

Pet 1-16-12-962-024765 04178 Leipzig

Lärmschutz im Luftverkehr

Beschlussempfehlung

1. Die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - zu überweisen, soweit es im Rahmen der Fachaufsicht über die Deutsche Flugsicherung und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung um die regelmäßige Überprüfung des Flugverkehrs und der Lärmbelastung am Flughafen Leipzig/Halle geht,
2. das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Begründung

Die Petition richtet sich gegen die neue Flugroute, die sogenannte kurze Südabkurvung, am Flughafen Leipzig/Halle.

Hierzu liegen dem Petitionsausschuss derzeit 13 weitere Eingaben sowie Unterschriftenlisten mit 2.112 Unterschriften vor, die gemeinsam einer parlamentarischen Prüfung unterzogen werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle angeführten Aspekte einzeln eingegangen werden kann.

Zur Begründung wird in den Eingaben **im Wesentlichen** ausgeführt, dass die Petenten nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens (PFV) für den Ausbau und die Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle **mit einer für sie akzeptablen Lösung in Bezug auf die Flugroute - die sogenannte Südabkurvung - und den Lärmschutz gerechnet hätten.** Schließlich sei im Planfeststellungsbeschluss (PFB) vom 4. November 2004 ein besonderer Tages- und Nachtfluglärmschutz für das Stadtgebiet von Leipzig festgeschrieben worden. Entgegen diesem Beschluss habe die Route zu einer weitaus größeren Fluglärmbelastung geführt, als erwartet. Zudem werde gegen die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Nutzungseinschränkungen verstoßen.

Falsch: Der wesentliche Anlass und Begründung der Petition ist, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und auch im Subventionsantrag zugesagt war: „Leipzig wird umfliegen. Es geht in der Petition um die Täuschung durch eine Bundesbehörde (DFS) des BMVBS! Siehe: siehe: Schreiben an Pet. Vom 07.11.07, 01.11.08, 01.09.10. ,27.07.11 bzw. beil. Präs. S2,

noch Pet 1-16-12-962-024 765

Die Südabkurvung, die nur bei Ostwind befliegen werde, führe nach dem Start in einer unmittelbaren Rechtskurve nach Süden. Große Teile des dicht bebauten Leipziger Stadtgebietes und des Auwaldes würden so in niedriger Höhe überflogen. Insgesamt habe sich nach Abschluss des PFV ein völlig anderes Flugszenario entwickelt, ohne dass dies seitens der Deutschen Flugsicherung (DFS) begründet worden sei. Daher werde gefordert, die Nutzung der Südabkurvung einzustellen und die zugrunde liegende Rechtsverordnung außer Kraft zu setzen.

Zudem würden auch insgesamt mehr Flüge, teilweise sogar Tiefflüge, als festgelegt durchgeführt. Die Flugzeuge hätten zum Teil ein zu hohes Startgewicht und würden außerhalb der festgelegten Flugzeiten fliegen. Seit 2008 seien zusätzlich DHL-Frachtflüge genehmigt, die eine weitere Belastung darstellten. Entsprechend dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) hätten sowohl das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als auch die DFS auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Dies sei nicht erfolgt. Die am 19. November 2009 in Betrieb genommene kurze Südabkurvung würde die Lärmbelastung zusätzlich erhöhen.

Selbst geschützte Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (FFH) wie beispielsweise das Leipziger Auensystem Brösen, Glesien und Tannenwald und das Naherholungsgebiet Leipziger Auwald seien von den Flügen betroffen .. **FFH-** und **Umweltverträglichkeitsprüfungen** seien nie erfolgt.

Außerdem kritisieren die Petenten die Besetzung der Fluglärmkommission und die Stimmenverteilung zwischen den Mitgliedern. Zudem wären nur Gemeinden eingebunden, die im Nachtschutzgebiet des Flughafens lägen. Bezüglich weiterer Inhalte wird auf die Eingaben verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat zu dem Anliegen insgesamt **zehn Stellungnahmen des BMVBS eingeholt. Zudem hat es zwei Gespräche zwischen dem Petitionsausschuss und dem BMVBS sowie der DFS gegeben.** Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Einbeziehung der Stellungnahmen und der Fachgespräche wie folgt dar: **Wichtig: Während die DFS vom Petitionsausschuss alle Stellungnahmen von uns erhalten hat, hat es an die Petenten nicht eine Information bzw. Anfrage zu den Ausführungen der DFS gegeben**

