen für die Reduzierung der klima- und gesundheitsschädigenden Auswirkungen, insbesondere des Frachtflugverkehrs, einzutreten.

In diesem Zusammenhang fordern wir:

1. ein Moratorium für den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle,
2. verbesserte Bürgerbeteiligung durch flächendeckende, transparente Informationen, ausreichend zeitlichen Vorlauf und Mitspracherecht bei Umwelt- und Klimaschutzfragen sowie finanzielle Gleichberechtigung der Ausbau-Gegner\*innen im Klageweg,
3. Reformierung der Fluglärmkommission,
4. aktiven Schallschutz und Einhaltung der WHO-Lärmrichtlinien,
5. kein Flugverkehr in der Zeit von 22 bis 6 Uhr gemäß den Empfehlungen des Umweltbundesamtes für stadtnahe Flughäfen,
6. faire räumliche und zeitliche Verteilung der nach allen anderen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes verbleibenden Lärmbelastung. Die Lärmverteilung soll von einem unparteiischen Fachgremium auf Grundlage nachvollziehbarer und demokratisch ausgehandelter Kriterien festgelegt und regelmäßig evaluiert werden.
7. Einführung von Start- und Landeentgelten nach Lärmklassen, Tages- und Nachtzeit sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen,
8. keine Erweiterung der Siedlungsbeschränkungsgebiete (Moratorium),
9. Schaffung ökologisch-sozial nachhaltiger Arbeitsplätze und Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe.

