

## **Sammelpetition 07/01273/1**

### **Frachtflughafen Leipzig-Halle**

**Beschlussempfehlung: 1. Aus Sicht des Sächsischen Landtages kann der Petition nicht abgeholfen werden.  
2. Sie wird der Sächsischen Staatsregierung als Material überwiesen.**

#### Anliegen der Petenten und Anhörung

Die von 10.600 Unterschriften gestützte Sammelpetition fordert den Verzicht auf den weiteren Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle: Das Projekt werde ohne Rücksicht auf die Gesundheit der Menschen und die Umwelt durchgeführt und diene nur gewinnorientierten Interessen von DHL und dem Flughafen Leipzig/Halle. Es sei weder ökologisch, noch wirtschaftlich oder arbeitskräftepolitisch nachhaltig. Es ignoriere zudem die Forderung des Umweltbundesamtes nach einem generellen Nachtflugverbot an stadtnahen Flughäfen und die Empfehlungen der WHO zu Grenzwerten beim Nachtfluglärm.

Die Petenten beanstanden konkret die geplante Erweiterung des Vorfeldes 4, den Bau zusätzlicher Rollwege und einer Schneedeponie sowie sonstiger Neben- und Entwässerungsanlagen, die Bereitstellung von Flächen für die Flugzeugenteisung, die Ausweisung von Hochbauflächen sowie temporärer Flächen für die Baustelleneinrichtung und die Oberbodenablagerung.

Am 05.04.2022 erfolgte auf Initiative des Petitionsausschusses eine umfangreiche Anhörung im Sächsischen Landtag, an der teilnahmen:

- Hr. Zimmermann und weitere Vertreter der Bürgerinitiative „Gegen die neue Flugroute“
- Als Mitglieder des Petitionsausschusses:
  - Fr. Lang MdL (Vorsitz Petitionsausschuss)
  - Hr. Richter MdL (Mitglied Petitionsausschuss - Fraktion SPD)
  - Hr. Flemming MdL (Mitglied Petitionsausschuss - Fraktion CDU)
  - Fr. Melcher MdL (Mitglied Petitionsausschuss – Fraktion B90/Die Grünen)
  - Fr. Tändler-Walenta MdL (Mitglied Petitionsausschuss - DIE LINKE)
  - Hr. Wiesner MdL (Mitglied Petitionsausschuss - Fraktion AfD)
- Hr. Wenzel-Halangk (SMWA, Referat Genehmigung / Aufsicht Flughafen Leipzig/Halle)
- Hr. Keune (Landesdirektion Sachsen, Leiter Referat 32 Planfeststellung/Infrastruktur)
- Hr. Wasern (Amt für Umweltschutz Leipzig, Leiter)
- Vertreter der Flughafen Leipzig Halle GmbH: Hr. Ahmelmann (Vorsitz der Geschäftsführung) Fr. Rehfeld (Leiterin Liegenschaften Flughafen) Hr. Mäder (Leiter Umweltschutz Flughafen)
- Hr. Puchmüller (SMWA, Fluglärmschutzbeauftragter für Sachsen)
- Hr. Prof. Dr. Münzel (Lärmmediziner der Universität Mainz)

a.) Die Petenten verdeutlichten ihr Anliegen und untermauerten ihre Betroffenheit mit umfangreichem statistischem Zahlenmaterial u.a. zu Flugbewegungen, Lärm- und Schadstoffemissionen. Folgende Ausführungen umfassen einige Schwerpunkte, weitere Details sind im Protokoll von 26.04.2022 nachzulesen:

Die Petenten verweisen auf die bisherige Entwicklung des Flughafens mit Verknüpfung zu den Zielen des Sächsischen Landesentwicklungsplanes 2013. Dieser zielt darauf ab, den Flughafen Leipzig/Halle als internationales Frachtdrehkreuz (inklusive Rollbahnen, Vorfelder, Abfertigungseinrichtungen) weiter zu entwickeln, zur Generierung eines Zuwachses bis zu 1,75 Millionen Tonnen Frachtaufkommen. Diese Aussage finde sich im jüngeren Landesverkehrsplan, der als Kabinettsbeschluss vom 15.01.2019 dem Parlament vorgestellt wurde, wieder.