noch Pet 1-16-12-962-024765

Der Petitionsausschuss weist zu Beginn seiner Ausführungen darauf hin, dass ein PFB grundsätzlich keine rechtlich verbindlichen Vorgaben für die Festlegung von Flugrouten enthält. Der Beschluss ergeht **einige Jahre** vor Inbetriebnahme eines Flughafens oder der Festlegung von Flugrouten. **Wichtig: Im Fall Leipzig lagen zwischen Beschluss (2004) und komplett anderen Flugrouten der DFS(2006) gerade mal 2 Jahre!** Im PFV werden zwar voraussichtliche An- und Abflugrouten einbezogen, aber es handelt sich nicht um verbindliche Routen für die Zukunft, da infolge des zeitlichen Planungsablaufs und stets **möglicher Veränderungen, wie Änderungen im europäischen Flugroutennetz oder Abweichungen bei Start- und Landebahnen,** immer die aktuellen Gegebenheiten für Flugrouten zugrunde gelegt werden müssen. **Wichtig: Es hat zwischen 2004 und 2006 keine Leipzig tangierenden Änderungen der europäischen Flugrouten bzw. Änderungen zur Start- und Landebahn gegeben. Trotz vielfacher Anfragen, u.a. der Münchener Anwaltskanzlei Labbe und Partner (siehe Schreiben an Pet. vom 07.11.07) konnte die DFS keine Begründungen für diese gravierenden Änderungen abgeben**

Die An- und Abflugverfahren für einen Flughafen werden vom LBA auf der Grundlage der fachlichen Zuarbeit der DFS durch Rechtsverordnung festgelegt (§ 27a Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung, LuftVO). Bei der Erarbeitung der Verfahren hat die DFS den an sie gestellten Auftrag einer sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs (§ 27c Abs. 1 LuftVG) zu berücksichtigen und dabei im Rahmen einer Abwägung auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken (§ 29b Abs. 2 LuftVG). **Die mit Vertretern der von Fluglärm betroffenen Gemeinden besetzte Fluglärmkommission ist in den Abwägungsprozess eingebunden (§ 32b LuftVG).** **Falsch: Im Fall Leipzig sind die von der kurzen Südkurve betroffenen, bis zum Jahre 2000 selbständigen, Ortsteile Lindenthal, Lützschena, Stahmeln, Böhlitz-Ehrenberg, Burghausen und Rückmarsdorf nicht in der FLK vertreten. Die Stadt Leipzig hat als Mitgesellschafter(!) am FLH einen Sitz in der FLK.** Siehe Schreiben der Petenten an Pet. vom 11.03.08

Der Petitionsausschuss weist darauf hin, dass der Zeitraum zwischen **Planungsverfahren und Inbetriebnahme sehr groß ist.** **In Leipzig 2 Jahr (siehe oben)** Zudem bewirkt die Einbindung des nationalen Flugverkehrs in das internationale Flugnetz laufende Veränderungen. Auch Vorschläge für An- und Abflugverfahren ändern sich dementsprechend durchaus mehrmals jährlich. Allerdings gibt es eine Reihe von Faktoren, die den Lärmschutz verringern. Dazu gehören technische Fortschritte sowie neue Fähigkeiten der Luftfahrzeuge oder Verbesserungen bei der Instrumentennutzung, wie z. B. der Satellitennavigation. Jährlich findet ein Optimierungsprozess an deutschen Flughäfen statt, **in den auch die Lärmschutzkommission eingebunden ist.** **Die Betroffenen (c. 99.000) der kurzen Südkurve sind nicht in der FLK vertreten (siehe oben)** Zudem versuchen die Flughäfen mittels der Flughafenentgelte Einfluss auf die Nutzung leiserer Flugzeuge zu nehmen.

