

BUND LV Sachsen e.V., Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

Landesverband Sachsen e.V.
Straße der Nationen 122
09111 Chemnitz
Fon 0371 / 301 477
Fax 0371 / 301 478

Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

info@bund-sachsen.de
www.bund-sachsen.de

claudia.moebius@lds.sachsen.de

Chemnitz, 22. August 2023

Ihr Zeichen: 32-0522/1054/98

Schreiben vom 31.05.2023

Stellungnahme zum Vorhaben: Flughafen Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld, 15. Planänderung – 1. Tektur

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Sachsen e.V., und seine vom Vorhaben betroffenen Regionalgruppen in Leipzig und Delitzsch bedanken sich für die erneute Beteiligung im Verfahren. Auch unter Berücksichtigung der geänderten Unterlagen halten wir an den bereits erhobenen Einwendungen fest, soweit diesen nicht abgeholfen wurde. Ergänzend erheben wir die folgenden Einwendungen:

Zum Gutachten des Büros Müller-BBM Cert Umweltgutachten GmbH¹ vom 14.04.2023 mit dem Titel: „**Zusammenfassende Darstellung zum Einfluss des zum 15. Planänderungsverfahrens beantragten Vorhabens auf die Treibhausgasemissionen und die Erreichung der Klimaziele**“, nehmen wir wie folgt Stellung:

Gemäß des dem Gutachten zugrundeliegenden Gutachten von Intraplan Consult² aus 03/2020 soll sich die Anzahl der Fracht-Flugbewegungen von 45.795 im Jahr 2018 auf 69.018 im Plannullfall bzw. auf 77.125 im Planfall im Jahr 2032 erhöhen.

Die Differenz der Frachtflugbewegungen zwischen Plannullfall und Planfall im Jahr 2032 beträgt 8107 Flugbewegungen und bedeutet einen Anstieg um 9,1 Prozent. Diese vermeintlich kleine Prozentzahl korrespondiert aber mit einer um ca. 490.000 t/a auf 2,453 Mio. t³ erhöhten Umschlagsmenge gegenüber dem Plannullfall oder einer um 25 Prozent erhöhten Menge im Verhältnis zur Plannullfallmenge in Höhe von 1,96 Mio. t/a. Erklärlich wird dieses Auseinanderklaffen, wenn man berücksichtigt, dass mit der

1 Im Folgenden: Müller

2 Intraplan Consult 3/ 2020, S.79

3 Intraplan Consult 1/2023, S. 10; Tag 3-3

Hausanschrift:
BUND Sachsen e.V.
Str. der Nationen 122
09111 Chemnitz

Bankverbindung:
GLS Bank
IBAN DE57 4306 0967 1162
7482 01
BIC GENODEM1GLS

Spendenkonto:
GLS Bank
IBAN DE84 4306 0967 1162
7482 00
BIC GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz VR 783
Steuernummer:
215/140/00740

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 32 Sächsisches Naturschutzgesetz.
Spenden sind steuerabzugsfähig.

9,1-prozentigen Steigerung ein ganz anderer Flugzeugtypenmix in Richtung größerer und schwerer Maschinen (B 777, A 330) abgedeckt wird⁴ und sich folglich die Durchschnittsfrachttonnage pro Frachtflug deutlich erhöhen wird.⁵

Diesen sehr deutlichen Erhöhungen begegnet das Gutachten *Müller* mit einer schier unglaublichen Strategie des Downsizing und der Schönrechnerei der erwartbaren Klimawirkungen des geplanten Ausbaus des Frachtflughafens und der damit einhergehenden Möglichkeiten der Kapazitätserweiterung durch DHL. Diese Vorgehensweise weisen wir aufs Schärfste zurück:

1. Das Gutachten beschränkt sich in seiner Beurteilung der Klimawirkungen der Hochbau- und Tiefbaumaßnahmen ausschließlich auf die von der Flughafen GmbH geplanten Tief- und Hochbaumaßnahmen.⁶
 - a) Gänzlich unberücksichtigt bleiben die von Dritten (DHL und anderen) im Zuge des Ausbaus geplanten Maßnahmen.

Wir fordern die Einbeziehung aller im Rahmen des geplanten Ausbaus geplanter Maßnahmen Dritter auf dem Flughafen in das Umweltgutachten als kumulativ klimawirksame Maßnahmen.