Die Entwicklung zum europäischen Frachtdrehkreuz sei vollzogen, so dass aktuell bis zu 1,5 Millionen Tonnen umgeschlagen werden könnten. Die notwendige Infrastruktur an Rollbahnen usw. könne entsprechend bereitgestellt werden. Der Flughafen Leipzig/Halle sei infolge aktueller Information des Petenten das viertgrößte Luftfrachtdrehkreuz in Europa mit jährlichem Frachtaufkommen von rund 1,6 Millionen Tonnen. Nach Auffassung der Petenten sei das Ziel der Landesregierung somit erreicht und es bestehe kein Anlass für die Erweiterung des Frachtflughafens. Dies entspreche auch den Vereinbarungen des Sächsischen Koalitionsvertrages 2019, worin die Reduzierung der Co<sub>2</sub> - Emissionen und Lärmemissionen im Luftverkehr, der Einsatz emissionsarmer Flugzeuge, die Spreizung der Start- und Landeentgelte, eine gleichmäßige Bahnverteilung, die Abschaffung der kurzen Südabkurvung sowie die Neuaufstellung der Fluglärmmmission und Fluglärmschutzbeauftragter als Ziele formuliert seien.

Der im November 2020 von der Flughafen Leipzig Halle GmbH gestellte Antrag, wonach der Frachtflughafen allein hinsichtlich der Kapazitätserhöhung des DHL-Hub um 60% erneut weiter ausgebaut werden sollte, stehe dem entgegen. Die Petenten fordern, eine zahlenmäßige Obergrenze festzulegen, um wieviel das Frachtvolumen bzw. die Anzahl der Flüge pro Jahr gesteigert werden dürften. Sie sehen in einem weiteren Ausbau und der höheren Nutzung eine schwerwiegende klimaschädliche Investition, die sie mit auf Hochrechnungen basierenden Werten zur Lärm- und Schadstoffbelastung verdeutlichen. Danach seien im Jahr 2032 gesamt 57.000 Starts und Landungen zu erwarten, dies bedeute pro Nacht 240 Starts und Landungen. Bei einer Kernnacht-Zeit von 8 Stunden führe dies durchschnittlich alle 2 Minuten zu einer enormen Lärmbelastung der naheliegenden Anwohner von etwa 58 Dezibel (dB), mit Lärmspitzen sogar über 80 dB. Laut Voraussage des Antragstellers, Flughafen Leipzig/Halle GmbH, werde das Wachstum an Frachttonnage hauptsächlich durch die Lärmbelastung insgesamt verstärkende Großraumflugzeuge realisiert. Die Petenten zeigen Unverständnis darüber, dass trotz der Empfehlung der World Health Organisation (WHO) zur Reduzierung des 24-Stunden-Lärmpegels auf unter 45 dB am Tag und 25 dB in der Nacht und trotz Aussprache des Umweltbundesamtes für ein generelles Nachtflugverbot an stadtnahen Flughäfen ein Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle angestrebt wird. Bereits heute lägen in einigen Gebieten vergleichbar hohe Dezibel-Werte vor, so dass bei einem Nacht-Lärmpegel ab 58,7 dB die Einstufung als Übernahmegebiet in Frage kommen würde. Mit Blick auf den Co<sub>2</sub> - Ausstoß sei im Jahr 2032 ein Gesamt-

Volumen von 195.0000 Tonnen anzunehmen und mit einem Klimaschaden in Höhe von gesamt 643 Millionen Euro zu rechnen.

Für den Entscheidungsprozess fordern die Petenten, umfassend lärmmedizinische Gutachten zu beachten und aktuelle Messungen direkt am Ort des Flughafens Leipzig/Halle durchzuführen. Es gebe die Pflicht zur Berücksichtigung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse der Lärmforschung und zur entsprechenden Nachbesserung von Schutzregelungen. Dabei seien nicht nur der maximale und durchschnittliche Lärmpegel sondern auch die Häufigkeit der Überflüge zu beachten.

b.) Nach den Angaben des Kardiologen und Lärmmediziners Prof. Dr. Münzel werden insgesamt 1,5 Millionen Menschen durch den Ausbau des Flughafens und die geplante Erweiterung des Frachtluftverkehrs von zusätzlicher Lärmbelastung und Luftverschmutzung betroffen sein. Er warnt vor gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms in Form von u.a. Schlafstörungen, psychischen Erkrankungen, Herz-Kreislauf-Ereignissen (Bluthochdruckentwicklung), vorzeitigem Herzinfarkt oder kognitiven Entwicklungsstörungen bei Kindern. In Gebieten mit verstärktem Flugzeugverkehr bestehe ein hohes Auftreten an Ultrafeinstaub, der für den menschlichen Körper sehr gefährlich sei. Die entsprechend prognostizierten, noch nicht absehbaren Kosten seien für das Gesundheitssystem immens hoch. Eine Einzelbe-trachtung des Schadens reiche nicht aus, sondern zusätzlich seien zu berücksich-tigen parallel vorkommende Lärmquellen und wichtige Faktoren wie Ultrafeinstaub sowie die Erwärmung durch vermehrten Ausstoß von CO<sub>2</sub> und anderer Treibhaus-gase.

