

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)



IN DIESER AUSGABE

Auf ein Wort, Herr Ministerpräsident	1-2
Statistiken	3
Es grünt so grün am LEJ	4 -5
Demokratie	6



Oktober 2023

Bl „Gegen die neue Flugroute“, 04139 Leipzig, PF 26 01 10
Mitglied in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
pressefluglaermleipzig@t-online.de
www.fluglaermleipzig.de

Auf eine Wort, Herr Ministerpräsident

Bissige Gedanken zu dargestellter Bürgernähe

Besonders in den letzten Wochen und Monaten ist Herr Kretschmer (CDU), seines Zeichens Ministerpräsident des Freistaates Sachsen, nicht nur regional öfter in aller Munde. Die Flüchtlingspolitik der Berliner Ampel macht es möglich. Und ob es nun ehrlich gemeint ist oder eher ein Selbsterhaltungstrieb mit Hinblick auf die Landtagswahlen 2024, Tenor ist, man müsse mit den Leuten reden und dürfe keine Politik an der Bevölkerung vorbei machen. Allein, der Zeigefinger auf Berlin greift wenig, wenn nicht das eigene Verhalten entsprechend

Vorbildwirkung zeigt. Es stünde Herrn Kretschmer tatsächlich gut, sich mit akuten Problemen der Bürger vor Ort nicht nur in der Presse medienwirksam zu befassen, sondern diese auch zu deren Zufriedenheit zu lösen, wenn sie sich nicht im sachsen- oder bundesweiten Dauer-Mainstream wiederfinden.

Ich mache diesen Fall von „Bürgernähe“ am Beispiel des Fluglärms in Leipzig fest. Ein Thema, das Hunderttausende der Region betrifft. Wir hatten Herrn Kretschmers „Einladung“ in der Leipziger Volkszeitung zu einem Dialog offensichtlich wohl doch zu ernst

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

genommen und sein Angebot in einem offenen Brief angenommen. Wir berichteten.

Die Antwort kam zwar nicht postwendet, dafür aber in dessen Auftrag mit einem Brief von einem Abteilungsleiter des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Und Sie ahnen es vielleicht, das Wort Dialog in seinem ursprünglichen Sinne kam nicht vor. An einem echten Dialog scheint Herr Ministerpräsident also offensichtlich nicht gelegen. Kein Wort über unseren Nachweis, dass die Lärm- und Umweltschmutzwerte ansteigend sind, was sowohl die zunehmende Kritik von zusätzlich belasteten Gemeinden als auch die Widersprüche der betroffenen Städte und Gemeinden im Rahmen des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens bestätigen. Kein Wort über eine Einladung zum Dialog. Das Schreiben beinhaltet letztlich jene politischen Platituden, die wir seit Jahren kennen, die aber weder zu einer Fluglärmreduzierung geführt, noch den CO₂-Ausstoß am LEJ gesenkt haben.

Während Herr Kretschmer zur Eröffnung des Amazon Air-Hubs im November 2020 noch solche politischen Phrase von sich gab, wie *„Es spricht eindeutig für den Wirtschaftsstandort Sachsen, dass Amazon weiterhin stark in Leipzig investiert und sein neues Frachtzentrum hier am Flughafen eröffnet. Damit werden modernste Arbeitsplätze für eine Vielzahl von Fachkräften geschaffen.“*, sieht das durch die Standortschließung Amazons nach nicht einmal drei Jahren Amazon Air am Fracht- und Militärflughafen Leipzig/Halle ganz anders aus: *„Daraus wurde nichts“*, schreibt die Leipziger Internetzeitung am 12. Oktober diesen Jahres. *„Zur Eröffnung im November 2020 waren 200 Arbeiter/-innen am Standort beschäftigt. Jetzt sind es einschließlich Leiharbeiter/-innen 400. Trotz großer Plakatkampagnen mit Slogans wie „Komm und arbeite im Herzen von Amazons Logistik“, die im gesamten Leipziger Stadtgebiet zu sehen waren, hatte Amazon immer Probleme, Personal in der Region zu finden. Daher wurde auf*

Leiharbeiter/-innen aus der EU und Nordafrika gesetzt, um den Standort überhaupt betreiben zu können.“

(<https://www.l-iz.de/wirtschaft/metropolregion/2023/10/amazon-schliesst-standort-am-leipziger-flughafen-airhub-uberflusig-559311>)



Und trotzdem wird Herr Kretschmer nicht müde, den Segen der Logistikbranche – von DHL – als Wirtschafts- und Arbeitskräftemotor (für wen?) in höchsten Tönen zu loben. Wie geschehen im September diesen Jahres.

