

Bl „Gegen die neue Flugroute“, 04139 Leipzig, Postfach 26 01 10  
[www.fluglaermleipzig.de](http://www.fluglaermleipzig.de) [info@fluglaermleipzig.de](mailto:info@fluglaermleipzig.de)

## Wider friedlicher Adventszeit – Zivilflughafen Leipzig-Halle übt den Krieg

Kaum beschließt die Bundesregierung, über 1.200 Soldaten der Bundeswehr in den Krieg nach Syrien abzukommandieren, schon schickt sich Leipzigs Zivilflughafen im vorauselenden Gehorsam und/oder aus finanzieller Not (wahrscheinlich wird wohl beides zutreffen) an, in diesem gefährlichen Spiel mitzumischen. Die Luftwaffe trainiert wieder Anflüge, und dass, obwohl es nicht einmal einen abgesicherten militärischen Bereich am Flughafen gibt.

Weit mehr als ein dutzendmal flog am 2. Dezember aus östlicher Richtung in den Vormittagsstunden ein Airbus A310 der Luftwaffe, nur wenige hundert Meter über die Köpfe der Anwohner der Gemeinde Rackwitz hinweg, den Flughafen Leipzig-Halle an. Über mehrere Stunden und mit ohrenbetäubendem Lärm wurde bei den Piloten offensichtlich das Touch-and-Go (Landen eines Flugzeuges mit Aufsetzen des Fahrwerkes und anschließendem Durchstarten ohne Stillstand) trainiert. Alle Trainingseinheiten wurden über die Nordbahn abgewickelt, wenigstens die Statistik zur "gleichmäßigen" Bahnverteilung wird es freuen.

Warum, so fragt sich der aufmerksame Beobachter, werden solche Trainingseinheiten an einem zivilen Flugplatz und nicht an einem Militärflugplatz absolviert? Ist es wieder einmal ein erneutes Austesten der Belastbarkeit der Anwohner am LEJ, um step by step Tatsachen zu schaffen? Beispiele dafür gäbe es genug, siehe Triebwerksprobelaufe. Von Ferienfliegern, wie an anderen Flughäfen tagsüber üblich, war am Flughafen Leipzig-Halle jedenfalls weit und breit nichts zu sehen.

Knapp zwei Milliarden Euro Steuergelder wurden in den vergangenen Jahren in den Ausbau des Flughafens gesteckt, mit dem Ziel eines Interkontinentalflughafens. Von diesen Plänen existiert schon lange nichts mehr, nicht einmal das große Schild an der Autobahn. Fracht in der Nacht und Militärflüge ausgenommen, dümpelt LEJ vor sich hin, das Passagierflug-Angebot befindet sich seit 2007 im Sinkflug (wir berichteten im FLR Oktober darüber).

Es scheint nur eine Frage der Zeit zu sein, bis der Leipziger Flughafen wieder Profiteur der weltweiten Kriegsmaschinerie wird. Na dann, eine segensreiche Weihnacht.

### In dieser Ausgabe

Zivilflughafen übt den Krieg	1
Statistiken	2
Stadtratsanfrage der AfD	3
"Neues" von der FLK	3
Lügnern auf der Spur	4



### Währenddessen geht der ganz normale Wahnsinn am LEJ natürlich weiter:

- Nächtliche Starts- und Landungen 22.00-06.00 im November ca. 2.785
- Überproportionaler Anstieg des Frachtvolumens von **+10%**! (zum Vgl. Frankfurt -1,9%) aufgrund des Wettbewerbsvorteils der unbeschränkten Nachtflugelaubnis und Preisdumping bei Lärmentgelten
- 99,7% der nächtlichen Starts und Landungen in der Nachtkernzeit (00:00- 05:00) von der stadtnahen SBL Süd)
- Flugzeugklasse Heavy (besonders schwer und damit laut) im November ca. 1.500 Starts- und Landungen
- Die lauteste Nacht war Donnerstag der 25.11. mit 130 Starts bzw. Landungen, davon 86 in der Nachtkernzeit - und alle 86 natürlich von der stadtnahen SBL Süd.

ThP

## Entwicklung nächtlicher Starts und Landungen von Fracht- und Militärmaschinen



November	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 <sup>2</sup>	Entw. 2008-2015
<b>Gesamt*</b>	4.231	4.612	4.872	5.144	4.849	4.846	4.898	5.046	119,26%
<b>Nacht</b>	1.946	2.020	2.505	2.526	2.463	2.415	2.385	2.785	143,11%
<b>dav. Kernnacht***</b>								1.450	1.810
<b>Heavy**</b>	993	1.100	1.233	1.574	1.448	1.360	1.511	1.500	151,06%