- b) Unberücksichtigt bleiben die Maßnahmen Dritter außerhalb des Flughafengeländes für Hochbau-, Straßen-, Tiefbau und sonstige Maßnahmen, die unmittelbar mit der Erweiterung des Flughafens verbunden sind bzw. durch die geplanten Maßnahmen nötig werden.

Dem „Verkehrstechnischen Gutachten“ des Ing.-Büros IVAS aus 03/2020 ist zu entnehmen, dass im Planfall 2032 die verkehrstechnisch notwendigen Straßen im Umfeld des Flughafens ausgebaut werden müssen, um die erwartbare Verdopplung des Güterstraßenverkehrs und des PKW-Verkehrs bewältigen zu können. Namentlich erwähnt werden der Ausbau der Radefelder Allee und die Verlegung und Anbindung der S8 an die K 7470 in Schkeuditz.

Der erwähnte 4-spurige Ausbau der Radefelder Alle (S.7) auf einer Länge von ca. 2 km würde den Verlust von ca. 320 inzwischen hochstämmigen Linden und eine zusätzliche Flächenversiegelung von ca. 15.000 qm bedeuten. Beim Ausbau der S8 ist mit einer zusätzlichen Flächenversiegelung von ca. 7.000 qm zu rechnen. Vermutlich sind diese beiden erwähnten Maßnahmen nur die Spitze aller Maßnahmen, die für eine erweiterte Anbindung des Flughafens im Planfall 2032 benötigt werden.

Wir gehen weiterhin davon aus, dass zur Bewältigung des LKW-Verkehrs in Richtung bzw. aus Richtung Norden bei Umsetzung der geplanten Maßnahme eine

4 von ca. 25 t/Ladung auf 38 t/Ladung

5 Die Anzahl der Starts- und Landungen besonders großer Flieger (z.B. B 777; A 330) soll sich von 2018 auf 2032 im Planfall um 280 % von ca. 25.000 auf ca. 70.000 erhöhen (Intraplanconsult; 2020, Seite 81)

6 Müller, S.7 ff

Ortsumfahrung von Grebehna notwendig wird und auch der Kreuzungsbereich Radefelder Landstraße/S2 neu gestaltet werden müsste.

Wir beantragen hiermit eine genaue Aufstellung aller straßenbaulichen Maßnahmen, die im Umfeld des Flughafens im Zuge des geplanten Ausbaus des Flughafens notwendig werden und eine Einbeziehung der Konsequenzen für Umwelt, Klima und Grundwasser aus diesen ergänzenden Maßnahmen.

Da diese Maßnahmen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau zu sehen sind, sind deren Auswirkungen dem geplanten Ausbau des Flughafens zuzurechnen und nicht unabhängig davon zu betrachten.

Wir weisen diese unzulässige Verkürzung des Betrachtungsansatzes zurück und verlangen, die Einbeziehung aller mit der Erweiterung des Flughafens einhergehenden Maßnahmen in einer Gesamtbetrachtung der geplanten Maßnahmen.

Rein vorsorglich und hilfsweise widersprechen wir hiermit der Entnahme der Linden an der Radefelder Allee und einer zusätzlichen Flächenversiegelung durch den erwähnten Ausbau obiger Straßen aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes.

2. Das Gutachten beschränkt die Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Klima auf den engen Einzugsbereich im Radius von ca. 15 km, in dem die Flugzeuge im Start- und Landeanflug eine Höhe von 914 m unterschreiten (sogenanntes LTO-Verfahren)⁷. Tatsächlich erfasst diese Art der Betrachtung nur eine minimale Menge der für die gesamte Flugstrecke des jeweiligen Fluges benötigte Menge an Kerosin. Unseren Berechnungen zufolge repräsentiert die nach LTO-Verfahren berechnete Menge an Kerosin im Jahr 2018 nur 1,35 Prozent der am Flughafen Leipzig-Halle insgesamt getankten und auf den vornehmlich interkontinentalen Langstreckenflügen verbrauchten Kerosinmengen.⁸

Weiterhin weisen wir darauf hin, dass die Klimawirkungen des Fliegens in geringen Höhen grundsätzlich bedeutend niedriger sind als beim Fliegen in großen Höhen. Beim Fliegen in großen Höhen geht man davon aus, dass sich die Klimawirkungen um den Faktor 3 um nicht-CO₂-bedingte Faktoren erhöhen.⁹

Eine Berechnung mit Bezug auf die LTO-Berechnungen ist nicht geeignet, die durch den vom Flughafen Leipzig-Halle ausgehenden Flugverkehr tatsächlich verursachten Treibhausgasemissionen zu beurteilen.

