

Protokoll

Zum Ortstermin/Anhörung zur Petition 07/01273/1, „Gegen die neue Flugroute“ Frachtflughafen Leipzig/Halle

Termin: 05.04.2022
Zeit: 10:02 – 12:52 Uhr
Ort: Sächsischer Landtag, A 600
Anwesenheit: siehe Teilnehmerliste

Stenografisches Protokoll
(Wortprotokoll als Ergänzung der Niederschrift nach § 41 der Geschäftsordnung des
Sächsischen Landtags)

der Anhörung
durch den Petitionsausschuss
am 5. April 2022, von 10:02 bis 12:52 Uhr, im Raum A 600

(Beginn der Anhörung: 10:02 Uhr)

Vors. Simone Lang: Sehr geehrte Damen und Herren! Ich begrüße Sie zur Anhörung und zum Vor-Ort-Termin – oder: Ortstermin – zur genannten Petition. Ich freue mich, dass Sie so zahlreich erschienen sind.

Ich möchte Ihnen ganz kurz als „Herrin des Verfahrens“ erklären, wie wir heute agieren werden. Bitte sehen Sie es mir nach: Sie werden vielleicht sagen, dafür müsste viel mehr Zeit sein. Aber ich glaube, wir haben ganz viele Fakten schon auf Papier ausgetauscht und natürlich auch verschiedene Leute schon angehört. Ich würde einfach meinen Kolleginnen und Kollegen, die heute hier mit mir sitzen, vor allen Dingen die Möglichkeit geben, Fragen zu stellen. Deswegen bitte ich Sie, in Ihren Ausführungen wirklich so fair zu sein und diese möglichst kurzzufassen, also auch, wenn es eine PowerPoint-Präsentation gibt. Wenn wir auf die Fülle der Sachverständigen und Petenten schauen, dann werden wir nicht für jeden 10 Minuten Zeit haben – dann sitzen wir nämlich morgen früh noch hier –, sondern es geht wirklich darum, effektiv miteinander zu arbeiten.

Deswegen würde ich am Anfang eine kurze Vorstellungsrunde vorschlagen. Ich würde auch darum bitten, dass sich die BI oder die Petenten darauf einigen, wer spricht. Nicht jeder muss sprechen; denn Sie sind sich ja auch im Verfahren einig, wie was sein soll.

Meine Kollegen darf ich Ihnen kurz vorstellen: Zu meiner Linken sitzen Herr Alexander Wiesner und Frau Tändler-Walenta. Zu meiner Rechten sitzen Herr Frank Richter und Frau Christin Melcher. Ich weiß nicht, ob Herr Flemming noch kommt. Das sind diejenigen, die sich dieser Petition annehmen. Ich bin heute nur diejenige, die durch das Verfahren führt. Ich bin also weder Berichterstatterin noch in die Sache involviert, sondern ich versuche nur, meinen Kollegen den Rücken freizuhalten, sodass sie sich auf das Verfahren konzentrieren können.

Ich würde Sie darum bitten, dass wir das, was wir heute sprechen, stenografisch, als Protokoll, festhalten dürfen. Wenn ich dagegen von Ihnen keine Einwände sehe, dann würde ich dem Verfahren so zustimmen wollen. Gibt es dagegen Einwände? – Das kann ich nicht erkennen.

Ich würde gern die Teilnehmerliste durchgehen, damit wir wissen, wer da ist, und dann mit der Vorstellungsrunde beginnen, wenn das so in Ordnung wäre. – Ich sehe keine Einwände.

Ich beginne mit der Bürgerinitiative „Gegen die neue Flugroute“. Vertreter ist Herr Matthias Zimmermann. Ihn habe ich schon gesehen. Ich grüße Sie. Guten Morgen!

Matthias Zimmermann: Guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Mein Name ist Matthias Zimmermann. Ich bin Pressesprecher der Bürgerinitiative „Gegen die neue Flugroute“ und letzten Endes auch des großen Aktionsbündnisses gegen den Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle, das sich in den letzten Monaten und anderthalb Jahren so zahlreich zusammengeschlossen hat.

Wir sind heute mit zehn Mann angereist und denken, dass die Personen, die wir ausgewählt haben – der Andrang war verständlicherweise groß, hierherzukommen –, uns relativ repräsentativ darstellen können. Etwas unterrepräsentiert – ich will es einmal

so sagen – ist leider Gottes die Jugend, aber nicht deshalb, weil wir nicht genügend hätten. Sie kennen die Aktionen, die um den Flughafen herum stattfanden. Da ist doch ein sehr großes Engagement erkennbar. Aber viele sind halt im Abitur oder im Studium bzw. in der Lehre, wo man also nicht einfach sagen kann: „Da komme ich mal mit.“ Aber es ist schön, dass wir jedenfalls eine Aktivistin gewinnen konnten, die unter anderem die Protestbewegung „Cancel LEJ“ letztes Jahr bei DHL begleitet hat.

Die Sprecher werden heute sein Herr Prof. Labrenz, Mitstreiter von uns, Peter Büscher und meine Person.

Vors. Simone Lang: Sehr schön, vielen Dank. Danke, dass Sie sich auf den Weg gemacht haben und da sind.

Ich würde zum SMWA kommen. Gemeldet ist Herr Steffen Wenzel-Halangk. Ich grüße Sie.

Steffen Wenzel-Halangk: Ich grüße Sie auch. Ich bin zuständiger Referent für die Genehmigung und Aufsicht der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden. Ich habe auch die Stellungnahme geschrieben als Träger öffentlicher Belange für das SMWA und stehe hier für fachliche Themen gern zur Verfügung.

Vors. Simone Lang: Das ist sehr schön. Vielen Dank. – Von der Landesdirektion sind eingeladen Herr Holger Keune und Herr Claus-Peter Susok. Ist das richtig?

Holger Keune: Ja. Ich bin Leiter des Planfeststellungsreferats in der Abteilung für Infrastruktur der Landesdirektion.

Vors. Simone Lang: Danke schön. – Der Oberbürgermeister der Stadt Leipzig wird vertreten durch das Umweltamt, Herrn Peter Wasem und Frau Gabi Fischer. Ist das richtig?

Peter Wasem: Ja, Peter Wasem, Amt für Umweltschutz – so heißt es korrekt.

Vors. Simone Lang: Ja, okay.

Peter Wasem: Da sind wir eitel in Leipzig.

(Heiterkeit)

Vors. Simone Lang: Ist recht.

Peter Wasem: Ich würde nachher mehr sagen, auch zu meinen Aufgaben.

Vors. Simone Lang: Okay.

Peter Wasem: Frau Fischer muss ich leider entschuldigen.

Vors. Simone Lang: Okay, vielen Dank. – Wir haben auch vertreten den Flughafen Leipzig/Halle GmbH, als Betreiber. Hier sind gemeldet Herr Götz Ahmelmann, Vorsitzender der Geschäftsführung, Frau Kerstin Rehfeld, Leiterin Liegenschaften, und Steffen Mäder, Leiter Umweltschutz. Ist das richtig?