noch Pet 1-16-12-962-024765

Am Flughafen Leipzig/Halle wurde im Jahr 2006 die alte Südbahn parallel zur Nordpiste „verschwenkt“. Mit Hilfe dieses entstandenen Parallelbahnsystems sollte die erwartete Verkehrszunahme, insbesondere durch die geplante Betriebsaufnahme des DHL-Frachtverkehrskreuzes, besser abwickeln werden können. Allerdings mussten dadurch die Flugrouten neu festgelegt werden. Von April bis Oktober 2006 plante die DFS diese neuen Flugverfahren. **Wichtig: Am 16.06.2006 hat die DFS dem FLH schriftlich mitgeteilt, dass die kurze Südabkurvung nur mit max. 30t befliegen wird.** Siehe Schreiben der Petenten an Pet. vom 01.09.2010 bzw. beiliegende Dokumentation S. 2. Begleitend fanden dazu regelmäßig Gespräche zwischen Vertretern der DFS, der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und der örtlichen Fluglärmkommission statt. Die während des Planungsprozesses diskutierten Fragen und Änderungswünsche flossen in das endgültige Verfahrenskonzept ein. Dieses wurde auf einer Sitzung der Fluglärmkommission Leipzig/Halle am 8. November 2006 vorgestellt und entsprechend § 32b Abs. 1 LuftVG beraten. **Falsch: In der FLK-Sitzung am 08.11.2006 wurden laut FLK- Vorsitzenden Heumos und FLH- Chef Malitzke die kurze Südabkurvung mit einer Tonnagefreigabe > 30t nicht vorgestellt!** Siehe Schreiben der Petenten vom 07.11.07 bzw. beiliegende Dokumentation S.7.

Die DFS hat am 26. Februar 2007 den fertigen Planungsvorgang einschließlich der darin vorzunehmenden Abwägungsinhalte dem LBA vorgelegt, die diesen nach Klärung einiger offener Punkte am 17. April 2007 bestätigte. Ausdrücklich erwähnt wurde u. a. die sogenannte kurze Südabkurvung mit den Abflugstrecken NAMUB 1 E und NAMUB 1 Q. Beide Flugrouten wurden als lärmrelevant erkannt, aber unter Beachtung aller Gesichtspunkte dennoch als für den Tagesbetrieb von 6.00 bis 22.00 Uhr als am ehesten geeignet eingestuft. Dieser Bewertung lag der gesetzliche Auftrag der DFS zugrunde, für eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Flugverkehrs zu sorgen.

Der Ausschuss weist darauf hin, dass mit der Nutzung der Südabkurvung bei Abflügen in westliche Richtung eine Streckenreduzierung von rund 40 %, d.h. 65 km anstatt 111 km erreicht wird. **Falsch: Bis zum gemeinsamen Schnittpunkt Weißenfels beträgt der Weg über die Standard- Südabkurvung 72km und über die kurze Südabkurvung 43 km.** Siehe beiliegende Dokumentation S.11. **Dadurch wird deutlich weniger Kerosin verbraucht und weniger Schadstoff ausgestoßen und so die verbindliche Maßgabe zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes erfüllt.** **Falsch Auf Grund der extrem engen und niedrigen Abflugkurve wird bei Nutzung der Südabkurvung teilweise mehr Kerosin verbraucht und Schadstoffe über dichtbesiedeltem Gebiet ausgestoßen: Z.B. DHL- Frachtflugzeug vom Typ B752 Standard-Südabkurvung 1781 kg Kerosin, kurze Südabkurvung 1813 kg siehe Schreiben der Petenten vom 07.09.2011 bzw. beiliegende Dokumentation S.9-12.**

Mit der 14. Änderungsverordnung der 198. Durchführungsverordnung zur LuftVO wurden die Abflugverfahren zum und vom Flughafen Leipzig/Halle eingeführt, sie traten am 20. Juni 2007 in Kraft.

noch Pet 1-16-12-962-024765

Der Petitionsausschuss weist darauf hin, dass wegen nachträglich zu Tage getretener Widersprüche in wesentlichen Punkten des Genehmigungsverfahrens und der Fluglärmverteilung in der Umgebung des Flughafens, vor allem aber infolge des Vorwurfs, die Flugroute berge unkalkulierbare Gefahren für die Bevölkerung, die Nutzung der Südabkurvung 2008 für zehn Monate ausgesetzt wurde. Erst nach Klärung aller Sachverhalte wies das BMVBS die DFS an, die kurze Südabkurvung erneut in Betrieb zu nehmen.

Auf Vorschlag der DFS hat die Fluglärmkommission anschließend über zwei Alternativrouten beraten, die den Nordwesten und Westens Leipzigs von Fluglärm entlasten könnten, aber durchaus neue Betroffenheiten mit sich bringen. Am 25. März 2009 entschied sich die Kommission mehrheitlich mit 14 Stimmen bei zwei Gegenstimmen und zwei Enthaltungen für die von der DFS vorgeschlagene Variante 2 als Alternativroute zu NAMUB 1 E und NAMUB 1 Q. Diese neuen Varianten der kurzen Südabkurvung, NAMUB 2E und NAMUB 20, weisen eine geänderte Kursführung auf und dürfen ausschließlich tagsüber zwischen 6.00 und 22.00 Uhr von Luftfahrzeugen kleiner und mittlerer Größe mit maximal 136 Tonnen Abfluggewicht befliegen werden.

