



Hintergrundpapier:

DHL-Luftkreuz in Leipzig

Ein (defizitärer) Flughafen sucht eine neue Aufgabe

Peter Hettlich

Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Mitglied des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Sprecher der Arbeitsgruppe Ost

Verkehr · Bauen · Wohnen
Stand: 25. November 2004

VBW 05/04

1. Situationsbeschreibung – Daten und Fakten	1
2. DHL: Investitionen, Arbeitsplätze und Forderungen	2
3. Maßnahmen gegen Lärm	3
4. Grüne Forderungen	6

1. Situationsbeschreibung – Daten und Fakten

Aktueller Stand am Flughafen Leipzig-Halle

- 2.000 Beschäftigte
- Kein Nachtflugverbot
- Lärmschutzmaßnahmen der Flughafen AG unter http://www.leipzig-halle-airport.de/de/7_4/f7_4_2.html

Passagierflughafen

- Stagnierendes Passagieraufkommen; im Jahr 2003: **1.995.000 Fluggäste**
- Passagierkapazität mit Inbetriebnahme der neuen Terminalanlage: **rd. 4,5 Mio Fluggäste/Jahr**
- Optimistische Prognosen über steigendes Passagieraufkommen nach
- Inbetriebnahme der Landebahn (Nord) und der neuen Terminalanlage sind nicht eingetreten.
- Die bis 2010 geplante Inbetriebnahme von Berlin-Brandenburg-International (BBI) am Standort Schönefeld lässt keine wesentlichen Steigerungen im Passagieraufkommen erwarten.
- Konkurrenz durch Regionalflughäfen mit Billigfluggesellschaften z.B. Altenburg

Frachtflughafen

- Umgeschlagene Luftfracht in 2003: **11.000 t**
- Derzeitige Frachtumschlagkapazität: **50.000 t/Jahr**
- Frachtzentrum Süd
 - Baurecht seit 2003
 - Zukünftige Frachtumschlagkapazität: **130.000 t/Jahr**
 - Gründung der EasternAirCargo zur Entwicklung des Frachtflugverkehrs mit den GUS-Staaten

Planfeststellungsverfahren Start- und Landebahn Süd

Baurecht für Verkehrsanlagen wird in der Regel durch einen Planfeststellungsbeschluss geschaffen. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH beantragte im November 2003 beim Regierungspräsidium Leipzig das Planfeststellungsverfahren für die Start- und Landebahn Süd.

Nach Auslage der Planungsunterlagen im Freistaat Sachsen und in Sachsen-Anhalt wurden insgesamt 3.115 private Einwendungen erhoben. Ein besonders hoher Anteil der Einwendungen kam aus Schkeuditz (1.280) sowie Rackwitz (802). Außerdem erfolgten Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange (z.B. Kommunen und Naturschutzbehörden) sowie von anerkannten Naturschutzverbänden. Die Einwendungen und Stellungnahmen – einschließlich der auf der mündlichen Anhörung vorgetragenen Argumente – werden vom Regierungspräsidium Leipzig (Planfeststellungsbehörde) abgewogen.

Am 4. November 2004 wurde der Planfeststellungsbeschluss veröffentlicht. Darin sind alle wichtigen planerischen Regelungen enthalten, z.B. hinsichtlich Lärmschutz, Verkehrsanbindungen und naturschutzfachlicher Auflagen. Der Planfeststellungsbeschluss stellt außerdem die Grundlage für Enteignungsverfahren dar. Er ist bewusst auf die Ansiedlung eines Drehkreuzes für Frachtflug zugeschnitten.

Betroffene Bürger und Gewerbetreibende, Naturschutzverbände, Kommunen und andere, die sich am Planfeststellungsverfahren mit Einwendungen und Stellungnahmen beteiligt haben, können gegen die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses vor dem Bundesverwaltungsgericht klagen. Mit einem „einstweiligen Rechtsschutz“ kann im Eilverfahren ein Baustopp erreicht werden.