Götz Ahmelmann: Einen schönen guten Morgen! Das ist so richtig, und dem ist nichts weiter hinzuzufügen. Neben mir haben Frau Rehfeld und Herr Mäder Platz genommen.

Vors. Simone Lang: Herzlich willkommen! – Wir haben noch gemeldet den Fluglärmschutzbeauftragten für Sachsen aus dem SMWA, Herrn Jörg Puchmüller, gemeldet.

Jörg Puchmüller: Ich bin seit sieben Monaten Fluglärmschutzbeauftragter. Von der Aufgabe her müsste ich eigentlich zwischen den beiden Tischreihen sitzen. Ich versuche also, zwischen der Seite, die hier repräsentiert ist, und der anderen Tischreihe zu vermitteln.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. Es ist schön, Sie kennenzulernen. Schön, dass Sie da sind.

Jörg Puchmüller: Danke.

Vors. Simone Lang: Wir haben noch den Lärmmediziner an der Universität Mainz, Prof. Dr. Münzel, bei uns. Auch Ihnen ein herzliches Willkommen!

Prof. Dr. Thomas Münzel: Vielen Dank für die Einladung! Ich habe es Herrn Richter schon gesagt: Ich bin extra mit dem Zug gekommen, nicht mit dem Flugzeug.

(Heiterkeit)

Die zehn Stunden Zugfahrt habe ich gern auf mich genommen. – Wir machen Lärmwirkungsforschung seit 2006 und sind weltweit eigentlich die einzige Gruppe, die das forschungsmäßig betreibt. Insofern gibt es viele Aspekte, die ich, glaube ich, einbringen kann und die Sie verstehen lassen, warum eine Zunahme von Fluglärm möglicherweise gesundheitliche Nebenwirkungen hat, die so nicht akzeptabel sind.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. Ich hoffe, dass es auch entsprechende Bonuspunkte gibt.

Ich freue mich auch, dass Frau Zink vom Petitionsdienst und der Stenografische Dienst dabei sind. Auch Ihnen ein herzliches Willkommen und vielen Dank.

Wir würden mit PowerPoint-Präsentationen einsteigen. Ich bitte Sie, Herr Zimmermann, uns Ihre kurz vorzustellen. Im Nachgang wird sich die Fragerunde anschließen. Ich wünsche gutes Gelingen und ein faires Miteinander.

Vielleicht noch vorneweg: Was wir hier als Petitionsausschuss tun, ist nicht Rechtsprechung – das sage ich immer vorneweg –, sondern wir sind dafür da, zu prüfen, ob die Verfahren so, wie sie gelaufen sind, den entsprechenden Vorgaben entsprechen bzw. ob sie richtig sind. Wir versuchen wirklich, die Sache von allen Seiten zu beleuchten und unvoreingenommen an sie heranzugehen. Insofern: Sehen Sie es uns nach, wenn wir vielleicht manchmal Fragen stellen, die für Sie weniger verständlich sind. Aber wir sind nicht die Experten.

Bitte schön, Herr Zimmermann.

(Kurze Unterbrechung wegen technischer Probleme mit der PowerPoint-Präsentation)

Vielleicht können Sie uns die eine oder andere Folie schon einmal vorstellen, wenn Sie das Bild dazu nicht unbedingt brauchen.

Matthias Zimmermann: Das ist ein bisschen problematisch. Es geht schon eines in das andere über.

(Beifall nach Start der PowerPoint-Präsentation)

Zunächst einmal vielen Dank an den Petitionsausschuss, der die Notwendigkeit einer Anhörung zu dieser Petition erkannt hat. Wenn wir das Petitionsaufkommen der letzten Jahre richtig interpretieren, zählen wir wohl, ohne unbescheiden zu sein, zu den umfassendsten Petitionen, die in den letzten Jahren eingereicht wurden.

(Folie 1: Kein weiterer Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle – 10 690 Unterstützer – 3 300 Kommentare)

Wie viel Emotionalität und Verantwortungsbewusstsein in den fast 11 000 Unterstützern stecken, zeigen auch die über 3 000 Kommentare, die wir zu unserer Petition erhalten haben. Ich lege Ihnen am Anfang dieses Vortrags zur Einführung diese kleine Auswahl an Zitaten zur Verinnerlichung ans Herz.

(Folie 2: Gliederung)

Wir haben unsere Präsentation in drei Teile aufgeteilt: zunächst eine kurze Einführung meinerseits in die Problematik, dann zu den ökonomischen und rechtlichen Aspekten Prof. Dr. Labrenz und zu den arbeitsmarktpolitischen Aspekten unser Mitstreiter Peter Büscher.

(Folie 4: Einführung in die Problematik – Das Versprechen – Das Vorhaben)

Für ein demokratisches System, meine sehr verehrten Damen und Herren, sind Verlässlichkeit und Vertrauen Grundpfeiler. Das gilt für die Verwaltung, und das gilt erst recht für die Verantwortlichen in der Politik. Die Geschichte des Ausbaus des Flughafens Leipzig hat allerdings gezeigt, dass diese eine „Leidfähige“ ist. Hoffnung schöpften die Bürger in den letzten Jahren, da sich ein Umdenken nicht nur an der Basis andeutete, sondern eben auch in der Politik.

Sie sehen auf der Folie unsere „Fluglärm-Ampel“ mit den Versprechen, die die sächsische Koalition uns 2019 gegeben hat: Reduzierung der Fluglärmbelastung, Spreizung der Start- und Landeentgelte, gleichmäßige Bahnverteilung, Abschaffung der Südabkurvung, Neuaufstellung der Fluglärmkommission und Fluglärmschutzbeauftragter. Den letzten Punkt konnten wir mit einem Grün versehen; wir sind mit Herrn Puchmüller tief im Gespräch.

Dem steht nun allerdings entgegen, dass der Frachtflughafen ausgebaut werden soll. Dabei geht es nach jetzigen Erkenntnissen allein beim DHL-Hub um eine Kapazitätserweiterung um 60 %.

Dabei muss man natürlich noch festhalten, dass das hier vollkommen isoliert betrachtet wird, dieser Ausbau des Frachtflughafens. Alles, was wir hier darlegen, bezieht sich – und kann sich nur beziehen – auf den Ausbau des Frachtflughafens.

Nebenbei, in aller Stille und schleichend, entwickelt sich natürlich Amazon riesig am Flughafen, und zwar mit eigenen Flugzeugen.

Die Gesellschaft nimmt auch mit großer Sorge zur Kenntnis, dass sich dieser Flughafen seit Jahren schleichend immer mehr zum Militärdrehkreuz entwickelt. Das Hubschrauberprojekt – für 60 Militärhubschrauber – wird derzeit so im Verborgenen geführt. Wenn man dazu nachfragt, bekommt man immer ausweichende Antworten.

Mit großem Enthusiasmus wird seitens des SMWA nun auch noch die Ansiedlung von Dornier hofiert.

Wie gesagt, das alles kommt zu dem, was wir hier heute sagen, noch dazu. Oder: soll noch dazukommen; denn dafür gibt es keine einzelnen Planfeststellungsverfahren.