## Begründung

1. Um die Klimaschutzziele von Paris und Brüssel [1] sowie des Bundes-Klimaschutzgesetzes [2] zu erreichen, müssen zügig weitreichende Maßnahmen umgesetzt werden. Flugverkehr gehört zu den Mitverursachern von klimaschädlichen Treibhausgasen. Klimaschutz und Gesundheitsschutz sind Querschnittsthemen. Der Flughafen Leipzig/Halle zählt, gemessen am CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Start und Landung, zu den dreckigsten Flughäfen Deutschlands. Das Flugaufkommen, insbesondere des Frachtflugverkehrs, hat seit Eröffnung des internationalen Luftfrachtdrehkreuzes DHL Hub im Jahr 2008 deutlich zugenommen. Im Jahr 2019 betrug der Anteil des Frachtflugverkehrs am Gesamtaufkommen 82 Prozent. Von Jahr zu Jahr stiegen die Lärm- und Schadstoffemissionen. Von 54.900 Starts- und Landungen im Jahr 2008 über 79.000 im Jahr 2019 soll sich durch den in Planung befindlichen Ausbau das Aufkommen bis 2032 auf 118.000 erhöhen. Die Erweiterung von jetzt 60 auf dann 96 Flugzeugstellplätze im Bereich der DHL würde nicht nur zu einer Zunahme des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, sondern auch zu einer stärkeren Belastung durch Lärm sowie Feinstaub und Stickoxide führen. [3]
2. Die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren Flughafenerweiterung wurden am 16. November 2020 durch die Landesdirektion Sachsen veröffentlicht. Von Fluglärm Betroffene benötigen ausreichend Informationen und Zeit, um ihre Einwendungen einbringen zu können. Für juristische Verfahren müssen Bürgerinitiativen und Verbände als Klagende mit den gleichen finanziellen Möglichkeiten ausgestattet werden, wie die Mitteldeutsche Flughafen AG, deren Kosten zu 100 Prozent aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.
3. Die Zusammensetzung der 21 Mitglieder umfassenden Fluglärmkommission ist unausgewogen. Wir fordern Sitze für Mitglieder von Bürgerinitiativen und Umweltverbänden und eine stärkere Präsenz der betroffenen Kommunen, die bisher lediglich durch 12 Personen vertreten sind.
4. Ein Teil der von Fluglärm und Luftschadstoffen Betroffenen im Großraum Leipzig-Halle wurden mit Maßnahmen des passiven Schallschutzes in Form von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüfter abgefunden. Notwendig sind aber vor allem auch aktive Schallschutzmaßnahmen, das heißt Reduzierung des Flugverkehrs und Einsatz leiserer Flugzeuge. Lärm und gestörte Nachtruhe machen Menschen nachweislich krank. [4] Deswegen fordern wir für Menschen im Großraum Leipzig-Halle die Einhaltung der in den Lärmrichtlinien der WHO vorgesehenen max. 40 Dezibel Dauerschallpegel in der Nacht und weniger als 45 Dezibel am Tag.[5]
5. Ein durchschnittlicher Lärmpegel löst aber noch nicht das Problem der Lärmspitzen. Der nächtliche Dauerlärm liegt in Schkeuditz, Schkopau, Kabelsketal bei bis zu 60 Dezibel, mit Lärmspitzen über 80 Dezibel. In Leipzig-Nord, Halle-Ost werden Dauerpegel von 50 Dezibel mit Lärmspitzen von 70 Dezibel und mehr gemessen. [6] Das Umweltbundesamt empfiehlt eine Änderung der Konzeption des Fluglärmgesetzes. Für die Tagzeit von 6:00 bis 22:00 Uhr soll eine Lärmkontingentierung eingeführt und während der Nachtzeit von 22:00 bis 06:00 Uhr aus Gründen des präventiven Gesundheitsschutzes kein regulärer Flugbetrieb auf stadtnahen Flughäfen erfolgen. [7]  
Nur echte und dringende Expressfracht, z. B. für medizinische Behandlungen, darf nachts geflogen und muss in jedem Fall auf ein Minimum reduziert werden. Was als dringende Expressfracht gelten kann, muss (neu) definiert werden. Der gesunde Nachtschlaf der Anwohner steht in jedem Fall höher als die Lieferzeit expressbestellter privater Konsumartikel.
6. Hierunter gehört auch das Problem der Verteilung der Starts und Landungen auf die Süd- und Nordbahn. Was die sogenannte kurze Südabkurvung betrifft, so muss die unrechtmäßige Nutzung dieser Route mit schweren Flugzeugen (über 30 t MTOW) über dichtbesiedelte Teile von Leipzig beendet werden. Ein entsprechender positiver Beschluss des Bundestagspetitionsausschusses muss umgesetzt werden. Uns ist klar, dass, egal wo geflogen wird, immer Anwohner betroffen sein werden. Deshalb setzen wir in erster Linie auf eine aktive Lärmreduzierung, die allen Anwohnern zu Gute kommt. Lärmbetroffene verschiedener Gemeinden dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

7. Der Einsatz der Flugzeugklasse „heavy“ ist von 2008 bis 2019 um annähernd das Doppelte gestiegen.[8] Mit der Einführung von Start- und Landeentgelten nach Lärm- und Schadstoffklassen nach dem Vorbild des Flughafens Frankfurt Fraport könnten schwere, laute und schadstoffintensive Flugzeugtypen mit erhöhten Gebühren belegt werden. Dies wäre ein effektives Mittel, um die Betreibergesellschaften zeitnah zu bewegen, klimaschonendere und weniger laute Maschinen einzusetzen. Für Start und Landung einer AN 124 bspw. werden am Fraport folgende Lärmentgeltzuschläge erhoben: ganztägig 22.783 Euro, zusätzlich Nachtrandzeit 14.809 Euro, Nachtkernzeit 68.349 Euro und darüber hinaus 3,08 Euro pro Kg/CO<sub>2</sub> Emissionsentgelt. Denn CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen Klimafolgekosten, die nach Angaben des Umweltbundesamtes bei 180 EUR pro Tonne CO<sub>2</sub> liegen. [9] Landeentgelte entlasten zudem die öffentlichen Kassen. Beim Flughafen Leipzig/Halle summieren sich die Jahresfehlbeträge, das sind die Ergebnisse vor sonstigen Steuern und Verlustübernahmen, der Jahre 2005 bis 2020 auf 670,5 Mio. EUR <sup>1)</sup>. Zum Ausgleich werden Steuergelder verwendet. Die Verluste entstanden zum großen Teil durch Abschreibungen auf Investitionen der Südbahn, die fast ausschließlich durch das Privatunternehmen DHL genutzt wird. Hier ist eine deutlich stärkere Beteiligung durch Nutzungsgebühren dringend notwendig, um den Ausgleich der öffentlichen Hand zu reduzieren.
- 8./9. Siedlungsbeschränkungsgebiete mindern Entwicklungsmöglichkeiten der Anliegerkommunen und fördern den Flugverkehr. Für uns aber hat die Entwicklung des Flugverkehrs keine Priorität, wir wollen ihn weit möglichst reduzieren. Verkehr zu reduzieren heißt u.a., die Wirtschaft stärker regional auszurichten und mehr vor Ort zu produzieren.