An der kurzen Südabkurvung wird zudem ausschließlich Satellitennavigation eingesetzt, wodurch nur zertifizierte Flugzeuge zum Einsatz kommen, deren Kursführung sehr exakt ist. Die tatsächlichen Abflugrouten können von Bürgern im Internet nachvollzogen werden.

Nach Untersuchungen der DFS hat die Route aufgrund der veränderten Streckenführungen nach dem Abdrehen Richtung Süden zu einer erheblichen Entlastung des Leipziger Stadtgebietes geführt. Die Ortschaften Rückmarsdorf, Neu-Burghausen und Miltitz sowie die Leipziger Stadtteile Grünau und Schönau werden nicht mehr direkt überflogen und somit spürbar von Fluglärm entlastet. **Falsch: Leipzig-Rückmarsdorf, -Neu-Burghausen und -Miltitz werden wie bisher, auch jetzt von der veränderten Streckenführung überflogen. (siehe Flugspur aufzeichnungen der DFS (Stanly_Track) im Internet). Grünau und Schönau waren von der alten Streckeführung nicht lärmrelevant betroffen, da die Flugzeuge dort bereits eine Flughöhe > 3000m hatten. D.h. laut DFS wird jemand entlastet der überhaupt nicht belastet war. Statt vormals**

61.100 Einwohner Sind nun noch 37.300 Einwohner betroffen. Der Entlastungseffekt ist somit wesentlich höher als die Neubelastung.

Falsch: Lärmkritisch betroffen (Flughöhe < 3000m) sind von der jetzigen kurzen Südabkurvung c. 99.280 Anwohner, während von der Standard- Südabkurvung „nur“ 3.300 Anwohner betroffen sind. Die Standardsüdabkurvung (7,28min.) benötigt bis zum gemeinsamen Schnittpunkt Weißenfels gegenüber der kurzen Südabkurvung 4,56min.d.h. 2,32 min mehr Flugzeit, was bei einer durchschnittlichen Flugzeit von 5 Std. einer Zeiteinsparung von 0,8% entspricht. siehe beileigende Dokumentation S. 9-12

noch Pet 1-16-12-962-024765

Oberste Priorität kommt dem Sicherheitsaspekt zu, die nicht gegen andere Aspekte abgewogen wird. Neben dem Aspekt der Lärmvermeidung stehen die geordnete und flüssige Verkehrsabwicklung sowie die Vermeidung unnötigen CO₂-Ausstoßes gleichwertig nebeneinander. Die konkrete Priorisierung bei diesen Aspekten muss bei der Festlegung jeder Route speziell vorgenommen werden. **Richtig: Aber die kurze Südabkurvung dient weder der Sicherheit, noch der Lärmvermeidung, noch einer geordneten, flüssigen Verkehrsabwicklung und schon gar nicht der Vermeidung unnötigen CO²- Ausstoßes. Im Gegenteil!!!**

Der Ausschuss weist jedoch darauf hin, dass das BMVBS angekündigt hat, die !~el-tenden Lärmschutzvorschriften zu überprüfen und die Grenzwerte anzupassen, wenn diese sich als zu hoch erweisen. Der Petitionsausschuss begrüßt dieses Vorhaben im Sinne der Fluglärm betroffenen ausdrücklich. Das Umweltbundesamt hat im Zusammenhang mit dem Flugroutenkonzept für den künftigen Flughafen Berlin Brandenburg auf die geringeren Grenzwerte der World Health Organisation verwiesen, die nachts lediglich eine Lärmbelastung bis 40 Dezibel zulassen, während in Deutschland 57 Dezibel zulässig sind.