7 Müller, S. 11ff

8 LTO Angaben an Treibhausgasemissionen gemäß Halbstreckenprinzip in 2028 65.000 CO₂ bei Gesamtemissionen in Höhe von 4,85 Mio. t CO₂eq

9 Müller, S. 20

3. Das Gutachten beschränkt sich bei der Betrachtung der Klimawirkungen ausschließlich auf den auf den Ausbau des Flughafens zurückgehenden innerdeutschen Flugverkehr.

Nicht betrachtet werden

- a) die Emissionen über Deutschland bei internationalen Flügen,
- b) die Emissionen bei Überflügen über andere Länder,
- c) die Emissionen bei Überflügen über internationale Gewässer.

Die innerdeutschen Flüge und deren Klimaauswirkungen betreffen ohnehin nur 10 Prozent der Frachtflugbewegungen von und nach Leipzig-Halle.¹⁰

Das Büro *Müller* beruft sich bei diesem völlig verkürzten Ansatz auf die Berichtskonventionen gemäß dem Protokoll von Kyoto. Diese selbst auferlegte Beschränkung muss zurückgewiesen werden. Gefragt ist nach den Klimaauswirkungen, die ein zusätzlicher Umschlag von 490.000 t/a¹¹ auf das Weltklima haben werden, mit dem Kyoto-Protokoll hat das nichts zu tun.

Gemäß dem heutigen Stand der Technik und der eingesetzten Fluggeräte berechnen wir die Klimawirkungen von zusätzlichen 490.000 t/a an umgeschlagenen Gütern bei angenommenen gleichbleibenden Destinationsstrukturen wie im Jahr 2018 für das Jahr 2032 mit zusätzlichen ca. 1,875 Mio. t CO_{2eq}.¹²

Im Verhältnis zum Jahr 2018, für das wir eine Klimaauswirkung in Höhe von 4,85 Mio. t CO_{2eq} berechnet haben¹³, stellt diese Zusatzmenge keine Petitesse, sondern eine erhebliche Menge dar. Bezogen auf die Plannullfallmenge beträgt die Steigerungsrate an Treibhausgasen 25 Prozent.

4. *Müller* bemüht an vielen Stellen¹⁴ unverbindliche Versprechen, Zielsetzungen, Vorschläge und Selbstverpflichtungserklärungen, um der an anderer Stelle behaupteten zukünftigen Entkopplung des Wachstums des Luftfrachtverkehrs vom Wachstum des fossilen Treibstoffverbrauchs eine scheinbar faktische Grundlage zu geben. Namentlich wird von „einer Erhöhung der Anstrengungen“ gesprochen. Es werden „Anreize gesetzt“ und diese „flankiert“, um sicherzustellen, dass „der Markt [...] auch aufnahmebereit“ ist. Es sollen „rasche Einigungen erzielt werden“, die „zu einer Minderung der [...] Emissionen beitragen dürfte[n]“. Mehr unverbindliche Prosa geht wohl kaum und ist eines wissenschaftlichen Ansatzes unwürdig, zumal in der Zusammenfassung völlig unsystematisch und damit überraschend vom Konjunktiv in den Imperativ gewechselt wird: „Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die

10 Müller, S. 11

11 Intraplanconsult 2020; S. 47

12 $490.000 \text{ t} : 2 \times 0,81 \text{ t Kerosin/ t Fracht} \times 3,15 \text{ kg CO}_2 / \text{kg Kerosin} \times 3,0 \text{ (RFI-Faktor)} = 1,875 \text{ Mio. t CO}_{2eq}$

13 S. Stellungnahme BUND vom 19.5.2022

14 Müller, S. 17 ff

Flugverkehrsemissionen durch den Einsatz von SAF deutlich sinken werden“.