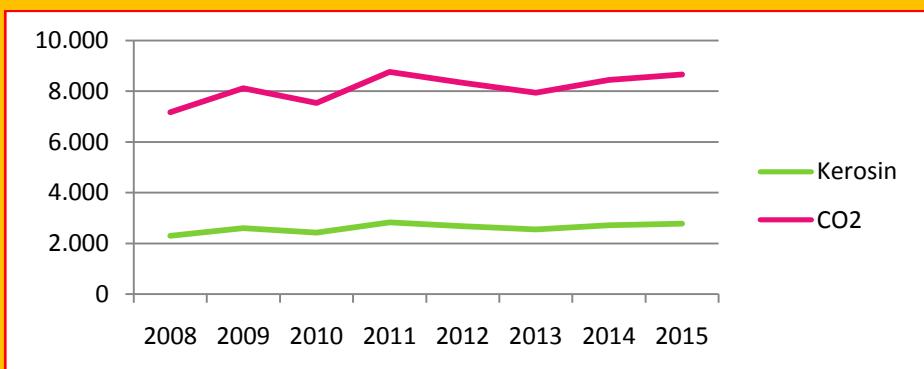
\*Fracht-/ Militär- und Passagiermaschinen Quelle: <http://www.dfld.de/DFLD/index.htm>

\*\*\* 00:00- 05:00 Uhr

\*\*an Gesamt

<sup>2</sup> auf Grund eines technischen Fehlers der DFLD sind einige Tage im November „hochgerechnet“

## Schadstoffentwicklung (t)



## Frachtentwicklung (%)

per Oktober	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>BRD</b>	24,4	6,2	-3,6	-0,1	2,6	-0,2
<b>Frankfurt</b>	24,6	-1,5	-8,1	0,9	2,0	-1,9
<b>Leipzig</b>	26,8	17,8	14,4	4,4	2,0	10,0



## Der Dauerbrenner – widerrechtliche Bahnverteilung

Mittwoch der 25.11.2015	stadtnahe Südbahn	stadtferne Nordbahn	
Tag	15	40	
Tagesrand 06:00- 08:00 und 20:00- 22:00	7	16	
Nacht 22:00-00.00 und 05:00-06:00	42	2	
Kernnacht 00:00- 05:00	86	0	100%



**Auflage 4.7.6. aus dem Planfeststellungsbeschluss:** „Die An- und Abflüge mit Luftfahrzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur, soweit flugsicherheitlich vertretbar, gleichmäßig auf beide Start- und Landebahnen zu verteilen.“ --> Aha!!!

## Stadtratsanfrage offenbart falsche Umsetzung eines Stadtratsbeschlusses zur kurzen Südabkurvung

Der "Dauerbrenner" Abschaffung der kurze Südabkurvung wurde in 2010 auf Initiative der Grünen als Stadtratsbeschluss fundamenteert. Nach über 5 Jahren ist er allerdings noch immer nicht realisiert. Woran liegt das? Die AfD-Stadtratsfraktion wollte es wissen und brachte folgende Anfrage zur Ratsversammlung im Oktober ein:

*Bezogen auf den Beschluss der Ratsversammlung RB V-282/10 vom 24.02.2010 zur o.a. kurzen Südabkurvung sind 5 Jahre vergangen ohne, dass eine Umsetzung in der Fluglärmkommission erfolgt ist. Mittlerweile hat nach unserem Kenntnisstand die Stadt Halle gezeigt, dass Änderungen von Flugrouten ohne wirtschaftlichen Schaden für den Betreiber und im Interesse der Anwohner sehr wohl möglich sind.*

1. *Was hat der Oberbürgermeister unternommen, den Ratsbeschluss umzusetzen?*
2. *Gibt es Argumente seitens der Fluglärmkommission und/oder der Gesellschafter, die diesem o.a. Ratsbeschluss entgegenstehen? Wenn ja, welche?*
3. *Warum gelingt es dem Oberbürgermeister der Stadt Leipzig nicht - im Gegensatz zur Stadt Halle - eine Änderung der Flugrouten in der Fluglärmkommission durchzusetzen?*
4. *Was will der Oberbürgermeister unternehmen, dass der Punkt 2 des Beschlusses der Ratsversammlung (komplette Abschaffung der kurzen Südabkurvung bei Ostwindwetterlage) endlich umgesetzt wird?*

Wir ersparen uns an dieser Stelle die Einzelheiten der letztlich nichtssagenden Antworten, bis auf den Satz: „*Die derzeit genutzte alternative kurze Südabkurvung ist eine ... auf Betreiben der Stadt Leipzig... geänderte Flugroute mit einem lärmenschutzoptimierten Streckenverlauf.*“

Das Interessante an dieser Antwort, zum ersten mal ist dokumentiert, dass die Stadt Leipzig der Initiator der alternativen kurzen Südabkurvung ist. Jener Abkurvung also, die durch steileren Abflug letztlich über Lindenthal, Wahren, Lützschen-Stahmeln, Böhlitz-Ehrenberg und Burghausen noch mehr Lärmemissionen und Abgase verursacht. Der Skandal dabei: Vor der Inbetriebnahme dieser alternativen kurzen Südabkurvung gab es den von allen Stadtratsfraktionen unterstützten Antrag, mit der Forderung:

