



FLUGLÄRMREPORT LEJ

Februar 2022

Bl „Gegen die neue Flugroute“, 04139 Leipzig, Postfach 26 01 10 Mitglied in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
www.fluglaermleipzig.de info@fluglaermleipzig.de

Nun doch: PFV – Nichtöffentliche Erörterung Das demokratische Desaster geht weiter

Liebe Leser, obwohl am 20. März bundesweit die meisten Corona- Beschränkungen enden, führt die Landesdirektion Sachsen mit Verweis auf diese, statt der vorgeschriebenen Öffentlichen Anhörung, vom 21.03.- 20.05. eine „Online- Konsultation“ durch. **Der geplante Frachtflugausbau ist das aktuell größte klimaschädliche Verkehrsprojekt Deutschlands!** Damit wird die Information einer breiten Öffentlichkeit über das Genehmigungsverfahren eines so großen und wichtigen Vorhabens verhindert.

Der Ablauf besagten Online-Verfahrens wurde zwischenzeitlich im Leipziger Amtsblatt [Elektronisches Amtsblatt 04/2022 \(leipzig.de\)](http://www.leipzig.de) Seite 9 veröffentlicht.

Haben wir die Veröffentlichung richtig verstanden, läuft das Verfahren nun folgendermaßen ab:

- Jede Person, die eine Einwendung abgegeben hat, erhält per Post von der LDS neben näheren Erläuterungen ein Passwort für folgende Internetadresse <https://cristal2.procloud.de/lds/>
- Wer sich bisher als Betroffener noch nicht geäußert hat, aber dennoch an der Online-Konsultation teilnehmen möchte, kann dies bis zum 20. März noch beantragen.
- Für den Fall, dass die zur Teilnahme Berechtigten keinen leistungsfähigen Internetanschluss oder keinen PC besitzen, besteht nach vorheriger Terminabsprache unter 0341/9773202 die Möglichkeit in die Unterlagen Einsicht zu nehmen und Äußerungen schriftlich zu tätigen.

In dieser Ausgabe

PFV in Nichtöffentlicher Erörterung	1
LEJ – der Umweltsünder	2
Leserbrief	3
Triebwerksprobefhalle wird aufgerüstet	4

Dringende Hinweise von uns:

- Die auf der Internetseite veröffentlichte Synopse ist das wichtigste Dokument des Anhörungsverfahrens. In dieser müssen alle abgegebenen Einsprüche zuzüglich einer dazugehörigen Stellungnahme des Flughafens dokumentiert sein.
- Finden Sie Ihre Einsprüche/Widersprüche in der Synopse nicht wieder, reklamieren Sie dies und legen Sie erneut bei der LDS Widerspruch ein.
- Das gleiche gilt auch, falls Sie bis zum 21.03. keine Benachrichtigung erhalten haben.
- Wer keinen Internetzugang hat, muss nach vorheriger Anmeldung die Synopse in der LDS einsehen. **MZ**