¹⁵ Diese Aussage ist weder sachlich noch logisch zu rechtfertigen in dem Fall, dass das Luftverkehrsaufkommen schneller wächst als der Anteil potenzieller E-fuels-Beimischungen.¹⁶

Inwieweit den Versprechen und Zielsetzungen tatsächliche konkrete und abrechenbare Maßnahmen folgen, muss dahingestellt bleiben und darf keinesfalls zum Anlass genommen werden, die konkreten durch die geplanten Ausbaumaßnahmen bedingte Steigerung der Treibhausgasemissionen unter Berücksichtigung einer ungewisse Zukunft im vorausseilenden Gehorsam kleinzurechnen.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass trotz schon seit längerer Zeit bestehender Selbstverpflichtungserklärungen und blumiger Ankündigungen die Entkopplung von Wachstum und Verbrauch im Frachtflugverkehr nicht stattgefunden hat.¹⁷

Auf dieser Erfahrung gründet sich die Vermutung, dass dies auch in Zukunft nicht gelingen wird.

Ob die Flugverkehrsemissionen durch den Einsatz von SAF deutlich sinken werden, ist höchst umstritten und äußerst ungewiss.¹⁸ Solange der Flugverkehr deutlich schneller wächst als die SAF-Beimischungen, ist diese These überhaupt nicht ernsthaft vertretbar. Ganz im Gegensatz dazu ist eher zu bezweifeln, dass sich die Beimisch-Mengen von Bio-Kerosin noch erhöhen lassen¹⁹, geschweige denn die Tatsache, dass die Menge von Bio-Kerosin zurückgefahren werden muss.²⁰

Noch ungewisser sind die zur Verfügung stehenden Mengen an E-fuels und deren Preisstellung.²¹

Diesen äußerst vagen Annahmen stehen im Falle eines Ausbaus die sehr konkreten und unwiderruflichen Eingriffe in Umwelt und Natur und die damit zusammenhängenden gestiegenen Treibhausgasemissionen entgegen.

15 Müller, S.27

16 Bei einer angenommenen Verdopplung des Frachtvolumens von 2018 auf 2032 würde sich die fossile Treibstoffmenge bei einer Beimischquote von 15 Prozent in 2032 um 70 Prozent erhöhen.

17 S. Umweltbericht DHL 2020; S. 50

18 Qatar Airways Chef Akbra Al-Baker: „jeder redet darüber, aber realistischereweise gibt es nicht genügend Produktionskapazität“, in *aero.de*. Wie belastbar sind die SAF-Quoten der EU?

<https://www.aero.de/news-45146/Al-Baker-zweifelt-an-ausreichender-SAF-Verfuegbarkeit.html#:~:text=Die%20IATA%20h%C3%A4lt%20bis%202050,449%20Milliarden%20Liter%20SAF%20entsprechen.>

19 Grün fliegen oder greenwashing, in *i-Magazin*; <https://i-magazin.com/gruen-fliegen-oder-greenwashing/>

20 Lemke will Biosprit abschaffen, in *Handelsblatt* vom 17.5.2022; <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/kraftstoff-lemke-will-biosprit-abschaffen-problem-fuer-wissing/28349504.html>

21 „E-fuels- so steht es um synthetischen Kraftstoff, das kostet er“ in *Autobild* vom 14.7.2022; <https://www.autobild.de/artikel/e-fuels-kosten-synthetische-kraftstoffe-benzin-diesel-verbrenner-21693013.html>

5. *Müller* argumentiert mehrfach, dass im Falle der Ablehnung der Ausbaumaßnahme durch diese Ablehnung das Wachstum des Frachtflugverkehrs weltweit nicht zu beeinflussen wäre und sich die Frachtverkehrsströme ihren Weg unter Umgehung (Umfliegung) von Leipzig-Halle suchen und auf andere inländische oder europäische Flughäfen ausweichen würden. Im Kern argumentiert *Müller* dahingehend, dass einem singulären Flughafen wie Leipzig-Halle in diesem Sinne keine Treibhausgasemissionen zuzurechnen seien, weil diese ansonsten anderswo anfallen würden. Diese zuvor beschriebene Ausweichwahrscheinlichkeit nimmt er mit ca. 50 Prozent an und kürzt die ohnehin schon dezimierten CO₂-Mengen noch einmal um den Faktor 50 Prozent ein.²²

Auch diese Argumentationsweise muss von uns zurückgewiesen werden, läuft sie doch in Konsequenz darauf hinaus, dass den Entscheidungsträgern die Verantwortung für die hier zu treffenden Entscheidungen durch eine höhere Gewalt, an die man sich nur anzupassen habe, abgenommen wird. Letztlich wird durch diese Argumentationsweise die Berechtigung der Prüfung einer Einzelmaßnahme auf deren Klimaverträglichkeit in Frage gestellt.