In der Nähe eines Flughafens bestehe eine Kombination dieser Faktoren, die verstärkt gesundheitsgefährdendes Potenzial aufweise. Dies müsse in einem Gutachten genau analysiert und hochgerechnet werden, um die potenzielle Gesamtgefährdung festzustellen. Zudem seien bestehende Richtlinien zu beachten. Prof. Dr. Münzel äußert sich wörtlich wie folgt: „Die Umsetzung der WHO-Richtlinien ist gefordert. Das wird hier natürlich extrem schwierig werden. Aber ich denke, es gibt ein paar Maßnahmen. Die Reduktion bzw. Begrenzung der Zahl der Nachtflüge muss erfolgen. Deren Steigerung ist wegen gesundheitlicher Nebenwirkungen nicht akzeptabel. Mehr Flüge sind in den Tag zu verlegen (...) Für eine deutliche Verbesserung der Fluglärmsituation sind aktive Schallschutzmaßnahmen am Luftfahrzeug und bei den Flugverfahren erforderlich.“

c.) Die Petenten sehen neben den gesundheitlichen und klimaschädlichen Aspekten Widersprüche hinsichtlich der ökonomischen Situation bzw. preispolitischen Ausrichtung des Flughafens. Kritisch angemerkt werden die im nationalen und internationalen Vergleich niedrigen Landeentgelte, vor allem für den Hauptpartner DHL, woraus vorrangig ein Wettbewerbsvorteil als Standort und die gesteuerte Erhöhung des Flugaufkommens resultiere. Diese Entgeltordnung fördere jedoch auch die Verluste der Flughafengesellschaft, die in den letzten Jahren mit 1,3 Milliarden Euro durch Darlehensumwandlungen, Zuschüsse und Verlustübernahmen aus öffentlichen Geldern aufgefangen worden seien. Dies sei als bedeutende negative ökonomische Konsequenz zu betrachten, da Defizite, die dem Flughafen entstehen, letztendlich durch Steuergelder ausgeglichen werden müssten. Der Geschäftsführer des Flughafen Leipzig Halle GmbH, Herr Ahmelnann, entgegnete, dass die Darstellung der Kostenbausteine unzureichend sei. Der Flughafen weise im Bundesvergleich zwar die niedrigsten Start- und Landeentgelte

auf, jedoch sei der Gesamtkostenblock mit u. a. zusätzlichen Entgelten für die zentrale Infrastruktur, den die Fluggesellschaften zu tragen haben, zu betrachten. Da bewege sich der Flughafen Leipzig/Halle im oberen Drittel der deutschen Flughäfen. Inzwischen sei ein Antrag auf neue Flughafenentgelte eingereicht mit dem Ziel, die stärkere Spreizung der Start- und Landeentgelte zu erwirken sowie die Nachtflugkosten zu erhöhen. In einem Zweischrittverfahren solle zunächst eine Lärm- und Nachtkomponente eingeführt und danach um eine Umweltkomponente ergänzt werden. Dies entspräche den Vorgaben des Koalitionsvertrages.

d.) Die Fluglärmkommission, die grundsätzlich durch ihre beratende und mitbestimmende Funktion gegenüber der Deutschen Flugsicherung im Verfahren beteiligt ist, sei – so die Petenten - dem Fluglärmschutzgesetz widersprechend zusammengesetzt. Dies führe zu unzureichender Transparenz bei der Kommunikation von hilfreichen Informationen oder Beschlüssen, Lärmmesswerte und Protokolle würden nicht zeitnah bekanntgemacht. Gewünscht wurde, dass mit Einbezug von Vertretern des Leipziger Stadtrates und Bürgerinitiativen der informative Zugang zur Fluglärmkommission ermöglicht wird.