(Folie 5: Einführung in die Problematik – Klimaschutz)

Wir sprechen beim Flughafen Leipzig schon heute von der lautesten stadtnahen nächtlichen Lärmquelle Deutschlands und vom klimaschädlichsten Flughafen. Insofern haben wir die Antragsunterlagen des Flughafens Leipzig so genau wie möglich analysiert. Ich muss dazusagen: Das sind 3 500 Seiten, die die Bürger durcharbeiten durften.

Wir wollten ganz einfach sehen, was sich vor den Haustüren von Leipzig, Schkeuditz und Halle nach dem Willen der Landesregierung abspielen soll. Im oberen Diagramm sehen Sie, dass wir im Jahr 2032 knapp 57 000 Starts- und Landungen haben werden. Maximal ergibt das nach unserer Hochrechnung pro Nacht 240 Starts und Landungen.

Wenn Sie sich das bitte vergegenwärtigen! Rechnen Sie das hoch – acht Stunden; vieles konzentriert sich ja auf die Kernnacht –, dann kommen Sie zu dem Ergebnis: Alle zwei Minuten fährt ein großer Rasenmäher an Ihnen vorbei. Bloß zur Verdeutlichung!

Das war die Lärmbetrachtung ganz allgemein. Wenn wir es emissionsmäßig betrachten, dann haben wir – nach LTO-Zyklus – im Jahr 2032, wenn dieser Ausbau so kommt, CO₂-Emissionen von 195 000 Tonnen.

Wenn ich davon spreche, dass der Flughafen Leipzig schon heute der klimaschädlichste ist, dann verweise ich auf das Diagramm unten rechts von Folie 5: Der CO₂-Ausstoß am Flughafen Frankfurt pro Start und Landung beträgt 1,01, in Leipzig 1,92. Ich glaube, dazu brauchen wir gar nichts weiter zu sagen.

(Folie 6: Einführung in die Problematik – Klimaschutz)

Was die Klimaproblematik anbetrifft, so haben wir uns die Mühe gemacht, die CO₂-Emissionen des Flughafens Leipzig und den daraus folgenden Klimaschaden zu berechnen. Wir kommen – nach dem Halbstreckenprinzip – auf 3,2 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen im Jahr 2032.

Das Umweltbundesamt, das muss man wissen, errechnet aber viel höhere CO₂-Emissionen der Flugzeuge. In der Literatur findet man für den RFI-Faktor eine Spannweite von 1,7 bis 6. Wir haben den RFI-Faktor 3 genommen. Wir sind also moderat; wir wollen ja nicht übertreiben. Damit kommen wir auf ein klimaschädliches CO₂-Äquivalent von 9,6 Millionen Tonnen. Die Schädlichkeit ist deshalb so hoch, weil in den höheren Lagen mehr Giftstoffe ausgeschieden werden und der Zerfall des CO₂ eben anders ist.

Das sind Berechnungen des Umweltbundesamtes; das haben wir uns nicht ausgedacht.

Demnach wird der Flughafen Leipzig im Jahr 2032, sollte das Ausbauprojekt so kommen, jährlich einen Klimaschaden in Höhe von 643 Millionen Euro verursachen. Auf der einen Seite schließen wir in Lippendorf ein Kohlekraftwerk; aber am Flughafen Leipzig bauen wir das Gleiche – CO₂-mäßig – noch einmal auf. Eigentlich unsinnig!

(Folie 7: Einführung in die Problematik – Lärmbelastung)

Kommen wir zur Lärmbelastung. Schon heute, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist die Lärmbelastung für die Betroffenen unerträglich. Ich habe Ihnen beispielhaft die Zahlen für einige betroffene Gemeinden mitgebracht. Wie Sie sehen, ist seit 2018 die ganze Sache stetig am Steigen. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die erste Folie; es müsste eigentlich leiser werden.

Wir haben schon heute in einigen Gebieten so hohe Dezibel-Werte, dass die Einstufung als Übernahmegebiet infrage kommt; ab 58,7 Dezibel in der Nacht ist das der Fall. So weit sind wir heute schon, das heißt in einer Situation, in der am Flughafen noch nichts weiter ausgebaut worden ist.

Einen Übernahmeanspruch hätten dann zum Beispiel in Großkugel 2 300 Einwohner, in Rackwitz 5 317 Einwohner und in Hohenheida 600 Einwohner. Das kann, wenn man sich die Entwicklung der Dezibel-Werte anguckt, schon im nächsten Jahr der Fall sein.

(Folie 8: Einführung in die Problematik – Lärmbelastung)

Wir haben uns in diesem Zusammenhang die Luftverkehrsprognosen des Antragstellers angeschaut. Dabei mussten wir feststellen, dass das Wachstum an Frachttonnage hauptsächlich durch Großraumflugzeuge realisiert werden soll. Angesichts dessen fragen wir uns natürlich: Warum brauchen wir dann noch 37 zusätzliche Stellplätze?

Das ist aber nur die eine Sache. Die andere Sache ist, dass immer gesagt wird, die neuen Flugzeuge seien leiser.

(Folie 9: Einführung in die Problematik – Lärmbelastung – Sind moderne Großraumfrachter wirklich leiser?)

Sie sehen an diesen Daten, dass dem offensichtlich nicht so ist. Entweder bleiben sie vom Lärm her gleich, oder sie liegen sogar geringfügig höher.

Dazu kommt natürlich noch: Bis eine riesengroße Maschine sozusagen „auf Tour“ ist, dauert es schon etwas länger als bei einem normalen Flugzeug. In dieser Zeit ist also

im Umkreis ein riesiges Dröhnen zu verzeichnen. Das ist mit den normalen Flugzeugen gar nicht mehr zu vergleichen. Diese neuen Flugzeuge haben also wesentlich mehr wahrnehmbare negative Geräusche. Das soll nun aber laut den Ausschreibungsunterlagen passieren.

(Folie 10: Einführung in die Problematik – Lärmbelastung)

Ich bitte Sie, das, was ich bisher gesagt habe, zu verinnerlichen. Dann sollten Sie noch wissen, dass die WHO empfiehlt, den Nachtfluglärm auf weniger als 40 Dezibel zu reduzieren. Wir waren vorher bei 58; das möchte ich nur noch einmal sagen. Wenn auch das Umweltbundesamt für stadtnahe Flughäfen ein generelles Nachtflugverbot empfiehlt, dann frage ich mich ganz ehrlich: Warum soll dann noch ein Flughafen ausgebaut werden, der bereits eine 24-Stunden-, das heißt eine Nachtfluggenehmigung hat? Das ist vollkommen gegen den Strich. Das kann man ganz einfach so nicht machen. Es ist auch nicht verständlich.

Das zu meinem Teil der Einleitung.

Ich möchte jetzt an unseren Freund Prof. Labrenz für seine Erklärungen weitergeben. Er wird sich mit den ökonomischen und rechtlichen Aspekten des Flughafenausbaus auseinandersetzen. Die nächsten zwei Themen sind bisher sozusagen die Tabuthemen gewesen; dazu sollte nach außen hin wenig kommuniziert werden. Das ist sicherlich sehr interessant für Sie.