Grundsätzlich hat der Gesetzgeber mit den §§ 29 Absatz 1 und 29b Absatz 2 LuftVG die Grundlage dafür geschaffen, dass bei der Festlegung der Flugrouten dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm Rechnung getragen wird. Die Beteiligung der Länder und der betroffenen Gemeinden ist durch die Fluglärmkommission nach § 32b LuftVG sichergestellt. Die Mitglieder der Kommission werden vom BMVBS als der **Genehmigungsbehörde nach § 32 Absatz 1 Nr. 1 LuftVG berufen. Die FLK in Leipzig wurde nicht vom BMVBS, sondern vom Sächsischen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit berufen.**


Der Ausschuss betont, dass die Bundesministerien keine konkreten Flugrouten vorgeben dürfen. Dem Bundesministerium der Justiz obliegt nach der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien lediglich die Prüfung der Rechtmäßigkeit der An- und Abflugverordnungen. Das BMVBS übt demgegenüber die rechtliche und fachliche Aufsicht über das LBA aus, das sich als Genehmigungsbehörde mit der DFS und der Fluglärmkommission abzustimmen hat. Im Rahmen dieser Fachaufsicht kann das BMVBS beispielsweise die Gewichtung der einzelnen Abwägungsaspekte zur Festlegung der Flugrouten überprüfen.

noch Pet 1-16-12-962-024765

Hinsichtlich der in weiteren Zuschriften an den Petitionsausschuss vorgetragene(n) Beschwerden über Verstöße gegen Abflugstrecken, -zeiten und Startgewicht der Flugzeuge teilte das BMVBS in einem Fachgespräch zunächst mit, dass die Zahl der Beschwerden insgesamt rückläufig sei. Im Jahr 2009 hat es 19, im Jahr 2010 sogar nur zehn und bis März 2011 keine Beschwerden gegeben. **Falsch: Im Jahre 2011 wurden insgesamt 108.021 Fluglärmbeschwerden über den DFLD gegeben, darunter tausende zur kurzen Südabkurvung. Was die Betroffenen nicht mehr machen, sind Fluglärmbeschwerden an das LBA bzw. die DFS zu schicken. Auf eine detaillierte Beschwerde, mit Uhrzeit, Flugzeugtyp, Lärmangaben usw. erhält man grundsätzlich das gleiche nichtssagende Formblatt Siehe Schreiben der Petenten vom 07.09.2011**

Die Beschwerdenanalyse

der DFS, die auf AnWeisung des BMVBS seit 2009 jeder Beschwerde über Flugbewegungen an der kurzen Südabkurvung nachgeht, ergibt folgende Darstellung:

2009 hat es unter anderem drei Lotsenfehler infolge der Nichtbeachtung des maximalen Take-off-Gewichtes gegeben, dreimal lagen Pilotenfehler vor, einmal gab es einen Rettungshubschraubereinsatz auf der Südabkurvung und einer Beschwerde konnte man nicht nachgehen, da  Bezug erkennbar war.

Im Jahr 2010 gab es einen Lotsenfehler, eine Reihe veränderter Flüge aufgrund der Vulkanaschekrise, einen nächtlichen Polizeihubschraubereinsatz in der Südabkurvung und mehrere Neuanflüge infolge von Wind oder Nebel beim Anflug.

Im April 2011 sind die beiden Flugrouten der kurzen Südabkurvung an 18 Tagen genutzt worden. Alle erfassten Abflüge auf NAMUB 2E/2Q hielten die Vorgaben zu dieser Streckenführungen ein. Verstöße bei Abflügen konnten keine festgestellt werden. Am 1. Mai 2011 wurden diese Abflugstrecken von 29 Luftfahrzeugen befliegen. Auch hier konnten keine Verstöße festgestellt werden. Während das Nutzungsverhältnis an Tagen mit entsprechenden Wetterlagen relativ gesehen zwischen 8,7 und 28 Prozent lag, ist durchschnittlich, bezogen auf alle Flugbewegungen im Betrachtungszeitraum, ein Anteil von 9,3 Prozent im Monat April festzustellen. Am 1. Mai 2011 wurden 35,4 Prozent aller Abflüge über die NAMUB 2E/2Q freigegeben. Diese Daten können im Einzelnen auch der dem Endbescheid beigefügten tabellarischen Übersicht entnommen werden.

Zum Hinweis der Petenten auf eine höhere Lärmbelastung durch die seit 2008 durchgeführten Frachtflüge, speziell durch DHL, teilte die DFS dem Ausschuss mit,

noch Pet 1-16-12-962-024765

dass von Mai bis Oktober 2010 für die kurze Südabkurvung NAMUB 2E, insgesamt 192 Frachtflüge zu verzeichnen sind. Der Anteil der DHL-Flüge daran betrug 21 % bzw. 41 Flüge. Auf der kurzen Südabkurvung NAMUB 2Q gab es 679 Frachtflüge, keiner davon ist der DHL zuzurechnen. Insgesamt fanden auf der kurzen Südabkurvung damit 871 Flüge statt, der Anteil von DHL-Frachtflügen beträgt für den Zeitraum demnach 5 Prozent.