2. DHL: Investitionen, Arbeitsplätze und Forderungen

Geplante Investitionen

- DHL wird 2008 sein Luftkreuz von Brüssel nach Leipzig verlagern.
- Geplante bzw. notwendige Investitionen betragen nach Angaben der DHL: **250 Mio. €**.
- Die EU hat bereits im April 2004 70,8 Mio. € staatlicher Beihilfen für den Ausbau des Flughafen Leipzig genehmigt.
- Geplant ist der Ausbau der zweiten Landebahn (Süd) auf 3.600 Meter bei gleichzeitiger Drehung der Landebahn.

Geplante bzw. zu erwartende Arbeitsplätze

- Lt. Angaben der DHL sind **3000 direkte Arbeitsplätze** zu erwarten. Im Allgemeinen rechnet man mit zwei indirekten Arbeitsplätzen, die durch einen direkten Arbeitsplatz im Flugverkehrsgewerbe geschaffen werden.
- In Brüssel werden bis zu 1.700 direkte Arbeitsplätze abgebaut. Andere Quellen rechnen mit einem Verlust von 2.000 direkten und 4.000 indirekten Arbeitsplätzen .
- Bei einem Verbleib von DHL in Brüssel wäre die Schaffung von 1.400 zusätzlichen Arbeitsplätze möglich.
- Nach einer Untersuchung der Uni Köln schaffen **100.000 Tonnen Frachtaufkommen 800 direkte und 1.600 indirekte Arbeitsplätze**.

Lärmbelastungen

- Expressfracht ist Nachtfracht!
- Die Bedingung der belgischen Luftfahrtbehörde für Brüssel war: leisere Flugzeuge als die derzeit gebrauchten MD 11 McDonald-Douglas.
- DHL fordert für den Standort Leipzig eine **garantierte Nachtfluggenehmigung ohne Einschränkungen für 30 Jahre**.

Zu erwartende Flugbewegungen

- DHL fordert 34.000 Flugbewegungen pro Jahr.
- DHL fordert 3.000 Tonnen Frachtumschlag/Nacht. Es ist zu klären, wie diese Forderung mit der im Planfeststellungsbeschluss genehmigten Frachtkapazität korrespondiert. 3.000 t/Nacht würden rd. 800.000 bis 900.000 t/Jahr bedeuten.
- Der Frachtumschlag 2003 in Brüssel betrug 603.000 Tonnen/Jahr.

3. Maßnahmen gegen Lärm

Aktiver Lärmschutz

- **Einschränkung besonders lauter Maschinen** auf der Grundlage der Betriebsbeschränkungs-RL der EU (Für die Umsetzung dieser Richtlinie auf Bundesebene ist eine einvernehmliche Abstimmung zwischen dem Umwelt- und dem Verkehrsministerium erforderlich.)
- **Lärmbezogene Landegebühren** sind ein vergleichsweise häufig genutztes Instrument für den Lärmschutz in Deutschland.
- **Info: Forschung für Lärmreduktion an der Quelle (aktiver Schallschutz):**

In einem fünfjährigen interdisziplinären Projekt hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) Verfahren und Technologien für die Lärminderung im Flugverkehr erarbeitet und analysiert, die langfristig den Fluglärm deutlich reduzieren können. Ziel ist eine flugzeugspezifische Lärmreduktion von 10 Dezibel bis zum Jahr 2020, was eine Halbierung des Lärms bedeuten würde. Das DLR leistet damit einen Beitrag zur Umsetzung der europäischen Zielsetzung „Vision 2020“ des „Advisory Council for Aeronautics Research in Europe“ (ACARE).

Daneben wurden auch kurz- und mittelfristige Maßnahmen untersucht, die schneller umsetzbar sind, aber dafür ein geringeres Lärmreduktionspotential haben. Hierunter fallen lärmoptimierte Flugverfahren und technische Modifikationen an bestehenden Flugzeugen. Weitere Arbeiten befassten sich mit der Entwicklung von modernen Lärmprognoseverfahren, die als Werkzeug zur umweltgerechten Planung herangezogen werden können.