Herzlichen Dank.

Prof. Dr. Helfried Labrenz: Hallo erst einmal in die Runde! Vielen Dank für die Möglichkeit, hier uns kurz vorzustellen und die Interessen zu vertreten. Ich möchte nur kurz über die Folien hinweggehen und nicht allzu lange ausführen.

Für mich war und ist die gesamtwirtschaftliche Betrachtung interessant. Ich weiß, es gibt einen Interessenkonflikt. Diesen kann man natürlich nur im konstruktiven Diskurs lösen. Dazu möchte ich beitragen. Das ist Sinn und Zweck, warum ich hier bin.

(Folie 12: Ökonomische und rechtliche Aspekte – Monetäre Bewertung subventionierter privater Investitionen)

Man muss zwischen privatwirtschaftlichen Investitionen und Infrastrukturinvestitionen oder Subventionen auf gesamtwirtschaftlicher Ebene unterscheiden. Auf gesamtwirtschaftlicher Ebene ist es nun so, dass auch immer die Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt werden muss. Das bedeutet in dem Fall, dass man neben den positiven auch die negativen externen Effekte betrachten muss. Das sind die Lärmemissionen und die Schadstoffemissionen.

Nach den Verwaltungsvorschriften zur Sächsischen Haushaltsordnung ist es angedacht, dass eine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt werden muss, auch bei Subventionen. Ich bin ganz guter Dinge, dass das dann auch korrekt so gehandhabt wird.

Man kann hier auch auf den Subventionsbericht des Bundes zurückgreifen, der explizit sagt, hier blau hinterlegt: Externe Effekte müssen berücksichtigt werden.

Weiterhin besagt der Subventionsbericht des Bundes, dass Finanzhilfen, wenn sie denn gewährt werden, im Idealfall degressiv abgebaut werden. Irgendwann muss eine Gewinnerzielungsabsicht vom Flughafen da sein.

(Folie 13: Ökonomische und rechtliche Aspekte – Evaluierung der bisherigen Subventionszahlungen)

Ich habe hier vom Jahr 2008 bis zum Jahr 2020 die privaten Zuzahlungen der Gesellschafter – oder: des Gesellschafters; in dem Fall ist es die Mutter, die AG – in die Kapitalrücklage dargestellt. Ebenfalls dargestellt sind die Verlustausgleiche, die aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags durchgeführt werden müssen. Das kumuliert sich in der Tat auf 1,35 Milliarden Euro in diesem Zeitraum. Eine Degression ist hier nicht erkennbar, sondern ein gleichbleibendes Niveau. Was man auch sieht: Der Betrag steigt wieder am Ende, zum Jahr 2020 hin.

(Folie 14: Ökonomische und rechtliche Aspekte – DHL Hub Leipzig GmbH 2021 zu 2020)

Hier sieht man eine Diskrepanz, eine asymmetrische Verteilung von Gewinnen und Verlusten. Die DHL Hub Leipzig GmbH veröffentlicht ihren Einzelabschluss nicht. Man kann ihn aber anhand der Daten, die verfügbar sind, sehr gut prognostizieren. Wenn Sie nach rechts, in das Jahr 2020, schauen, sehen Sie schon diese asymmetrische Verteilung: ein Betriebsergebnis von minus 11,7 Millionen Euro bei der Flughafen Leipzig GmbH und ein Betriebsergebnis der DHL Hub Leipzig GmbH im Intervall von 94 Millionen Euro bis 190 Millionen Euro. Das ist noch konservativ geschätzt, weil das nur 7 % des Betriebsergebnisses der Mutter sind.

(Folie 15: Ökonomische und rechtliche Aspekte – Index Fracht und Index Verkehrsleistung – Verkehrsleistung und Frachtmengen der FLH GmbH (2008 – 2020))

Das ist eine Erkenntnis, die ich interessant finde. Man sieht hier die Entwicklung der Frachtmenge – die ist am Flughafen Leipzig verfügbar – und die Entwicklung der Verkehrsleistung. Früher hieß es „Flughafen- und Leistungsentgelt“. Das ist ein Teil der Umsatzerlöse.

Man sieht, dass die Verkehrsleistung sehr, sehr viel geringer steigt als die Frachtmenge. Wenn man berücksichtigt, dass der Umsatz das Produkt aus Preis und Menge ist, wird deutlich, dass die Preise immer weiter sinken.

Besonders interessant finde ich das Jahr 2020. Die Fracht stieg auch in jenem Jahr signifikant. Demgegenüber fiel die Verkehrsleistung ab. Jetzt könnte man sagen: Was ist passiert? In der Pandemie sind keine Passagierflugzeuge geflogen. Das heißt, der Anteil der Frachtflieger am Umsatz bzw. Erlös – also nach den Indizien; man weiß ja nicht, ob das so stimmt – ist deutlich gering.

(Folie 16: Ökonomische und rechtliche Aspekte – Resultierender Mengeneffekt – Klimaschädliche Subventionen)

Das ist natürlich gesamtwirtschaftlich problematisch. Sie sehen auf dieser Folie links ein Preis-Mengen-Diagramm. Wenn wir einen sehr hohen Preis haben, ist die Nachfrage entsprechend gering, das Angebot hoch. Es gibt immer einen Markträumungspreis, bei dem Angebot und Nachfrage aufeinandertreffen; das ist der Gleichgewichtspreis.

Jetzt könnte man fragen: Wie wirken Subventionen? – Sie wirken so, dass die Angebotskurve nach unten verschoben wird. Das hat einen Preis- und einen Mengeneffekt. Mit dieser zusätzlichen Menge sind natürlich auch zusätzliche negative externe Effekte verbunden. Das bedeutet, dass die Schadstoffemissionen und die Lärmemissionen steigen. Das ist einfach so.

Das kann man dem Flughafen nicht vorwerfen; das ist eine private Investition. Aber die Landesdirektion muss es im Auge haben.

Das Umweltbundesamt positioniert sich klar. Man könnte also sagen, es ist eine klimaschädliche Investition. Auf der rechten Seite der Folie 16 sind zentrale Aussagen des Umweltbundesamtes dazu wiedergegeben. Umweltschädliche Subventionen verzerren den Wettbewerb zulasten umweltfreundlicher Produkte. Sie belasten die öffentlichen Haushalte; das ist definitiv so und wird auch in Zukunft so sein. Sie gefährden auch den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Damit komme ich schon zur letzten Folie; diese ist mir besonders wichtig.

(Folie 17: Ökonomische und rechtliche Aspekte – Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit – Bundesverfassungsgericht)

Als von Fluglärm Betroffener wird mein Grundrecht aus Artikel 2 des Grundgesetzes verletzt. Wenn jetzt jemand sagen würde: „Das ist egal, weil es von einer juristischen Person, von einem privaten Unternehmen verletzt wird“, dann entgegne ich: Ganz so ist es nicht. Es gibt hier eine Schutzpflicht des Staates. Diese bezieht sich explizit auf die Folgewirkungen des Fluglärms. Sie bezieht sich sogar – das ist im Beschluss des Bundesverfassungsgerichts aus dem vergangenen Jahr noch einmal hervorgehoben worden – auf die Gefahren des Klimawandels.