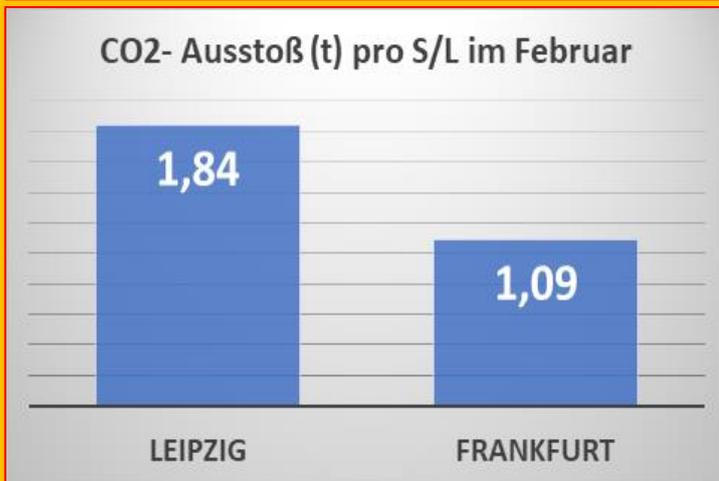
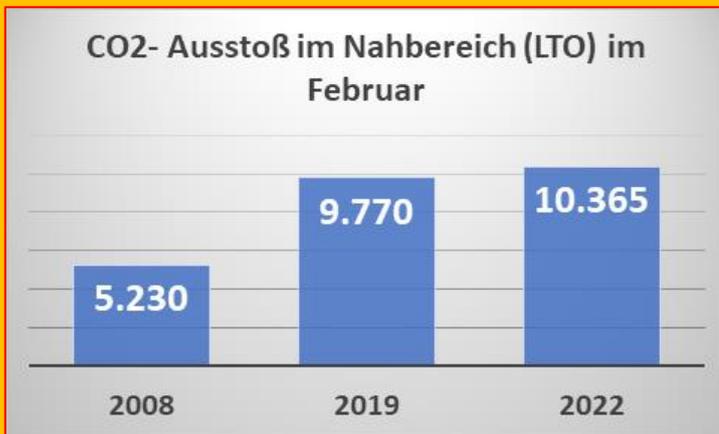
Unser(e) Angebot/Bitte: Geben Sie uns ihre erneuten Äußerungen und Widersprüche per Mail zur Kenntnis. Teilen Sie uns mit, wenn Sie trotz eines rechtzeitig abgegebenen Widerspruchs keine Mitteilung der LDS erhalten haben und mailen Sie uns den Widerspruch und Ihre Reklamation. pressefluglaermleipzig@t-online.de Stichwort: PFV – nichtöffentliche Erörterung. Wir sammeln dies und können es ggf. bei einer Klage verwenden.

Neue Lärm- und CO₂- Rekorde am LEJ!

Nachdem bereits der Januar neue Lärm- und CO₂-Rekorde verzeichnete, setzte sich diese Entwicklung im Februar fort. So stiegen die nächtlichen Starts und Landungen um 11,5% gegenüber dem Vor-Corona-Jahr 2019 auf 3.290. Die Starts/Landungen der besonders schweren und schadstoffreichen Heavy-Maschinen stiegen sogar um 33,9% auf 2.510. Und der CO₂-Ausstoß im Nahbereich betrug 10.365 t (+6,1%).

Siehe hierzu Diagramme auf Folgeseiten.

Der Umweltsünder-Flughafen



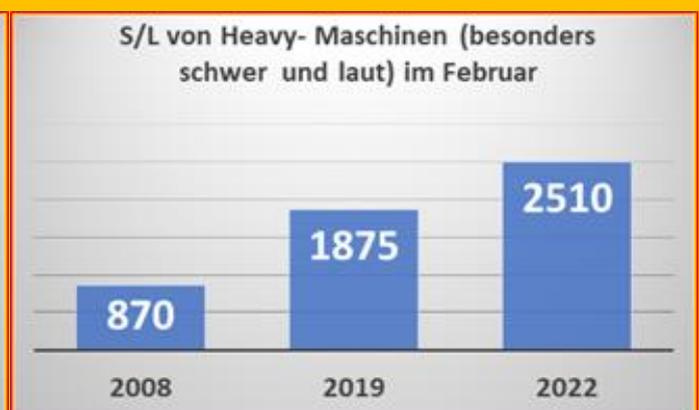
Umweltpolitischen Aussage im CDU-Regierungsprogramm (2019–2024):

„Die Bewahrung der Schöpfung ist für uns von zentraler Bedeutung. Belange des Umwelt-, Klima- und Naturschutzes treiben die Menschen weltweit buchstäblich auf die Straße. Wir haben zugehört! Wir wollen notwendige Lösungen im Spannungsfeld von Ökologie und Ökonomie finden und wirkungsvoll umsetzen.“

Aha.

Und warum soll dieser Umweltsünder dann hier ausgebaut werden!?