Der Petitionsausschuss kann die Ausführungen des BMVBS und der DFS nicht be-
anstanden. **Nicht nachvollziehbar! Siehe vorangehende Anmerkungen, die siebzehn Sachstandsberichte der Petenten und die beiliegende Dokumentation** Gleichwohl hat er Verständnis für die Beschwerden der Petenten. Aus Sicht des Ausschusses zeigt sich, wie auch bei anderen Flughäfen, am Beispiel des Flughafens Leipzig/Halle der typische Zielkonflikt zweier umweltpolitischer Zielsetzungen: **Das Ziel Lärmschutz für die Bevölkerung kollidiert mit dem Ziel Klimaschutz, das u. a. über die Senkung des Kerosinverbrauchs und/bzw. kurze Flugrouten verfolgt wird.** **Falsch: Durch die kurze Südabkurvung wird mehr Kerosin verbraucht!** Siehe oben und beiliegende Dokumentation S. 9-12

Die Europäische Union arbeitet im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraumes, dem "Single European SKY (SES), Paket 11", an einer Flugroutenverkürzung. Im Interesse der Sicherheit versucht die Europäische Kommission seit Ende der 1990er Jahre, den enorm zersplitterten europäischen Flugraum zu einem einheitlichen und damit auch sichereren Luftraum zusammenzufügen. Eine Verkürzung der Flugrouten trägt dazu bei. **Zudem lassen sich bei kurzen Flugrouten ohne Warteschleifen bis zu 15 Prozent Treibstoff im Anflug einsparen.** **Gilt für Anflugrouten aber nicht für Abflugrouten, wie die kurze Südabkurvung.** Eine 100-prozentige Lärmentlastung im Umfeld von Flughäfen ist nach Auffassung des Ausschusses nicht realisierbar. Umso wichtiger sind seiner Ansicht nach Investitionen in Technologien, die das Lärmaufkommen der Luftfahrzeuge verringern.

Bei der Festlegung von Flugrouten müssen die genannten Aspekte vor Ort abgewogen werden, gleichwohl lassen sich Lärmbelastungen durch Flughafenbetrieb nicht vermeiden. **Bei den Abwägungsentscheidungen ist eine umfassende und frühzeitige Kommunikation zwischen den betroffenen Flughafenanrainern und der DFS unverzichtbar.** **Richtig: Hat aber im Fall der kurzen Südabkurvung nicht stattgefunden!** Der Fluglärmmmission kommt dabei eine für die Bevölkerung wichtige

noch Pet 1-16-12-962-024765

Funktion zu. In dem Gremium sind neben der DFS, dem jeweiligen Flughafen, den Fluggesellschaften und Vertretern des jeweiligen Bundeslandes auch die betroffenen Flughafen-Anrainer-Städte und Gemeindevetreten. **Ist in Leipzig nicht der Fall! Siehe oben**

Abschliessend stellt der petitionSjUSSChUSS fest, dass die An- und Abflugrouten für den Flughafen Leipzig/Halle durch Rechtsverordnung festgelegt sind. Nach Prüfung des rechtmäßigen Zustandekommyns der Abflugverfahren kann eine Aussetzung der Flüge auf der kurzen Südabkurvung nicht in Aussicht gestellt werden. Gleichwohl hat der Ausschuss Verständnis für den Wunsch der Leipziger Bürger, dass Flugrouten festgesetzt werden, die so wenig Lärm verursachen, wie möglich. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss, die Petition der Bundesregierung - dem BMVBS - zu überweisen, soweit es im Rahmen der Fachaufsicht über die DFS und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung um die regelmäßige Überprüfung des Flugverkehrs und der Lärmbelastung am Flughafen Leipzig/Halle geht, und das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Der von der SPD gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - zur Erwägung zu überweisen, soweit es darum geht, die Einhaltung des Planfeststellungsverfahrens, das heißt Nutzung der kurzen Südabkurvung mit Flugzeugen beschränkt auf ein Abfluggewicht von bis zu 30 Tonnen zu gewährleisten, und das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen, wurde mehrheitlich abgelehnt.

Der von DIE LINKE. gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - zur Erwägung zu überweisen, wurde mehrheitlich abgelehnt.

Der von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - zur Erwägung zu überweisen und sie der Landesvolksvertretung von Sachsen zuzuleiten, wurde mehrheitlich abgelehnt.