Deswegen lautet mein Plädoyer, dass man im Entscheidungsprozess wirklich lärmmedizinische Gutachten beachten sollte. Es gibt die Pflicht zur Nachbesserung von Schutzregelungen infolge aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse, das heißt, auch neue Erkenntnisse der Lärmforschung sind zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass man nicht nur den Maximal- und den Durchschnittspegel, sondern auch die Häufigkeit der Überflüge im Auge haben muss. Wenn man zwar knapp unter dem Maximalpegel liegt, aber dafür eine höhere Überflughäufigkeit hat, dann ist das genauso schlimm.

Diese Punkte sollte man im Auge haben. Damit bin ich mit meinem Teil schon fertig.

Danke.

Heinz-Peter Büscher: Zu meiner Person: Peter Büscher. Ich bin Diplom-Ökonom, Mitinhaber eines Handwerksunternehmens in Leipzig, wohne im Nachtschutzgebiet, bin Vater von sechs Kindern und habe fünf Enkel. Insbesondere die letzten beiden Eigenschaften bringen mich natürlich zum Nachdenken, wenn ich über den Flughafenausbau nachdenken darf.

(Folie 1: Kein weiterer Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle)

Wenn Sie bitte auf dieser Folie die Stellungnahme eines Thomas aus Delitzsch lesen – wir haben natürlich nur den Vornamen aufgeführt –: „Deutschland sollte seine Produktion wieder in das Land zurückholen und die Abhängigkeit von anderen Ländern wie China, Russland, USA verringern.“ Also, Thomas aus Delitzsch war uns im Jahr 2020, zumindest was Russland anbetrifft, gedanklich weit voraus.

Ich möchte an diesen Punkt anknüpfen; denn es geht um die arbeitsmarkt- und beschäftigungspolitischen Aspekte unseres Flughafens. Keiner von uns will mehr Klimaschaden, und keiner will mehr Lärm. Das ist unstrittig; das nehme ich jetzt einmal an. Aber: Alle wollen mehr Arbeitsplätze. Damit wird immer argumentiert: Der Job-Motor für Leipzig! Darauf können wir nicht verzichten. Das muss weiterlaufen. Jetzt müssen wir Gas – bzw. Kerosin – geben.

Mit diesen Beschäftigungseffekten haben wir uns auseinandergesetzt. Das Ergebnis möchte ich Ihnen nahebringen.

Es ist ja so: Wir befinden uns in unseren Gedanken seit fünf Wochen in einer Zeitenwende. Das betrifft nicht nur die militärstrategischen Aspekte, sondern wir müssen – unangenehmerweise – vor allen Dingen auch über die Aspekte der internationalen Arbeitsteilung nachdenken.

(Folie 19: Arbeitsmarktpolitische Aspekte)

Bisher waren die Themen „internationale Arbeitsteilung“ und „Globalisierung“ eigentlich sakrosankt. Das wurde befördert, das war gut, das war positiv und musste ausgebaut werden.

Seit fünf Wochen wissen wir: Wir müssen über dieses Thema sehr differenziert nachdenken. Und: Das mit der internationalen Arbeitsteilung ist offensichtlich kein Selbstläufer. Thomas aus Delitzsch hat zu dem Thema Russland etwas gesagt. Ich möchte jetzt einige Ausführungen zu dem Thema China machen und dann die Beziehung bringen zu dem, was das mit dem Flughafen Leipzig zu tun hat.

Wir müssen Folgendes wissen: Die Beziehungen zu China sind wirtschaftlich noch viel asymmetrischer als die zu Russland. Mit Russland haben wir nicht nur ein Energieproblem, sondern wir hatten jahrelang auch ein Defizit in der Handelsbilanz von 7 Milliarden Euro. Mit China hatten wir im letzten Jahr ein Defizit – um es auf den Punkt zu bringen – von 38 Milliarden Euro. Faktor 5!

Das heißt, die deutschen und europäischen Unternehmen hatten in den letzten 10, 15 Jahren alles, was es zu produzieren galt, möglichst in China herstellen lassen. Wenn Sie heute Kärcher oder anderes kaufen, dann steht dort zwar „Made in Germany“; produziert wurde es aber natürlich in China, möglicherweise auch in Vietnam, Korea oder anderen Ländern.

Die Zahlen auf Folie 19 oben können Sie wahrscheinlich nicht lesen, weil sie viel zu klein sind. Dort steht Folgendes: Wir haben unsere Außenhandelsbilanz mit China in den letzten Jahren von minus 14 Milliarden Euro über minus 21,5 Milliarden Euro auf

minus 38 Milliarden Euro im Jahr 2021 „entwickelt“. Die Europäische Gemeinschaft verzeichnete im Jahr 2021 ein Defizit von 210 Milliarden Euro. Wenn Sie das auf fünf Jahre hochrechnen, können die Chinesen alles kaufen, was in Deutschland läuft und kreucht. Eine unvorstellbare Disparität und Asymmetrie!

Wenn Sie anfangen, dieses Defizit in Arbeitsplätze umzurechnen – das können Sie ja machen; wir gehen von folgenden Annahmen aus: eine Anlage für 1 Million Euro, 18 % Lohnkosten, ein Durchschnittsgehalt von 43 000 Euro im verarbeitenden Gewerbe –, dann kommen Sie durch dieses asymmetrische Handelsverhältnis mit China auf Arbeitsplatzverluste von 86 000 im Jahr 2020 und 160 000 im vergangenen Jahr.

Ich komme gleich auf den Flughafen zu sprechen; denn das, was Rotterdam für den Schiffsverkehr ist, ist, auf die Luftfahrt bezogen, zu bestimmten Teilen der Frachtflughafen Leipzig, was die chinesischen Produkte anbetrifft.

Wir haben also in den letzten Jahren drastische Arbeitsplatzverlagerungen nach China erlebt, in den Höhen, die ich angegeben habe, zuletzt 160 000.

Wenn man gemein ist – das bin ich natürlich nicht; aber Mathematik kann ich –, diese Gesamtzahl an Arbeitsplatzverlusten nimmt, den Anteil der Luftfracht berücksichtigt und an dieser wiederum den Anteil des Leipziger Flughafens berücksichtigt, dann kommt man zu folgendem Ergebnis: Mit jedem Flieger, der aus China kommt – es sind 750 im Jahr, also zwei bis drei an jedem Arbeitstag –, gehen in Deutschland drei Arbeitsplätze verloren, nicht am Flughafen, aber im verarbeitenden bzw. industriellen Gewerbe.

Mit anderen Worten: Der Leipziger Flughafen ist, arbeitsmarktpolitisch gesehen, das Einfallstor für chinesische Billigprodukte. Jeder weitere Ausbau dieses ungleichgewichtigen Handels führt zu weiteren Arbeitsplatzverlusten. Das ist unvermeidlich. China ist nun einmal das Billiglohnland. Wenn wir so weitermachen, werden sich die Defizite nur erhöhen.