- **Info: ICAO-Anhang 16**

Die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO, eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, hat bereits 1971 ein Regelwerk zur Begrenzung der Schallabstrahlung ziviler Luftfahrzeuge geschaffen, den Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt. Den verschiedenen Luftfahrzeugklassen sind jeweils eigene Kapitel gewidmet. Bei der Neuzulassung von Luftfahrzeugmustern muss nachgewiesen werden, dass die im Anhang 16 festgelegten Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Der Anhang 16 ist seit 1971 mehrfach fortgeschrieben und ergänzt worden. Strahlflugzeuge sowie Propellerflugzeuge mit mehr als 9.000 kg höchstzulässiger Startmasse (MTOW) müssen heute die in Kapitel 3 des Anhangs 16 festgelegten Lärmgrenzwerte einhalten. Innerhalb der Europäischen Union dürfen Flugzeuge, die lediglich den Anforderungen von Kapitel 2 entsprechen, seit dem 01.04.2002 nur noch mit Sondergenehmigung verkehren. Strahlflugzeuge ohne Lärmzulassung dürfen schon seit Jahren nur noch mit Ausnahme-genehmigung betrieben werden, z.B. als Regierungsflugzeuge oder aus historischem Interesse. Ab 2006 tritt für die Neuzulassung von Flugzeugen der neue Grenzwert »Kapitel 4« in Kraft. Dieser liegt in der Summe der drei Messpunkte 10 dB(A) unter dem von Kapitel 3.

Flugzeugtyp	MTOW(in t)	Anzahl Triebwerke	Anzahl Sitz- plätze(max. *)	Lärmpegel gem. Kap. 3 ICAO-Anh. 16 (in EPNdB)		
				Start	Seitenlinie	Landung
Mit Strahlantrieb						
B 747-400	386	4	524	99,0	98,3	103,3
MD 11	280	3	410	94,9	95,9	103,8
A 340-200	254	4	440	94,4	94,8	97,3
B 777-200	243	2	440	93,3	95,8	99,4
A 330-300	212	2	440	91,6	97,4	98,6
B 767-300	185	2	345	93,2	97,0	100,2
A 300-600	165	2	375	90,0	97,2	99,1
A 310-300	153	2	280	91,5	96,0	98,6
B 757-200	109	2	231	84,8	93,1	95,0
A 321-100	83	2	220	85,4	94,5	95,4
A 320-200	74	2	180	86,6	94,8	96,0
B 737-500	52	2	132	84,0	89,0	97,0
Avro RJ 85	44	4	112	84,3	88,4	97,3
Fokker 100	43	2	109	83,4	89,3	93,1
Canadair RJ 23	23	2	50	78,6	82,2	92,1
Mit Propellerturbinen						
Saab 2000	23	2	58	79,1	86,7	87,9
ATR 72-200	22	2	74	86,5	84,7	94,1
Fokker	20	2	58	81,0	85,0	96,8
Dash 8-300	19	2	56	85,0	87,3	98,7
ATR 42-300	16	2	50	82,6	83,8	96,8
Dash 8-10	16	2	37	79,8	86,1	97,5
Dornier	14	2	33	81,7	84,0	92,7
Saab 340	12	2	37	77,3	86,0	90,8
Embraer	11	2	30	81,2	83,5	92,3

*Quelle: Flight International "Airliners of the world, 1995"
Lärmdaten moderner Passagierflugzeuge mit Lärmzulassung
gemäß ICAO-Anhang 16, Kapitel 3

Maßnahmen zum Nachtflugverbot

- Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hat am 16. September 1998 die EntschlieÙung „Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm“ verabschiedet:

Generelles Nachtflugverbot für alle Flugzeuge ohne Lärmzulassung und mit Lärmzulassung nach ICAO-Anhang 16, Band I Kapitel 2. Die nach ICAO-Anhang 16, Band I Kapitel 3 zertifizierten Flugzeuge sind neu dem Stand der Technik entsprechend zu klassifizieren und einer entsprechenden Lärmklasse zuzuordnen. Für die dann neu klassifizierten Kapitel-3-Flugzeuge der lautereren Lärmklasse wird empfohlen, ein Nachtflugverbot von 22.30 Uhr bis 06.00 Uhr einzuführen. Die modernen Kapitel-3-Flugzeuge, die mit besonders leisen Triebwerken ausgestattet sind, dürfen in einer Kernzeit - z. B. von 00.00 Uhr bis 06.00 Uhr starten und landen.