Diese Argumentation widerspricht zudem der zweifelsfreien Klarstellung des BVerfG (vgl. Beschluss vom 24.03.2021, 1 BvR 2656/18 u.a.), wonach Klimaschutzerfordernisse in der BRD nicht mit Verweis darauf, dass an anderer Stelle in der Welt – angeblich – weniger getan werde, in Frage gestellt werden dürfen.

Jede Ausweitung des internationalen Luftverkehrs korrespondiert mit den für diese Ausweitungen notwendigen und zu schaffenden Infrastrukturen an Fluggeräten und bodenseitigen Infrastrukturen.

Ganz im Gegensatz zu den Annahmen und Behauptungen von *Müller* bedeutet eine Ausweitung der Luftfrachtkapazitäten in Leipzig-Halle auch Kapazitätserweiterungen der Infrastrukturen an den Korrespondenzflughäfen des DHL-Netzwerkes. Auch diese Kapazitätserweiterungen sind logisch und folgerichtig der Ausweitung des DHL-Frachtflugverkehrs anzurechnen. Insofern wäre der Ausbau des Hubs Leipzig-Halle klimapolitisch nicht isoliert, sondern einbettet in die Gesamtausbaustrategie von DHL und deren klimatische Auswirkungen zu betrachten. Nicht eine Verminderung und Kleinrechnung, sondern eine Mehrung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen wäre die richtige Herangehensweise in der Betrachtung der klimatischen Auswirkungen der geplanten Maßnahme.

In der Betrachtungsweise von *Müller* wird der Flughafen Leipzig-Halle aus der Rolle des Treibers des Klimawandels in die Rolle des „Opfers“ versetzt, welches sich durch die geplanten Maßnahmen einer sonst unumgänglichen Verlagerung von Verkehrsströmen versucht zu entziehen. Auch dieser Täter-Opfer- bzw. Ursache-Wirkung-Umkehr muss widersprochen werden.

22 Müller, S. 13

Ganz im Gegenteil sind wir davon überzeugt, dass sich erst auf Basis der durch staatliche Entscheidungen geschaffenen Infrastrukturen (Luft-)Verkehre in den jetzt bekannten Ausmaßen entwickeln konnten und dass jede staatliche Investition in verkehrliche Strukturen das Verkehrsaufkommen in diesen Strukturen beflügelt.

Die in der Vergangenheit geschaffenen (Luft-)Verkehrsinfrastrukturen haben mit ihrem Angebot erst die Nachfragen geschaffen, die jetzt zu den dramatischen Klimaveränderungen führen.

Ein weiterer Ausbau klimaschädlicher Infrastrukturen in Deutschland ist unvereinbar mit einer positiven Beispielwirkung, die Deutschland in Sachen Nachhaltigkeit einzunehmen gedenkt.

Stellungnahme zum Gutachten Intraplan Consult GmbH vom 09.01.2023 zur „Ermittlung der [...] Treibhausgasemissionen der innerdeutschen Flugbewegungen“

Wir nehmen Bezug auf die vorstehende diesbezügliche Stellungnahme zu dem zusammenfassenden Gutachten von Müller BBM Cert Umweltgutachten GmbH, welches auf Gutachten von Interplan Consult Bezug nimmt und ergänzen wie folgt:

1. Wir bestreiten, dass es sich bei den sogenannten „Expressgütern“ in der großen Mehrheit der so deklarierten Güter um Expressgüter im engeren Sinne für Notfallgüter oder Güter für Kriseneinsatzfälle handelt, sondern „um überwiegend [...] Waren, die von spezialisierten Versandunternehmen an die bestellenden Endverbraucher verschickt werden“ (Intraplan Consult, 2023, S. 5). Insofern Ersatzteile verfliegen werden, deren „kurzfristige Verfügbarkeit den reibungslosen Ablauf der Wertschöpfungsketten sicherstellt“ ist deren kurzfristige Zurverfügungstellung per Luftfracht nur deshalb notwendig, weil die Bestellenden die Produktion der Güter in den letzten Jahren in Billiglohnländer ausgelagert haben und standortnahe Zwischenlager abgebaut wurden. Mitnichten rechtfertigt die angesprochene Ersatzteilversorgung eine Versorgung auf dem Luftweg und schon gar nicht zwingend einen Umschlag in der Nacht.²³
2. Die Mengenangaben für den innerdeutschen Luftverkehr von/an Leipzig-Halle in Tab. 2.3 (50.000 t) stimmen nicht mit den Angaben in Tab. 3.3 (83.000 t) überein.