(Folie 20: Arbeitsmarktpolitische Aspekte – Behauptung LEJ: 10 800 Arbeitsplätze rund um den Flughafen wurden geschaffen!)

Warum ist der Leipziger Flughafen so gewachsen? Das kann man natürlich, Prof. Labrenz fortführend, durch die Preispolitik steuern. Es gibt zwei Flughäfen, die so ziemlich vergleichbar sind – nicht ganz, aber so ziemlich –: Köln mit UPS und Leipzig mit DHL. Wenn Sie sich die beiden linken Säulen angucken, dann sehen Sie, dass die Landeentgelte in Leipzig, bezogen auf eine A 306, im Vergleich zu Köln/Bonn – dort UPS, bei uns DHL – nur halb so hoch sind. Wenn ich den Preis auf die Hälfte herunternehme, dann erziele ich natürlich einen wettbewerbspolitischen Effekt. Wenn die Airline irgendeinen Flughafen anfliegen darf, warum sollte sie dann nicht den billigeren auswählen? Das ist verständlich.

Mit anderen Worten: Ich kann durch die Preispolitik natürlich Wettbewerbsstandorte fördern und beflügeln. In diesem Fall ist es so, dass wir durch die Entgeltordnung, die wir hier haben, von anderen Flughäfen Fracht abziehen. Das führt natürlich dazu, dass bei uns mehr geflogen wird als möglicherweise in Hannover und anderenorts.

Noch eine Anmerkung dazu: Wenn die Entgelte, wieder bezogen auf das Beispiel der Maschine A 306, nicht bei 1 000 Euro, sondern bei 1 500 Euro gelegen hätten, dann

wären die von Herrn Labrenz errechneten Verluste der FLH nicht da gewesen. Man muss also eindeutig sagen: Die Entgeltordnung, die wir im Augenblick haben, die ja offensichtlich auch ziemlich gedeckelt ist, befördert halt auch die Verluste der Flughafengesellschaft.

Die Entgeltordnung am Leipziger Flughafen steht auch in keinem Verhältnis zu anderen deutschen Frachtflughäfen. Ich will uns nicht mit Frankfurt vergleichen, auch nicht Hannover. Aber der Vergleich mit Köln/Bonn muss erlaubt sein.

(Folie 21: Arbeitsmarktpolitische Aspekte – Vergleich mit anderen Branchen)

Herr Prof. Labrenz hat gesagt, dass in den letzten Jahren 1,3 Milliarden Euro durch Darlehensumwandlungen, Zuschüsse und Verlustübernahmen aus den öffentlichen Kassen in den Flughafen hineingeflossen sind, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Jetzt könnte man fragen: Sind denn die 1,3 Milliarden Euro effektiv ausgegeben worden? Man kann ja mit 1,3 Milliarden Euro dieses oder jenes fördern; da ist man eigentlich frei.

Wir haben uns die Mühe gemacht, die Anlagenintensität anderer Branchen aufzuschließen, zu sehen auf der linken Seite der Folie 21. Wenn ich die 1,3 Milliarden Euro nehme und durch die 10 800 Arbeitsplätze, die im Augenblick von der Flughafen Leipzig GmbH angegeben werden – im Flughafen und ein bisschen drumherum, nehme ich an –, dividiere, dann komme ich auf ungefähr 120 000 Euro pro Arbeitsplatz, finanziert durch öffentliche Kassen.

Wenn wir dieses Geld umgelegt, das heißt andere Branchen gefördert hätten, zum Beispiel Krankenhäuser, Sozialstationen, das mittelständische Handwerk, das Kfz-Gewerbe usw. usf., dann hätten wir – das sehen Sie rechts ausgeworfen – nicht 10 800 Arbeitsplätze, sondern 20 000 Arbeitsplätze im Heim- und Sozialbereich, weil diese nicht so kapitalintensiv sind, 27 000 Arbeitsplätze im Fahrzeuggewerbe oder 40 000 Arbeitsplätze im Gastgewerbe.

Mit anderen Worten, die 10 800 sind aufgrund der hohen Kapitalintensität am Flughafen nicht viele Arbeitsplätze. Wenn wir das Geld anders ausgegeben hätten, hätten wir, die öffentliche Hand zumindest, mehr Arbeitsplätze in anderen Bereichen schaffen können.

(Folie 22: Arbeitsmarktpolitische Aspekte – Den 10 800 Arbeitsplätzen am Flughafen stehen entgegen.)

Den 10 800 Arbeitsplätzen stehen natürlich die 1 700 Arbeitsplätze entgegen, die damals von Brüssel nach Leipzig verlagert wurden; das wissen Sie. Brüssel wurde damals heruntergefahren. Heute holt es wieder auf; aber damals wurden dort 1 700 Arbeitsplätze vernichtet.

Aus meiner vorherigen Tabelle – die Sie kaum lesen konnten – ergibt sich durch den schlechten Handel, den wir mit China bestreiten, ein Defizit von jährlich 2 000 Arbeitsplätzen.

Sie bekommen die Folien und können das alles nachrechnen. Wenn Sie uns gleich quälen wollen, dürfen Sie uns ordentlich befragen.

Der vierte Punkt auf Folie 22 ist sehr spannend: Wir haben Arbeitsplatzverluste bei regionalen Betrieben im Handwerk und bei Dienstleistern. Wenn Sie heute durch Leipzig fahren, dann sehen Sie mitten in der Stadt große Billboards, auf denen DHL seine Arbeitsplätze bewirbt. Diese Billboards stehen nicht vor dem Arbeitsamt, sondern mitten in der Stadt. Mit anderen Worten, DHL weiß: Wenn ich Arbeitsplätze akquirieren will, dann muss ich diese aus anderen Betrieben herausholen. Warum nicht aus anderen Handwerksbetrieben, die ohnehin schon unter Fachkräftemangel leiden? Das ist also ein Nullsummenspiel und kein Wachstum. DHL bedient sich mit ihren Konditionen nicht beim Arbeitsamt, sondern offensichtlich bei anderen Betrieben. Das ist also kein Zuwachsgeschäft, sondern ein Austauschgeschäft.

(Folie 23: Arbeitsmarktpolitische Aspekte – Wirtschaftliche Gesamtbetrachtung (2021))

Über Folie 23 werden wir vermutlich lange diskutieren. Die Bürgermeister in und um Leipzig herum sagen uns immer: Liebe Leute, das könnt ihr doch nicht machen! Wir leben doch alle von den Einkommensteuern, Körperschaftsteuern und Gewerbesteuern all der Firmen drumherum.