Der wirtschaftsinteressierte Leser wird sich angesichts der Kennzahlen der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, des europaweiten Einbruchs des Frachtgeschäftes, der berechtigten zunehmenden Skepsis zu einer Erweiterung der chinesischen Seidenstraße sowie der gesundheitlichen, ökologischen und gesamtwirtschaftlichen negativen Folgewirkungen des Flugbetriebes nun die Frage stellen, warum hofiert Herr Kretschmer dann noch in Leipzig ein Geschäftsmodell, das ausschließlich auf einer unbegrenzten Nachtflugerlaubnis beruht und damit auch jegliche Empfehlungen betreffend Gesundheits- und Klimaschutz ignoriert? Gute Frage. Aber vielleicht klärt sich das ja doch noch in einem direkten Gespräch, zumal er gegenüber der Presse ja erklärt hatte, mit den Gegnern des Ausbaus die Sache „fair klären“ zu wollen. Allein Schauen Sie mal auf Seite 6 unseres Fluglärmreports.

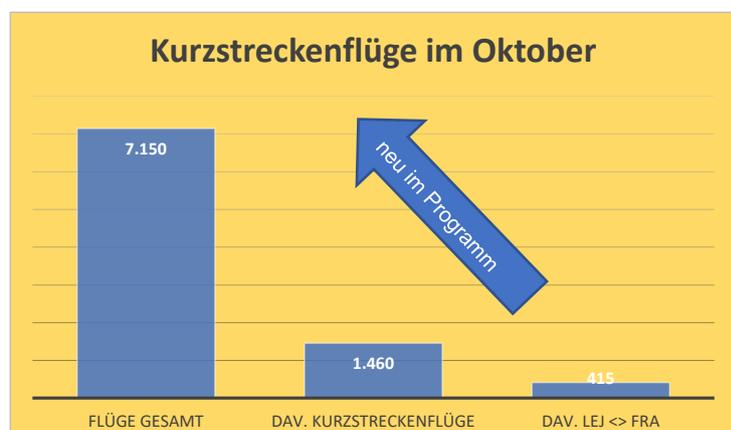
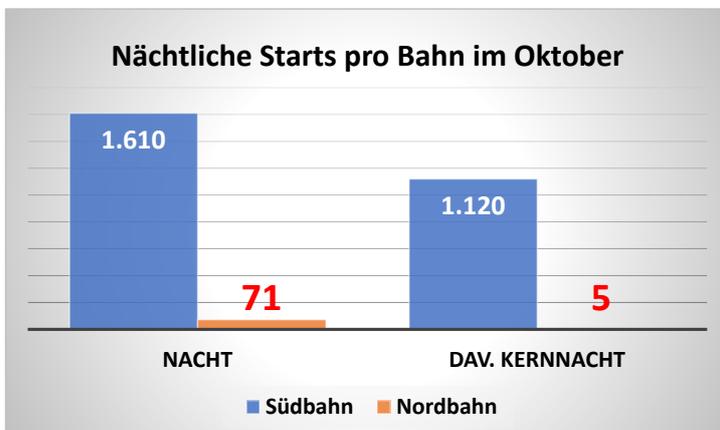
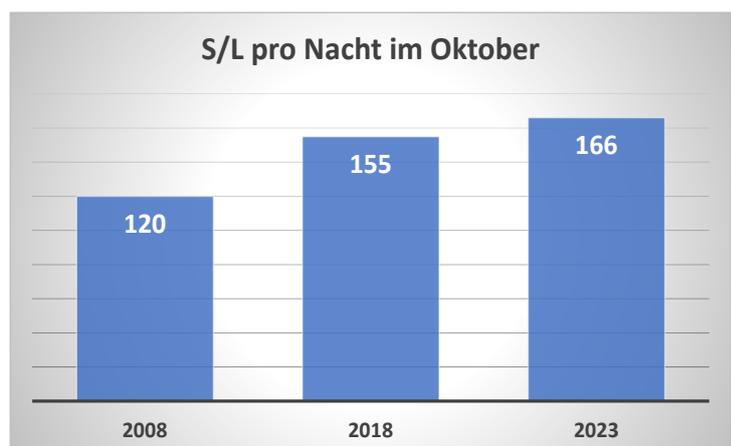
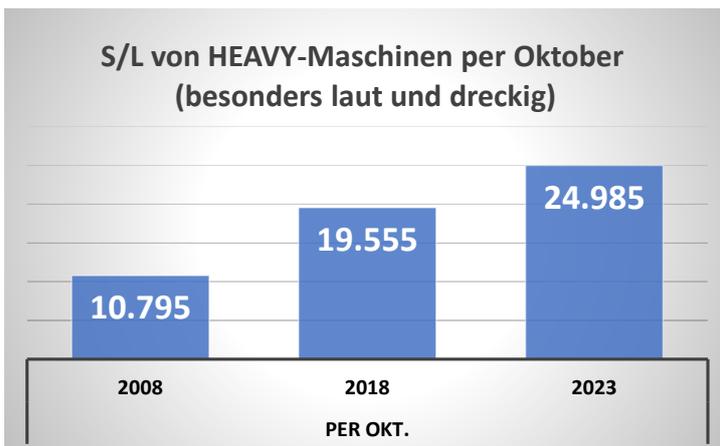
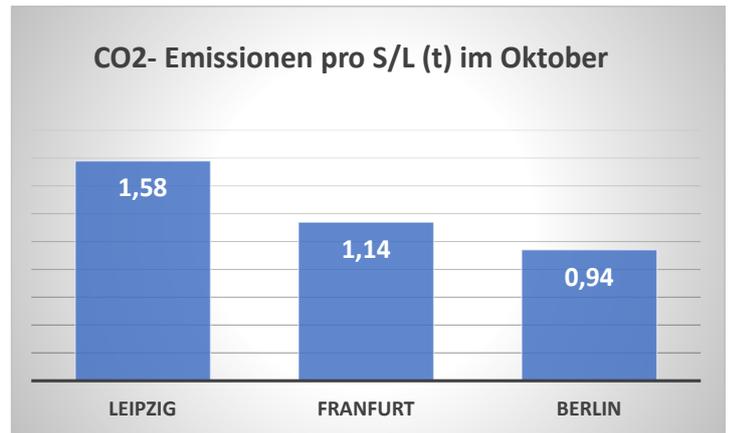
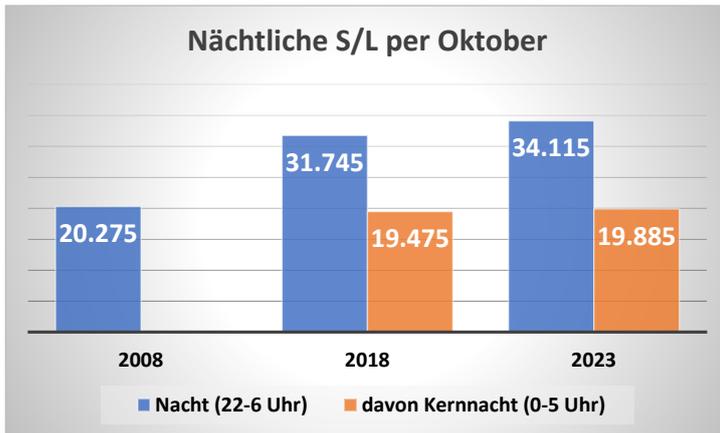
MZ