e.) Einen weiteren Diskussionspunkt umfasste die Südabkürzung, für die im Planfeststellungsbeschluss eine Gewichtsbeschränkung auf maximal 30 Tonnen und die gleichmäßig verteilte Nutzung der Parallelbahn festgelegt wurde, um den Lärmpegel Nord - Süd auszugleichen. Die Vertreter der Flughafen GmbH wiesen darauf hin, dass sich diese Entscheidung vorerst nicht umsetzen ließe, da es für eine Vorgabe an die Deutsche Flugsicherung (DFS), die für die Durchführung der Flüge verantwortlich sei, keine rechtliche Grundlage gäbe. Die DFS sehe zudem keinen Bedarf, da der Flugverkehr hinsichtlich Sicherheit in der gewohnten Abwicklung korrekt durchgeführt werde. Mittlerweile gebe es laut SMWA aufgrund einer Änderung der Gesetzeslage neue Möglichkeiten, zu denen auf Empfehlung der Austausch zwischen der Fluglärmkommission und der DFS erfolgte. Die DFS erkennt weiterhin keine klare rechtliche Grundlage und keine Notwendigkeit, diese Abflugroute auf der Südabkürzung nicht wie gewohnt zu nutzen.

f.) Das SMWA vermittelt im Verfahren entsprechend den Festlegungen im Koalitionsvertrag, auch um eine Festlegung von Flugbeschränkungsgebieten voranzubringen. Es gebe verschiedene technische Möglichkeiten, um den Bodenverkehr und das Kreuzen der Südbahn sicher zu gestalten, so dass es zumindest zu einer Annäherung an die Gleichverteilung der Bahnen käme. Die Berücksichtigung und Entscheidung darüber obliege allein der Planfeststellungsbehörde, das SMWA sehe sich aus Rechtsgründen an einem direkten Eingriff in das Verfahren gehindert.

#### Verfahrens- und Bearbeitungsstand

a.) Das Planfeststellungsverfahren begann mit der Bekanntmachung vom 12. November 2020 durch die Landesdirektion Sachsen als zuständige Planfeststellungsbehörde. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 16. November 2020 bis zum 15. Dezember 2020 in den 17 Städten und Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, aus. Zudem waren die Dokumente seit dem 16. November 2020 auf der Internetseite der Landesdirektion zugänglich.

Aufgrund der mit der Covid-19-Pandemie verbundenen Einschränkungen hat sich die Landesdirektion entschieden, die Unterlagen zum geplanten Ausbau des Flughafens erneut ab dem 28. Juni 2021 in den Gemeindeverwaltungen der 17 Städte und Gemeinden, in denen sie schon im Vorjahr ausgelegt hatten, nochmals für einen Monat (bis einschließlich 27. Juli 2021) zur Einsichtnahme bereitzustellen.

Nach weiterer Stellungnahme des SMWA vom 22.02.2022 wurde wegen des zwischenzeitlichen Fortgangs im laufenden Planfeststellungsverfahren das Erörterungsverfahren neu geregelt: Die LDS entschied vor dem Hintergrund der Pandemieentwicklung, dass anstelle des Erörterungstermins eine Online-Konsultation gemäß § 5 Planungssicherstellungsgesetz stattfinden solle.

Diese Entscheidung gab sie mit einer Pressemitteilung auf ihrem Medienserver am 28. Januar 2022 bekannt. Danach sollte allen Verfahrensbeteiligten und sonst vom Vorhaben Betroffenen die Möglichkeit eingeräumt werden, in einem Online-Portal die Planfeststellungsunterlagen, die Bekanntmachung zur Online-Konsultation, eine Präsentation der Flughafen Leipzig-Halle GmbH und eine Synopse mit allen im Verfahren vorgetragenen Sachargumenten und der dazu von der Vorhabenträgerin abgegebenen Erwidern einzusehen und sich dazu abschließend zu äußern. Es wäre nicht möglich, danach neue Einwendungen vorzutragen. Für Betroffene ohne leistungsfähigen Internetanschluss oder PC stellte die LDS in der Dienststelle Leipzig während der Dauer der Online-Konsultation die genannten Unterlagen in Papier zur Einsichtnahme zur Verfügung.

Als Zeitraum für die Online-Konsultation benannte die LDS den Zeitraum vom 21. März bis zum 20. Mai 2022.

b.) Die Landesdirektion Sachsen führt auf Antrag der Flughafen Leipzig/Halle GmbH seit 12.11.2020 ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren für die Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle durch, das – Stand: 10.03.2023 – noch nicht abgeschlossen ist.