23 Friedrich Theissen: Ein Flughafenkonzept für NRW Grundzüge einer rationalen Flughafenpolitik Fakultät für Wirtschaftswissenschaften TU Chemnitz; 5/2016

Richard Vahrenkamp (https://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Vahrenkamp)

<https://docplayer.org/1117769-Nachtflugverbot-logistik-kann-ausweichen-prof-dr-richard-vahrenkamp-universitaet-kassel-fb-wirtschaftswissenschaften.html>

3. In Tab. 4.1. wird im Planfall von einem zusätzlichen Transportvolumen von 2.818.790 Tonnenkilometer (tkm) ausgegangen; in Tab. 4.5 jedoch nur eine Menge von 193.443 tkm ausgewiesen.
4. Intraplan Consult stellt für den Energieverbrauch pro tkm einen Anstieg von 2018 auf 2021 von 22,82 Mj/tkm auf 25,40 Mj/tkm fest. Dieses Wachstum ist offensichtlich trotz technischen Fortschritts und Flottenerneuerung nicht zu vermeiden gewesen. In Umkehrung dieser Fakten und entgegen der festgestellten Tendenz, veranschlagt Intraplan Consult für die Jahre ab 2023 bis 2032 eine jährliche Effizienzverbesserung von 1 Prozent und kürzt die tkm-Verbräuche auf 22,75 Mj/tkm in 2032 ein. Wir widersprechen hiermit dieser Annahme.
5. Unter allen z.Zt. gegebenen Erkenntnissen ist die Annahme einer Beimischquote in Höhe von 15 Prozent als nicht gesichert und eher unrealistisch anzusehen. Die auf Seite 14, Fußnote 24 angegebenen Zahlen würden bedeuten, dass die auf Biomasse basierenden Kerosinmengen in Höhe von 13 Prozent und einer Menge von 1,43 Mio. t Bio-Kerosin in Deutschland nur für den Flugverkehr zur Verfügung stehen müssten.²⁴ Diese Menge ist unter heutigen aber vor allem zukünftigen Gegebenheiten völlig unrealistisch und diesbezügliche Annahmen sind zurückzuweisen.²⁵

Stellungnahme zur „Betroffenermittlung für den Prognosenullfall 2032 und Planfall 2032“ der Flughafen Leipzig-Halle GmbH vom 9.3.2023

Dem BUND Landesverband Sachsen und insbesondere den BUND Regionalgruppen in Leipzig und Delitzsch sind eine Vielzahl von Fluglärmbeschwerden von Anwohnenden aus Orten bekannt, die vom Isophonen-Verlauf für 2032(!) für LeqN =45 db(A) und NAT 6 x 64 dB(A) nicht annähernd erreicht oder abgedeckt werden (LDS – Bild 3-2), sich aber durch den Flugbetrieb schon im jetzigen Betriebsmodus erheblich gestört und in ihrer Nachtruhe gehindert sehen.

Dies sind Beschwerden aus den Orten: Taucha, Brandis, Naunhof, Thallwitz, Eilenburg, Zwenkau, Markkleeberg, Delitzsch, Leuna, Bad Dürrenberg, Leipzig-Lützschena, Leipzig-Wahren, Leipzig Böhlitz-Ehrenberg, Leipzig Burghausen. Diese Aufzählung ist längst nicht vollständig.

Offensichtlich sind die Berechnungsmethoden mit LeqN sowie die NAT-Kriterien und die diesen zugrunde liegenden Mittelwerten nicht annähernd geeignet, die Betroffenheit der Anwohnenden in Quantität und Qualität in der Realität zu erfassen und korrekt abzubilden.

²⁴ Jahresverbrauch fossiles Kerosin 2020 in Deutschland: ca. 11 Mio.t

²⁵ Factsheet Biosprit, in Greenpeace, <https://www.greenpeace.de/klimaschutz/mobilitaet/biosprit-umweltpolitischer-unfug>

Wie ist es sonst zu erklären, dass es trotz des geplanten Anstieges der Flugbewegungen und einer Verschiebung in der Struktur des Flugzeugmixes hin zu größeren und schwereren Maschinen in den Orten Leuna, Braunsbedra, Sandersdorf-Brehna, Petersberg, Zörbig und Thallwitz keine (!) vom Fluglärm betroffenen Anwohnenden in 2032 geben soll (Anzahl Betroffener Nacht, Anlage 1, Seite 6)?