*„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, sich in der Fluglärmkommission dafür einzusetzen, dass*

*1. die Inbetriebnahme der alternativen kurzen Südabkurvung, die bei Ostwindwetterlage geflogen wird, ausgesetzt wird;...“*

MZ

## „Neues“ von der Fluglärmkommission

Viel erfährt man hierzulande ja nicht über die Arbeit der Fluglärmkommission am Flughafen Leipzig-Halle. Jener Kommission also, die über den Lärmschutz der Anrainer zwar wachen soll, in ihrer Zusammensetzung aber nicht die belasteten Kommunen widerspiegelt und in ihrer Verschwiegenheit eher einem Geheimbund ähnelt als einer Institution von öffentlichem Interesse. Aber selbst das Wenige, was bekannt wird, gibt einen doch zu denken.

So konnte man im offiziellen Bericht über die 43. Sitzung am 07.11.2012 lesen:

*„Der Flughafen berichtete über die Verkehrsentwicklung und die Umsetzung des Schallschutzprogramms. Von 7.650 eingegangenen Anträgen auf Schallschutz sind 6.500 abgeschlossen.“*

Drei Jahre später erfährt der Leser im Bericht über die 49. Sitzung am 04.11.2015:

*„Von den 7.176 fristgerecht eingegangenen anerkannten Anträgen auf passiven Schallschutz wurden bisher 3.298 komplett realisiert.“*

Insofern, eigentlich nichts Neues von der Fluglärmkommission der lautesten stadtnahen nächtlichen Lärmquelle Deutschlands. Wir haben trotzdem nachgefragt und werden über die Antwort berichten.

MZ

So kommen Sie mit uns Kontakt

E-Mail: [info@fluglaermleipzig.de](mailto:info@fluglaermleipzig.de)

**Neue Telefonnummer: 0341 4 61 54 40**

Postadresse: 04139 Leipzig, Postfach 26 01 10

Den Termin für unser nächstes Treffen finden Sie auf unserer Homepage.  
In der Regel treffen wir uns jeden letzten Mittwoch im Monat.

So unterstützen Sie die Klage

Ökolöwe-Umweltbund Leipzig  
GLS Gemeinschaftsbank eG  
IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00  
BIC: GENODEM1GLS

Verwendungszweck  
**Spende 971 für Flugroutenklage**

Wer Wert auf eine Spendenquittung legt, fügt bitte zum Verwendungszweck noch seine Adresse bei.  
**Aufgrund neuerer gesetzlicher Regelungen (§50 Abs.2 EStDV) genügt als steuerlicher Nachweis für Kleinspenden bis 200 € der Kontoauszug bzw. PC- Ausdruck beim Online- Banking**

Homepage: [www.fluglaermleipzig.de](http://www.fluglaermleipzig.de)

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

Robert Koch (Nobelpreisträger für Medizin)

**Lügen auf der Spur**



Im Politikbrief 2/2015 behauptet die Lufthansa AG, 2014 habe die Passagierflotte der Lufthansa Group nur 3,84 Liter Kerosin/Passagier/100 Km verbraucht. Der Bundesverband der Luftverkehrswirtschaft (BDL) beziffert den Verbrauch im deutschen Luftraum mit nur 3,65 Liter, bei Kurzstrecken (bis 800 km) mit bis zu 6,8 Liter. ([www.bdl.aero-Energieeffizienzreport](http://www.bdl.aero-Energieeffizienzreport))

Die Klimawirksamkeit des Flugverkehrs ist aber mindestens dreimal höher, als der Treibstoffverbrauch es nahelegt. Das liegt daran, dass Flugzeuge ihre Emissionen in Höhen ausstoßen, in denen sie größere Schäden anrichten als gleiche Mengen am Boden.

Der CO2-Ausstoß von Flugzeugen wird daher mit dem RFI-Faktor (Radiative Forcing Index) multipliziert, um den Klimaschaden zu errechnen. Laut Umweltbundesamt liegt er zwischen 3 und 5, d.h. die Klimawirkung des Flugverkehrs ist mindestens 3- und höchstens 5-mal größer als die Wirkung des ausgestoßenen Kohlendioxids allein. ([www.uba.de - Klimawirksamkeit des Luftverkehrs](http://www.uba.de - Klimawirksamkeit des Luftverkehrs))

Dies bedeutet, dass der klimawirksame Verbrauch pro Passagier/100 Km tatsächlich zwischen 11,52 Liter und (RFI-Faktor 3) und 19,2 Liter (RFI-Faktor 5) beträgt und auf Kurzstrecken noch einmal deutlich höher.

[www.fluglaerm-mainz.info](http://www.fluglaerm-mainz.info)