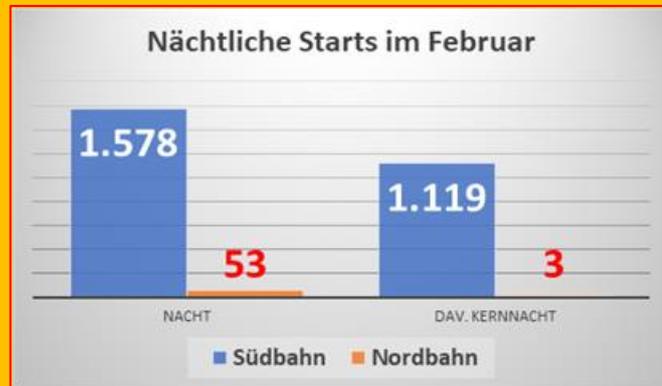
Die lauteste stadtnahe nächtliche Lärmquelle Deutschlands – natürlich hier im Osten gelegen



Wir werden nicht müde, die Geschichte des Ausbaus des Flughafens Leipzig-Halle darzulegen. Es ist die Geschichte von Lügen, Halbwahrheiten und Versprechungen von Politik und Verwaltung gegenüber den Bürgern. Dies sollten Sie bei der Beurteilung der zur erwartenden „Beruhigungsspielen“ im Zuge des derzeitigen Planfeststellungsverfahrens (PFV) immer im Auge behalten. Hier ein Beispiel aus dem letzten PFV:

Unter „**Luftrechtliche Genehmigung des Flughafen Leipzig- Halle**“ ist dort unter Punkt 5.6. zu lesen: „Die An- und Abflüge mit Luftfahrzeugen **sind** unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur, soweit flugsicherheitlich vertretbar, **gleichmäßig auf die beiden Start- und Landebahnen zu verteilen.**“

Und so wird diese Forderung der Sächsischen Landesregierung zum Lärm- und Gesundheitsschutz von der Deutschen Flugsicherung umgesetzt, richtiger gesagt missachtet.



Leserbrief: Kein Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle – Eine Betrachtung zu „grünem“ Kerosin

Ein Ausbau des nächtlichen Frachtflugverkehrs ist nicht nur aus der Sicht der lärmgeplagten Anwohner unverantwortlich, sondern auch aus ökologischer Sicht nicht vertretbar. In Zeiten einer sich abzeichnenden Klimakatastrophe darf es keinen Ausbau des fossilen (Fracht-) Flugverkehrs mehr geben. Stattdessen muss die Anzahl der Flüge sukzessive verringert werden.

Wenn wir die CO₂-Einsparziele erreichen wollen (-65% bis 2030 bzw. Treibhausgasneutralität bis 2045) müssen auch und ab sofort die jährlichen Kerosinmengen um 7% pro Jahr reduziert werden. Um dies zu erreichen, könnten die Genehmigungen für Starts- und Landungen um 7% gekürzt werden.

Selbst wenn man davon ausgeht, dass durch die Erneuerung der Flugzeugflotten und die Beschaffung verbesserter Maschinen ein jährlicher CO₂-Effizienzgewinn in Höhe von 1,5% erzielt werden kann, verbleibt ein notwendiges Einsparpotential in Höhe von 5,5% pro Jahr.

Wenn man weiter davon ausgeht, dass ab 2030 für alle Flugzeuge tatsächlich grüne(!) Treibstoffe zur Verfügung stehen und in Höhe von 2%(!) als Beimischung dem fossilen Kerosin zugesetzt werden können, hieße dies, dass der notwendige Reduktionspfad von 2022 bis 2029 in Höhe von 5,5% bis dahin bestehen bleiben müsste. Erst danach könnte der Reduktionspfad rechnerisch auf 5,39% ($5,5 \times 0,98 = 5,39$) abgesenkt werden.

Aber selbst diese minimale Reduzierung ist kritisch zu betrachten, da auch bei der Verbrennung grünen Kerosins, die nicht CO₂-gebundenen Treibhausgase wie Sulfataerosole, Stickoxide und Wasserdampf ihre Treibhausgaswirkung mit einem Anteil von ca. 50% weiter entfalten und sich folglich die Wirkung der 2%-tigen Beimischung halbieren würde.