<sup>1)</sup> Die Summe von 670,5 Mio. EUR ergibt sich aus:

- 2005-2014: 570 Mio. € [10]
- 2015: 30,9 Mio. €, 2016: 19,1 Mio. €, 2017: 21,2 Mio. €, 2018: 12,2 Mio. €, 2019: 17,8 Mio. € [11]
- 2020: 26,3 Mio. € [12]

Quellen:

- [1] [https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action\\_de](https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action_de), abgerufen am 06.01.2021
- [2] <https://www.bmu.de/gesetz/bundes-klimaschutzgesetz/>, abgerufen am 06.01.2021
- [3] Leipziger Internet Zeitung vom 10. Februar 2020  
<https://www.l-iz.de/politik/region/2020/02/Die-Ausbaupolitik-des-Flughafens-LeipzigHalle-sorgt-fuer-immer-mehr-Aerger-in-Leipzig-316042>, abgerufen am 06.01.2021
- [4] Seidler, A.L.; Hegewald, J.; Schubert, M.; Weihofen, V.M.; Wagner, M.; Dröge, P.; Swart, E.; Zeeb, H. & Seidler, A. (2028): The effect of aircraft, road, and railway traffic noise on stroke – results of a case–control study based on secondary data. Noise Health 2018, 20: 152-61.
- [5] Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa (2018): Leitlinie für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung 2018  
<https://www.euro.who.int/de/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-executive-summary-2018>, abgerufen am 06.01.2021
- [6] Faktenblatt der IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.  
[https://mcusercontent.com/1fe49ec4b7e1373e1f4f09f7c/files/e886956b-e4af-464f-8a39-81c9a21dd97e/Flyer\\_mit\\_QR\\_Code\\_4\\_Seiten\\_17.06.2020.pdf](https://mcusercontent.com/1fe49ec4b7e1373e1f4f09f7c/files/e886956b-e4af-464f-8a39-81c9a21dd97e/Flyer_mit_QR_Code_4_Seiten_17.06.2020.pdf), abgerufen am 06.01.2021
- [7] Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017): Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes. Texte 56 2017, 98 S..
- [8] BI "Gegen die neue Flugroute", Fluglärmreport LEJ, Juli 2019  
[www.fluglaermleipzig.de/Fluglaermreport%20Juli%202019.pdf](http://www.fluglaermleipzig.de/Fluglaermreport%20Juli%202019.pdf), abgerufen am 06.01.2021
- [9] <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/hohe-kosten-durch-unterlassenen-umweltschutz>, abgerufen am 16.01.2021
- [10] Thomas Steinmann: „Regionalflughäfen kosten Steuerzahler Milliarden“, Capital, 14.09.2016
- [11] Jahresabschlussberichte des Flughafen Leipzig/Halle; Gewinn-Verlust-Rechnung
- [12] Süddeutsche Zeitung, 12.12.2020