In die rechte Zahl haben wir alles eingerechnet, was uns eingefallen ist: was von den Beschäftigten an Einkommensteuer gezahlt wurde, was aufgrund ihrer Konsumausgaben an Mehrwertsteuer gezahlt wurde und was von den umliegenden Gewerbebetrieben an Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer aufgebracht werden kann. So optimistisch wir auch rechnen – wir kommen auf 168 Millionen Euro. Wir können diese Zahl auch um 5 Millionen Euro hoch- oder heruntersetzen; so genau können wir das nicht schätzen; dafür müssten noch klügere Leute, als wir es sind, herangehen und es genauer berechnen. Aber in dieser Größenordnung – 168 Millionen Euro – werden am Flughafen irgendwie Steuern erzeugt.

Jetzt müssen Sie fragen: Was haben wir an gesamtgesellschaftlichen Effekten? – Diese haben wir auch ermittelt. Wenn Sie die 1,3 Milliarden Euro von Prof. Labrenz durch 12 Jahre teilen, dann sind Sie bei 110 Millionen Euro, die die öffentliche Hand jedes Jahr im Durchschnitt in diesen Flughafen hineinsteckt.

Dann gibt es den zweiten Aspekt. Alle Flugbewegungen sind ja weitestgehend steuerbefreit: Kerosinsteuer, keine Mehrwertsteuer. Mit 1,2 Euro pro Liter muss man ungefähr rechnen. Wenn wir das hochrechnen auf die 570 000 Tonnen, die im vergangenen Jahr am Flughafen betankt wurden, dann kommen wir auf ein ungefähres Steuersubventionsvolumen durch – –

(Zuruf)

– Hallo? Sie dürfen gleich fragen. Ich freue mich auf die Fragen; aber ich denke, wir können alles erläutern.

Ich komme auf eine Zahl von 360 Millionen Euro. Das ist die Zahl von 2021, Herr Prof. Münzel; er hatte Zahlen für 2032 berechnet.

Das ist also die aktuelle Zahl, die an Steuern, Mehrwertsteuer und Mineralölsteuer, von den Fluggesellschaften nicht gezahlt werden muss. Andere Transportträger dagegen müssen sie bezahlen. Über die Klimafolgekosten werden wir gleich noch reden.

Wir können also machen, was wir wollen: Mit den Einkommensteuern, die der Flughafen erwirtschaftet, Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, kommen wir niemals an die Kosten heran, die die Gemeinschaft für diesen Flughafen tragen muss. Nicht annähernd!

(Folie 24: Arbeitsmarktpolitische Aspekte)

Ich komme zum Schluss und fasse zusammen, was meine Vorredner gesagt haben. Aus Klimaschutzgründen ist der Ausbau des Flughafens in keinerlei Hinsicht mehr in der augenblicklichen Situation zu rechtfertigen. Sie haben gestern die IPCC-Ankündigung gehört: Wir müssen bremsen und dürfen nicht Gas geben.

Zu den Gesundheitsgründen wird Herr Prof. Münzel nachher sicherlich noch ein paar eingehende Worte sagen; das brauche ich nicht zu vertiefen. Aber auch aus Beschaffungsgründen und aus finanziellen Gründen ist ein weiterer Ausbau des Flughafens nicht zu rechtfertigen. Deshalb hoffen wir, dass der Petitionsausschuss heute und mit dem Landtag irgendwann mal beschließt, dass dieses Vorhaben so, wie es geplant ist, nicht zur Ausführung kommen kann.

(Folie 25: Zitat Didier Reynders)

Ich möchte noch eine Stellungnahme dahinter stellen, die nicht von mir kommt.

Vors. Simone Lang: Ich darf kurz dazwischen sprechen?

Heinz-Peter Büscher: Bitte.

Vors. Simone Lang: Es obliegt uns als Landtag gar nicht, das zu entscheiden.

Heinz-Peter Büscher: Dann hatte ich eine falsche Hoffnung. – Es gibt ja auch in anderen Städten Leute, die zu solchen Entscheidungen Stellung nehmen müssen. Didier Reynders, der heute noch in der Politik tätig ist, war unter anderem Finanzminister in Belgien. Er musste damals eine Abwägung treffen, was den Brüsseler Flughafen anbetrifft; der weitere Ausbau sollte eigentlich dort stattfinden. Dieser Mann hat damals gesagt: „Wen ich abwägen muss zwischen den Interessen des Unternehmens und dem Schutz der Anwohner, hat Letzteres Vorrang.“

Das möchten auch wir hier noch einmal in aller Deutlichkeit zum Ausdruck bringen: Wenn Güter gegeneinander abgewogen werden müssen, dann muss die Abwägung zum Schutz der Anwohner ausfallen.

Wir stehen Ihnen natürlich mit allen Daten, die wir vorgelegt haben, zur ausführlichen Diskussion zur Verfügung.

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Prof. Dr. Thomas Münzel: Ich darf mich für die Einladung bedanken und freue mich, dass ich als „Lärmmediziner“ bezeichnet werde; eigentlich bin ich Kardiologe. Insofern ist das ein Hobby.

(Zuruf: Durch Lärm kann ein Herzinfarkt entstehen!)

– Ein Herzinfarkt, der durch Fluglärm entsteht – dieses Thema können wir auch gleichbehandeln.

(Der Sachverständige referiert im Folgenden auf der Grundlage einer PowerPoint-Präsentation.)

Ich darf einleitend sagen, dass das, was wir in Mainz machen, relativ einmalig ist.

(Folie: Expertise in Noise – Worldwide)

Wenn Sie sich auf der Website der hier angegebenen Consulting-Firma alle Publikationen zum Thema Lärm, die seit 2011 erschienen sind, anschauen und sich dann den besten Experten heraussuchen, dann werden Sie mich auf Platz 1 finden, vor Mette Sorensen, der Chefin in Dänemark. Mathias Basner, den Sie auch in dieser Auflistung sehen, kennen vielleicht einige von Ihnen. Er ist Schlafforscher, der früher in Bonn und heute in Pittsburgh tätig ist. Er unterstützt uns ebenfalls bei unseren Forschungen. Insofern ist das eine große Anerkennung. Ich erwähne das auch deshalb, damit Sie wissen, dass das, was wir zu diesem Thema erzählen, nicht alles Blödsinn ist, sondern Hand und Fuß hat.

(Folie: Petition Ausbau des Frachtflughafens – Koalitionsvertrag)

Herr Zimmermann hat in seiner Präsentation eine „Ampel“ vorgestellt. Das hat sich eigentlich alles sehr gut angehört; aber das Einzige, was grün geworden ist, ist der Fluglärmschutzbeauftragte. Im Koalitionsvertrag heißt es: „Wir verstärken ... die Bemühungen zur Reduktion von CO₂-Emissionen und Lärmemissionen im Luftverkehr.“ Ferner ist dort von der Abschaffung der kurzen Südabkurvung die Rede. Zudem sollen Lärm und Schadstoffe durch den Einsatz emissionsarmer Flugzeuge reduziert werden.

Letzteres ist etwas, was wir auch in Frankfurt immer wieder hören: Es kommen immer bessere, modernere Maschinen. Diejenigen, die klein und inakzeptabel laut sind und viel zur Verschmutzung beitragen, werden alle abgeschafft. – Das ist leider nicht der Fall.