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

Statistiken



FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

Es grünt so grün am LEJ ?

Im Oktober war in der LVZ wiederum ein heroischer Artikel über das „Wirtschaftswunder“ LEJ, respektive DHL zu lesen. Leider etwas unreflektiert in seiner Ausrichtung und Recherche. In wenigen rationalen Überlegungen und Sätzen brachte es ein Leser via Leserbrief in der LVZ auf den Punkt:

„Wo soll die ganze Energie herkommen?“

Zum Artikel „DHL setzt am Flughafen Leipzig/Halle auf grünes Flugbenzin“ vom 25. Oktober:

Was bringt man nicht alles für tolle Ideen hervor, um dieses Millionengrab zu rechtfertigen. Wo soll die ganze Energie herkommen? Die Versorgung der Menschen sollte zuerst kommen. Wo soll das Wasser herkommen für eine Wasserstoffproduktion, wenn unser Flughafen nicht mal ein gescheites Regenwassermanagement auf eigenen Flächen hat, die Wasserversorgung heute schon herausfordernd ist und man im Süden von Leipzig noch Tagebaurestlöcher - beispielsweise den Pereser See (Anmerkung Redaktion FLR: Der Pereser See ist ein geplanter künstlicher See südlich von Leipzig. Die Flutung ist zwischen den Jahren 2045 und 2051 geplant.) - füllen will und muss?!