Das Argument, dass zukünftig Flugzeuge mit grünem(!) Wasserstoffantrieb eine Lösung des Problems sein könnten, soll von den jetzt zu treffenden Maßnahmen nur ablenken:

- Zur Zeit ist kein Flugzeug mit nennenswerter Traglast und Wasserstoffantrieb auch nur im Zulassungsverfahren
- Die jetzt sich im Betrieb befindlichen Kerosinflieger haben noch eine durchschnittliche Lebensdauer von 15 Jahren
- Bis zu dem Zeitpunkt – und der liegt noch in weiter Ferne – an dem das erste wasserstoffgetriebene Flugzeuge den ersten konventionellen Flieger ersetzt, muss es also beim Reduktionspfad von 5,5% bleiben, wenn der Flugverkehr, seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten soll.

Auch die Hoffnung darauf, dass es vielleicht einmal batteriegetriebene Flugzeuge als tatsächliche Nutzflugzeuge (nicht Prototypen und Demonstrationsobjekte) geben könnte, entbindet uns heute nicht davon das zu tun, was getan werden kann und bei den Kerosinfliegern auf die Bremse zu treten.

Peter Büscher
Bund Delitzscher Land

Es wird ja Zeit – Triebwerksprobehalle wird aufgerüstet

Wie der Flughafen kürzlich informierte, wird die Triebwerksprobehalle – seit Jahren Stein des Anstoßes, weil nicht vollumfänglich nutzbar - nun endlich eine Ertüchtigung erfahren. Damit soll es dann möglich sein, so die Zusicherung des Flughafenmanagements, die Triebwerke sämtlicher am Flughafen Leipzig-Halle eingesetzten Flugzeuge in der Halle zu testen. Null Außentests also. Dies war zwar im Planfeststellungsbeschluss von 2004 ! bereits festgeschrieben, wurde aber - wem wundert's - bisher nicht eingehalten.

Nach permanenten Verstößen und letztlicher Anzeige durch die BI „Gegen die neue Flugroute“ sah sich die Landesregierung gezwungen, den Planfeststellungsbeschluss durchzusetzen. Triebwerksprobeläufe im Freien waren dann ab 2011 untersagt, die Festlegung wurde aber kürzlich durch das SMWA zumindest für den Tagzeitraum wieder aufgeweicht. Dies trug natürlich wieder zum Unmut der Anwohner bei – unpassend im laufenden Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frachtflughafens. Die Bauarbeiten werden ca. 8 Monate dauern. Für diese Übergangszeit sind max. 5 nächtliche Triebwerkprobeläufe pro Monat vereinbart. Sicherlich nicht schön für die betroffenen Anwohner, aber mit wenigstens einem Kerzenschein am Horizont. Die Umbauarbeiten werden durch ein Lärm-Monitoring begleitet.

Insofern begrüßen die Bürgerinitiativen diesen längst überfälligen Schritt und sehen dies als einen Erfolg ihrer jahrelangen Bemühungen auf diesem Problemfeld. Wohlwissend, dass es noch viel zu beackern gilt.

MZ

Veranstaltungen, Flyer, Plakate, Presse, ggf. Rechtsstreitigkeiten ... wir tun unser Möglichstes, um den Ausbau zu verhindern. Unterstützen Sie uns bitte. Jeder Euro kommt an! Als nicht von staatlicher oder kommunaler Seite finanziell unterstützte Initiative, die Großes für die Region bewegen will, sind wir auf Ihre Hilfe angewiesen.

Empfänger: IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.
Bank: Volksbank Delitzsch eG
IBAN: DE04 8609 5554 0176 7056 20
BIC: GENODEF1DZ1
Verwendungszweck: **Frachtflugausbau verhindern**

Gerne stellen wir auf Wunsch eine Spendenquittung aus.

So kommen Sie mit uns in Kontakt

E-Mail:

info@fluglaermleipzig.de
pressefluglaermleipzig@t-online.de

Telefon: 0341 4 61 54 40

Postadresse: 04139 Leipzig, Postfach 26 01 20

Ort: Zur Gartenklause, Stammerstraße 11, 04159 Leipzig
Den Termin für unsere nächste Treffen finden Sie auf unserer Homepage

**Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen,
wie die Cholera und die Pest.**

Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)