Die seit Januar 2023 von der deutschen Flugsicherung neu festgelegten mindestens 15 Grad Abspreizung im Abflugverfahren, sowie textliche Änderungen und Ergänzungen der Planfeststellungsunterlagen durch die Vorhabenträger machten eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich. Diese Planveränderung wird das Verfahren auf unbestimmte Zeit verlängern. Im Rahmen der im Mai 2023 durchgeführten Tagung der Sächsischen Fluglärmmmission sind weitere Ergebnisse des Verfahrens benannt worden.

Mit Schreiben vom 4. Mai 2023 hat der Vorhabenträger eine Änderung einzelner Pläne (Tektur) beantragt. Aufgrund der Änderung der Abflugverfahren sei nunmehr auch von voraussichtlichen Auswirkungen in der Stadt Braunsbedra, der Gemeinde Petersberg und der Stadt Zörbig auszugehen, sodass der Plan erstmals auch in diesen Kommunen auszulegen und den Betroffenen Gelegenheit zu geben sei, Einwendungen gegen den Plan zu erheben (§ 73 Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 4 VwVfG). Letzteres war bis zum 4. September 2023 möglich. Darüber hinaus wären die Unterlagen auf der Homepage der Landesdirektion Sachsen unter [https://www.lids.sachsen.de/bekanntmachung/?ID=17104&art\\_param=612](https://www.lids.sachsen.de/bekanntmachung/?ID=17104&art_param=612) sowie im UVP-Portal der Länder (<https://uvp-verbund.de>) weiterhin abrufbar.

Laut ergänzender Stellungnahme des SMWA vom 23.03.2023 ist ein zeitnaher Abschluss des Genehmigungsverfahrens nicht zu erwarten.

Die Flughafen Leipzig-Halle GmbH lässt derzeit in Abstimmung mit der Deutschen Flugsicherung GmbH durch Sachverständige untersuchen, welche Auswirkungen die durch das Bundesamt für Flugsicherung festgelegten Änderungen einzelner Abflugverfahren mit Wirkung zum 26. Januar 2023 haben werden. Als Bestandteil der Planänderung vom Mai 2023 und der neuen Auslegung sei zu klären, ob und inwieweit die im laufenden Planfeststellungsverfahren vorgelegten Prognosen zu aktualisieren seien. Zudem ist die Phase der Aus- und Bewertung des im gesamten Verfahren, einschließlich der zur Online-Konsultation bis zum 20.05.2022, eingegangenen etwa 6.560 Einwendungen von Betroffenen, Umweltvereinigungen, Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange nicht abgeschlossen.

### Würdigung

Der Petitionsausschuss würdigt vor dem Hintergrund des nachvollziehbaren Engagements der Betroffenen die tiefgründig erarbeitete Statistik zur Gesamtperspektive. Die Argumentationen und nicht zuletzt die ausführliche Anhörung im Sächsischen Landtag brachten wertvolle Erkenntnisse, die in die laufenden exekutiven Verfahren einfließen sollten und an die Sächsische Staatsregierung zu übermitteln sind.

Die Petenten wurden in einem Zwischenbescheid am 03.05.2023 vom Petitionsdienst des Sächsischen Landtages zum aktuellen Sachstand und zum geplanten vorläufigen Abschluss der Petition 07/01273/1 informiert. Auf Empfehlung des Petitionsausschusses haben sich die Petenten in der gegebenen Frist bis 23.06.2023 zu dem Verfahrensvorschlag auf positive Weise geäußert. Zudem wurde die Möglichkeit genutzt, eine aktualisierte Ausarbeitung an Argumenten entsprechend der derzeitigen Entwicklungslage zum 27.07.2023 an den Petitionsausschuss heranzutragen. Diese neuen Hinweise der Petenten werden ebenfalls der Staatsregierung zur Berücksichtigung übermittelt.

Nach Abschluss des laufenden Verfahrens steht den Petenten jederzeit die Möglichkeit einer erneuten Anrufung des Ausschusses zur Verfügung.

Der Petitionsausschuss regt ungeachtet der Verfahrensherrschaft der Staatsregierung an, bereits jetzt zu prüfen, ob angesichts des bisherigen Zeitablaufs, der veränderten Sachlage und der Betroffenheit in der Region eine Änderung in der Zusammensetzung der Fluglärmkommission angedacht werden sollte und ob ein erneutes lärmmedizinisches Gutachten den Konflikt weiter auf eine faktenbasierte Entscheidungsgrundlage zurückführen könnte.

1. Aus Sicht des Sächsischen Landtages kann der Petition nicht abgeholfen werden.
2. Sie wird der Sächsischen Staatsregierung als Material überwiesen.