Wer will die Menschen rund um den Flughafen eigentlich für dumm verkaufen? Mit dem Geld, was man in den Ausbau dieser Investruine steckt, könnte man ganze Kommunen nachhaltig umbauen, Landwirtschaft ökologischer machen und nachhaltige Wirtschaft stärken.

Andreas Geisler, per Facebook“

Fachlich tiefgründig befasste sich Anfang November die promovierte Volkswirtin Ursula Fechter in der Frankfurter Rundschau mit dem Thema des „grünen Fliegens“. Ihre Grundaussage:

„Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Flugverkehr reduziert und auf Kurzstrecken verzichtet werden. Auf neue Technologien zu setzen, ist eine Illusion.“

Den kompletten Beitrag lesen Sie auf Seite 5 dieses Fluglärmreports.



Die Utopie des grünen Fliegens

Frankfurter Rundschau, 7. November 2023

GASTBEITRAG

Die Utopie des grünen Fliegens



Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Flugverkehr reduziert und auf Kurzstrecken verzichtet werden. Auf neue Technologien zu setzen, ist eine Illusion.

Von Ursula Fechter

Fliegen ist die klimaschädlichste Art sich fortzubewegen. Die Verbrennung von fossilem Kerosin, das im Gegensatz zu Benzin, Diesel und Elektro-Energie nicht besteuert wird, erzeugt zum einen Kohlendioxid. Zum anderen werden beim Fliegen weitere Substanzen freigesetzt, wie Stickoxide und Kondensstreifen, die den Treibhauseffekt verstärken.

Mit all diesen Effekten trägt die Luftfahrt bis zu acht Prozent zum Klimawandel bei. Hierbei schwanken die Berechnungen. Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft räumt immerhin selbst fünf Prozent ein. Ob wir uns mit dem Flugzeug oder zum Beispiel mit der Bahn fortbewegen, ist zwar unsere persönliche Entscheidung. Aber die Rahmenbedingungen hin zu einem klimaverantwortlichen Verhalten werden von der Politik festgelegt. 2015 wurde das Pariser Klimaabkommen unterzeichnet, in dem die Vertragsstaaten sich dem Hauptziel verpflichten, die globale Erderwärmung deutlich unter 2 Grad Celsius zum vorindustriellen Niveau zu begrenzen, idealerweise auf 1,5 Grad. Um dieses Ziel zu erreichen, muss jede Einsparmöglichkeit genutzt werden. Unter Berücksichtigung der nachgewiesenen Klimaschädlichkeit des Luftverkehrs wäre es sinnvoll, die Anzahl der Flüge zu verringern.

Aber genau das Gegenteil ist der Fall. Abgesehen von der Corona-Krise geht man von einer stetig gewachsenen Entwicklung des weltweiten Passagierflugverkehrs von jährlich um 3,0 Prozent aus. Die Statistik der International Air Transport Association weist für die Vor-Corona-Zeit im Jahr 2020 insgesamt 40,3 Millionen weltweite Flüge aus. Dieser Wert soll 2023 wieder erreicht werden. Bei der prognostizieren Steigerung käme man im

Jahr 2045, in dem man laut EU vollständig klimaneutral sein will, auf 79,5 Millionen Flüge, d.h. eine Verdopplung. Laut einem Bericht der Hessischen Landesregierung aus dem Jahr 2019 produzierte der internationale Luftverkehr am Flughafen Frankfurt 14 Millionen Tonnen Kohlendioxid und damit mehr als der gesamte Straßenverkehr in Hessen.

Diese Entwicklung wird inzwischen auch offen kritisiert und zwingt die bestens mit politischen Institutionen und Regierungen vernetzte Flugindustrie zu einer Reaktion, indem sie auf eine Vielzahl von geplanten technologischen Vorkehrungen verweist. Bei näherem Hinsehen erweisen sie sich jedoch als unrealistisch. Etwa die Entwicklung neuer Antriebskonzepte. Im Fokus stehen hier vor allem Biokraftstoffe, E-Fuels/Power-to-Liquid, elektrisches

Fliegen sowie grüner Wasserstoff, der entweder mithilfe von Brennstoffzellen verstromt oder in Gasturbinen verbrannt werden kann. Auch innovative Konstruktionsformen werden erprobt, die hohe Effizienzgewinne versprechen.