Die Berechnungen der Betroffenheitsanalyse werden von uns als in der Sache irreführend, was die reale Anzahl der wirklich Betroffenen und verharmlosend, was die Konsequenzen des Weiteren Ausbaus des Flughafens für die Anwohnenden anbetrifft, zurückgewiesen.

Stellungnahme zum Gutachten Obermeyer „Schalltechnische Untersuchung – Fluglärberechnungen“ vom 15.02.2023

Die Lärmberechnungen des Gutachtens Obermeyer vom 15.02.2023 erscheinen fraglich und nicht plausibel. Wir erheben hiermit Widerspruch gegen die Repräsentativität des Gutachtens für die sich nach Planfall 2032 ergebende Lärmbelastung der Anwohnenden.

Zur Begründung:

Trotz eines Anstieges der Flugbewegungen von Plannullfall auf Planfall in Höhe von 9,1 Prozent (bzw. ca. 8.000 Starts und Landungen) und einer Strukturverschiebung hin zu schwereren Maschinen um 18 Prozent

- a) unterscheiden sich die Lärmkurven zwischen Plannullfall (PO) und Planfall (PF) nur unwesentlich,
- b) werden die im Jahr 2022 gemessenen Ln-Werte trotz einer anzunehmenden Verdopplung der Frachttonnagen von 1,5 Mio. t in 2022 auf ca. 3,0 Mio. t in 2032 an einigen Messstationen nur marginal erhöht bzw. sogar unterschritten (Tabelle 1).

	Schallmesswert (Ln 12/2022)	Rechenwert lt. Gutachten Obermeyer (2032)
Hohenheida	54,2	53,5
Rassnitz	51,4	51,3
Grosskugel	56,4	58,9
Döllnitz	52,1	53,2
Radefeld	57,2	59,5

Tabelle 1: Ln-Werte 2022 (Angaben in dB(A))

Wir erwarten Auskunft über den diesen Berechnungen zugrundeliegenden Flugzeugmix und den dem jeweiligen Flugzeugtyp beigelegten Lärmwerten.

Wir erwarten eine Lärmberechnung für 2032 auf Basis des Ist-Flugzeugmixes 2022 hochgerechnet auf PF 2032.

In einem Worst-Case-Szenario sollte davon ausgegangen werden, dass nächstens insbesondere in der Kernnacht – wie bisher – 90 Prozent der Flugbewegungen über die südliche Start- und Landebahn abgewickelt werden. (s. Flugdaten 06/2023).

Stellungnahme zum „Luftqualitätsgutachten“ Hellebrand u.a. vom 31.07.2020

Hellebrand nimmt in dem Gutachten u.a. Stellung zur Bedeutung von ultrafeinen Partikeln (UFP) in Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughäfen bzw. dem Flugverkehr. Sie stellt einerseits fest, dass es zu dem Thema eine „aktuelle Ultrafeinstaubdiskussion“ gibt (S.5) und dass dieses Thema „wirkungsseitig [...] eine große Aufmerksamkeit“ erfährt, da sich die UFP „beim Einatmen in den Lungenbläschen (Alveolen) festsetzen und von dort auch in den Blutkreislauf gelangen können“ (S.11), um dann abschließend zu erklären, dass aufgrund fehlender Bewertungen und Grenzwerte „keine Bewertung“ dieses Sachverhaltes vorgenommen wurde (S.12).

Wir widersprechen diesem Standpunkt, weil diesem Sachverhalt auch ohne amtliche Grenzwerte eine Bewertung zu Teil werden kann und muss.

Wir widersprechen diesem Standpunkt, da es unzweifelhaft ist, dass Flughäfen wesentlich (50 Prozent und mehr) zum Aufkommen von UFP in ihrem Umfeld beitragen.²⁶

²⁶ S.a. W.Herrmann u.a.; in „Auswirkungen des reduzierten Flugbetriebes während der Corona Pandemie auf die Konzentration von ultrafeinen Partikeln“; www.gefahrstoffe.de; Gefahrstoffe 81(2021), Nr. 11-12

Es ist bewiesen, dass durch Flugzeugtriebwerke verursachte UFP-Konzentrationen auch weit außerhalb des unmittelbaren Einzugsbereiches des jeweiligen Flughafens bodennah nachgewiesen werden konnten.