- **Ausnahmegenehmigungen und Verspätungen** bei der Umsetzung eines Nachtflugverbotes sind üblich. Berlin-Tegel beispielsweise hatte in 1998 trotz Nachtflugverbot 3.700 nächtliche Flugbewegungen.

Passiver Lärmschutz

- Das neue, noch nicht novellierte **Fluglärmsgesetz** fordert:
 - Bauliche Schallschutzmaßnahmen, d.h. insbesondere Schallschutzfenster in Tag-Schutzzone (ab 60 dB)
 - Belüfteten Schallschutz in Nacht-Schutzzone (ab 55 dB)
- Das **Umgebungsärmgesetz** fordert Strategische Lärmkarten für große Flughäfen und in Ballungsräumen, auf deren Grundlage unter bestimmten Voraussetzungen Lärm-minderungspläne erstellt werden müssen.

Mediationsverfahren/Runder Tisch

Die Betriebsbeschränkungsrichtlinie der EU fordert u.a. einen „balanced approach“, d.h. einen ausgewogenen standortgerechten Ansatz zum Interessenausgleich von Flughafenbetreibern, Airlines und Anwohnern. Das Mediationsverfahren in Frankfurt/M. (www.dialogforum-flughafen.de) ist ein Beispiel für diesen Ausgleich.

4. Grüne Forderungen

- Fairer Umgang mit den Betroffenen. Anregungen, Bedenken und Klagen der Betroffenen sind legitim.
- Einhaltung der bestehenden und zu erwartenden Schutzbestimmungen für die Anwohner. Das heißt auch die Umsetzung des Fluglärmsgesetzes, der Betriebsbeschränkungsrichtlinie und des Umgebungslärmsgesetzes am Standort Leipzig.
- Im Rahmen der Planung müssen die Betroffenen bzw. ihre Vertreter an einen Runden Tisch geholt werden, um Lösungen zu finden, die über das Planungsrecht hinausgehen (s.a. Betriebsbeschränkungsrichtlinie: „balanced approach“).
- Das Fluglärmsgesetz fordert weiterführende Informationen (Messdaten...) von Bürgern und Einbindung der Betroffenen in Beratungs- und Entscheidungsgremien.
- Das Umgebungslärmsgesetz fordert ebenfalls die umfassende Unterrichtung der Bevölkerung über vorhandene Belastung und die effektive Beteiligung der Öffentlichkeit an der Aufstellung von Lärminderungsplänen.
- Die Forderung einer Nachtflugerlaubnis über 30 Jahre ist verantwortungslos und unnötig. Sie hätte eine präjudizierende Wirkung und könnten auch in anderen Bereichen zu unangemessenen Forderungen führen. Darüber hinaus muss das Primat der Legislative gewahrt bleiben; sollte z.B. ein Gesetz ein generelles Nachtflugverbot oder –einschränkungen festlegen, dann muss sich DHL an dieses Gesetz halten.
- Wir fordern eine schnellstmögliche Einführung von Flugzeugen des Kapitels 4 und eine freiwillige Vereinbarung mit DHL auf weitest gehenden Verzicht auf Flugzeuge, die nicht unter diese Kategorie fallen.
- Die Frage, wie viele Arbeitsplätze tatsächlich geschaffen werden, muss angesichts der widersprüchlichen Angaben verbindlich geklärt werden. Daher muss DHL verbindlich zusichern, wie viele Arbeitsplätze direkt geschaffen werden sollen.