Insgesamt muss man aber feststellen, dass die Versprechungen vom sogenannten Grünen Fliegen eine Illusion sind. Der Ersatz etwa von Kerosin mit Agrartreibstoffen benötigt eine Biomasse, die nicht verfügbar ist, Elektrifizierung von Flugzeugen braucht neue leichte Energiespeicher, und der Einsatz von Supraleitern für den Antrieb von Flugzeugen ist eine Utopie. E-Fuels, strombasierte synthetische Kraftstoffe würden einen immensen Stromverbrauch benötigen und werden noch nirgends in industriellem Maßstab produziert. Selbst das gesetzlich festgelegte Ziel der Bundesregierung dass bis 2026 wenigstens 0,5 Prozent des getankten Kerosins synthetisch hergestellt werden muss, ist offenbar laut der Luftverkehrsindustrie (airg) nicht zu schaffen.

Flugzeuge mit Haifischhaut, die Robert Habeck so begeistert haben, das alles wird es in näherer Zukunft nicht geben. Davon abgesehen haben Flugzeuge eine Einsatzzeit von mindestens 25 Jahren, das heißt die aktuellen Flugzeuge bleiben bis in die 2060er im Einsatz. Wir haben aber keine 25 Jahre Zeit, sondern müssen sofort handeln.

Bürgerinitiativen und Umweltverbände fordern zu Recht einen Wegfall von Kurzstreckenflügen. Dass dies bei gutem Willen politisch durchsetzbar ist, zeigt das Beispiel Frankreich, das Ultrakurzstrecken mit einer Zugverbindung mit dem schnellen TGV von weniger als zweieinhalb Stunden gestrichen hat. Indessen kündigt in Deutschland die Luft-

hansa absurderweise die Gründung einer neuen Kurzstrecken Airline zu niedrigen Kosten an. Insgesamt muss es eine Reduzierung der Flugbewegungen geben. Entsprechend fordert die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) mit ihrer Aktion „minus 20 Prozent bis 2030“ eine Reduzierung der Flugzeugslots an den Flughäfen um jährlich 3 Prozent. Eine Regelung zur Reduktion der derzeit verfügbaren Flughafen-Slots ist verfassungsrechtlich möglich. Dies zeigt ein juristisches Gutachten des BVF. Erforderlich wäre eine Regelung durch den nationalen Gesetzgeber, die bei den Planfeststellungsbeschlüssen beziehungsweise Betriebsgenehmigungen für Flughäfen ansetzt und in diesen umgesetzt werden müsste. Hier bietet sich die konkrete Möglichkeit für die Politik, die Rahmenbedingungen für das Mobilitätsverhalten zu ändern.

Mit dem Fliegen schädigen man aber nicht nur die Umwelt und damit indirekt auch die Menschen, sondern auch ganz direkt über den Einfluss der Feinstäube und Ultrafeinstäube, die durch den Betrieb der Flugzeugtriebwerke erzeugt werden. Für diese Ultrafeinstäube gibt es leider noch immer keine Grenzwerte, obwohl sie hoch gesundheitsgefährlich sind. Ultrafeine Partikel (Partikel kleiner als 100 Nanometer) dringen bis in tiefe Zellen der Lunge und das Blut, können in das Lymphsystem gelangen und sogar die Blut-Hirnschranke überwinden. Das ist gefährlich und macht krank. Schon alleine das wäre Grund genug, die Anzahl der Flugbewegungen zu reduzieren.

Ursula Fechter ist promovierte Volkswirtin. Sie war 15 Jahre lang Stadträtin und ist seit 2016 als Fluglärmschutzbeauftragte tätig.

FLUGLÄRMREPORT

zum Flughafen Leipzig/Halle

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

Es ist ja nicht so, dass die Demokratie dem Volk von den Mächtigen und Reichen geschenkt wurde. Sie musste hart und blutig erkämpft werden, und dort, wo sie Fuß fassen konnte, sind es dieselben Leute der Oligarchie aus Politik und Wirtschaft, die sie behindern oder außer Kraft setzen wollen.

Gunter Preuß aus "Clownstränen"

FAKT!

Der Flughafen Leipzig-Halle ist die



LAUTESTE
STADTNAHE
NÄCHTLICHE

Lärmquelle
Deutschlands.



FON

0341 4 61 54 40



WEB

www.fluglaermleipzig.de



TREFFEN

Zur Gartenklause
Stammerstraße 11
04159 Leipzig



MAIL

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



ANSCHRIFT

pres- **BI „Gegen die neue Flugroute“**
04139 Leipzig, Postfach 26 01 10

Termine werden auf nebenstehender Webseite veröffentlicht

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 bewirken 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

Verw. Zweck: Frachtflugausbau verhindern

Gern stellen wir Ihnen auf Wunsch eine Spendenquittung aus.