Es ist mit größter Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass UFP, die sich im Körper anreichern, gesundheitliche Beeinträchtigungen und schwere Krankheitsbilder nach sich ziehen können.²⁷

Aus dem Grundsatz der Gefahrenabwehr und der Vorsorge im Sinne der Gesundheit der Bevölkerung verbietet es sich einer Maßnahme zuzustimmen, mit der mit Sicherheit eine erhöhte Gefährdung der Bevölkerung einhergehen wird.

Rein vorsorglich weisen wir die zuständige Behörde darauf hin, dass im Rahmen des geltenden PFB darauf zu achten ist, dass Gefährdungen der Bevölkerung durch eine Reduzierung der UFP durch heute schon im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Machbaren durch den Einsatz schwefelreduzierten Kerosins möglich und machbar ist.

Zusammenfassung

Das Klimaschutzgesetz stellt sicher, dass klimarelevante Maßnahmen im Hinblick auf die berechtigten Interessen zukünftiger Generationen auf ein Leben in einer lebenswerten Umwelt zu beurteilen sind.

Zweifelsohne steht ein Ausbau des Frachtflughafens Leipzig-Halle und eine damit im Zusammenhang zu sehende Ausweitung des Frachtflugverkehrs diesem Ziel entgegen und jede Relativierung der Bedeutung einzelner Maßnahmen wie die des Ausbaus des Flughafens Leipzig-Halle muss in dieser Hinsicht zurückgewiesen werden. Ganz im Gegensatz zur Separierung und Einzelfallbetrachtung des geplanten Flughafenausbaus sehen wir diese Maßnahme in flächenmäßigen Zusammenhang mit weiteren im unmittelbaren Umfeld geplanten Maßnahmen wie der Erschließung des Gewerbegebietes an der Gesnerstraße mit ca. 90 ha Flächenversiegelung und des geplanten Industrievorsorgegebietes in Wiedemar mit ca. 410 ha Flächenversiegelung. Zusammen mit dem Flughafenausbau und den damit zusammenhängenden Maßnahmen nehmen diese zusätzlichen Flächenversiegelungen eine Fläche von ca. 600 ha in Anspruch. In Zeiten einer drohenden Klimakatastrophe und bedenklicher Wasserknappheiten kommen wir zu dem Schluss, dass die geplante Maßnahme wesentlich zur Erhöhung dieser Gefährdungspotentiale beitragen würde und nicht zu verantworten ist. Die Betrachtung der Klimawirkungen ist zudem methodisch, fachlich und rechtlich zu beanstanden; auf die entsprechenden Vorgaben der Rechtsprechung sei verwiesen (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, 9 A 7.21; Britz: Klimaschutz in der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, NVwZ 2022, 825; weiterführend zur Klimaverträglichkeitsprüfung in der Vorhabenzulassung siehe Verheyen/Heß/Peters/Schöneberger, Das

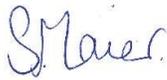
27 .Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner u.a.; Bundestagsdrucksache 19/5355; Prof. Thomas Münzel; Ärztezeitung vom 21.8.2018
Laboratory News 2019 vom 14.11.2019

Gebot der Berücksichtigung des Klimaschutzes auf Vorhabenebene – de lege lata und de lege ferenda, NVwZ 2023, 113). Danach ist das Erweiterungsvorhaben aus Sicht des BUND Sachsen bereits aus Klimaschutzgründen abzulehnen.

Wir bitten um Mitteilung, wann zum Vorhaben ein Erörterungstermin durchgeführt wird. Die in unseren Einwendungen sowohl im vorliegenden Schreiben als auch in den bisherigen Stellungnahmen aufgeworfenen tatsächlichen und rechtlichen Fragen erfordern eine mündliche Erörterung sowohl mit der Vorhabenträgerin als auch mit der Planfeststellungsbehörde und den jeweils betroffenen Fachbehörden. Pandemiegründe oder sonstige Erwägungen, die einen Verzicht auf eine Präsenzerörterung rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.

Vielen Dank für die Beachtung unserer Einwendungen.

Mit verBUNDenen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'S. Maier'.

Stephanie Maier
Landesgeschäftsführerin