Die Koalition hat sich auch vorgenommen: Im Interesse der Menschen im Ballungsraum Leipzig und der Akzeptanz der weiteren ökologischen Entwicklung des Flughafens werden wir uns für eine weitere Reduktion der Fluglärmbelastungen einsetzen.

Wenn ich es richtig einschätze, ist alles das, was hier steht, genau im Gegensatz zu dem, wie Entwicklung aktuell aussieht.

(Folie: Mehr als 1,6 Millionen Tonnen Luftfracht wurden 2021 am DHL-Drehkreuz Leipzig/Halle bewegt – das Frachtvolumen hat sich in den vergangenen Jahren mehr als verzehnfacht.)

Die Zahlen kennen Sie alle. Für mich ist besonders interessant, dass von 2020 bis 2021 das Frachtvolumen um 15 % zugenommen hat. Die Pläne gehen ja von einer massiven Erweiterung aus.

Was natürlich auch wichtig ist: Es gibt insgesamt 1,5 Millionen Betroffene, die durch den Ausbau mehr an Lärm und Luftverschmutzung aushalten müssen.

(Folie: Entwicklung der Lärmbelastung)

Die Lärmpegel gehen wirklich hoch. Das ist komplett konträr zu dem, was die Weltgesundheitsorganisation aussagt. Wolfgang Babisch vom Umweltbundesamt hat einmal gesagt: Es müssen nach und nach – das steht in den WHO-Leitlinien drin – die mittleren Lärmpegel reduziert werden. 2010 war das Ziel 55 Dezibel, fünf Jahre später 50 Dezibel mittlerer Lärmpegel. Dieser müsste eigentlich weiter reduziert werden, wie es die WHO festgelegt hat, nämlich auf 40 Dezibel Dauerschallpegel L_{night} ; davon sind wir meilenweit entfernt.

Eine wichtige Feststellung ist: Leipzig hat sich entschieden, die Nacht aufzumachen. In Frankfurt dagegen haben wir zum Glück ein Nachtflugverbot von 23 Uhr bis 5 Uhr, was natürlich auch viel zu kurz ist. Das Problem ist halt: Man kann nicht von einem Tag auf den anderen sagen: „Jetzt hört ihr auf, nachts zu fliegen“, sondern man muss einen Stufenplan entwickeln, der wirtschaftlich und sozial verträglich ist.

Dass tagsüber wahrscheinlich deutlich weniger Maschinen laufen, ist das gleiche Thema, zu dem ich jüngst im Landtag in Hannover vorsprechen musste, wo praktisch 80 % der Flüge in die Nacht gesetzt wurden. Dort geht es aber in erster Linie um touristische Flüge. Nur 20 % am Tag – dann ist nachts natürlich die Hölle los und tagsüber passiert fast nichts. Die schrittweise Verlegung von Flugbewegungen in den Tag hinein ist sicherlich etwas, was nicht schlecht ist.

Zu dem Thema „Lärm und Gesundheit“ haben sich unter anderem die WHO, die European Environment Agency, das Umweltbundesamt und die EU geäußert.

(Folie: Fluglärm macht krank – Environmental Noise Guidelines)

Fluglärm macht krank – ich glaube, darüber brauchen wir nicht mehr zu diskutieren. Bei der WHO ist zu lesen, dass durch Lärm 1,6 Millionen gesunde Lebensjahre in Westeuropa verloren werden.

Ein ganz wichtiger Punkt für mich ist die Lärmbelastungsreaktion, die Annoyance oder der Ärger über den Lärm. Früher hat man gesagt: Na gut, ich ärgere mich zwar darüber, aber das hat keine Konsequenzen. – Heute weiß man: Wenn man sich darüber ärgert, werden alle Herz-Kreislauf-Ereignisse inklusive Bluthochdruckentwicklung drastisch verstärkt. Man hat mittlerweile auch den Mechanismus entdeckt, wie das Ganze zusammenhängt.

Hinzu kommen natürlich die Schlafstörungen; es sind jährlich mindestens eine Million. Man weiß heute: Wenn der Schlaf zu kurz oder häufig unterbrochen ist, versterben die Leute einfach früher an einem Herzinfarkt. Guter Schlaf ist also sehr wichtig; sonst gibt es gesundheitliche Probleme.

Da wir gerade von den Kosten sprechen: Wenn Lärm krank macht – wer trägt dann die Kosten im Krankenhaus? Darüber wird ja nirgends diskutiert. Oder wo ist diese Rechnung aufgemacht worden? Das wird immer unterschlagen. Es heißt dann, die Allgemeinheit müsse die Kosten dafür tragen. Dieser Punkt ist aber besonders wichtig,

wenn es um die Berechnung geht, ob ein Flughafen ein Plus oder ein Minus macht. Meiner Meinung nach sind diese Kosten in die Berechnung einzubeziehen. Das wäre höchst spannend.

Ich glaube, ein Gutachten dieser Art gibt es bisher nicht. Wenn Leipzig ein gesundheitspolitisches Gutachten in Auftrag geben und dafür wirklich Top-Experten aus Europa holen würde – vielleicht Mette Sorensen aus Dänemark und Martin Rössli aus der Schweiz; vielleicht könnte auch ich einen Beitrag leisten –, dann wäre das eine extrem wichtige Sache. In diesem Gutachten könnte man genau berechnen, wie der Lärm aktuell in Leipzig ist und welche Kosten die gesundheitlichen Folgen verursachen bzw. welche zusätzlichen Kosten eine weitere Steigerung des Lärms verursachen würde.

139 Millionen Menschen in Europa sind mehr als 55 Dezibel Tageslärm ausgesetzt. Auch diese Feststellung ist wichtig, weil 55 Dezibel eigentlich die Grenze sind, ab der Lärm krankmachend ist.

In diesem Zusammenhang ist Umgebungslärm für 1,7 Millionen zusätzliche Fälle von Bluthochdruck jährlich verantwortlich, die mit 80 000 zusätzlichen Hospitalisierungen und 18 000 vorzeitigen Todesfällen aufgrund von koronaren Herzerkrankungen und Schlaganfällen in Verbindung stehen.

Ich komme noch einmal zu den 40 Dezibel L_{night} , die die WHO jüngst bekannt gegeben hat. Interessanterweise hat die WHO – das haben Sie sicherlich auch gehört – den Grenzwert für die Langzeitbelastung durch Feinstaub von 10 Mikrogramm auf 5 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft abgesenkt. Dadurch leben plötzlich 99 % der Weltbevölkerung in Bereichen, die krankmachend sind; denn von der Unterschreitung dieser Werte ist man natürlich ganz brutal weit weg.

Die WHO schätzt, dass für 270 Millionen Bürger in Europa, sicherlich auch für viele in dieser Region hier, der Richtwert laut Nachtlärmrichtlinie drastisch überschritten wird.

(Folie: Wo Lärm ist, ist auch Luftverschmutzung.)

Was auch eine wichtige Erkenntnis ist: Wo Lärm ist, ist Luftverschmutzung. Man darf nicht alles separieren. Man kann Lärmforschung machen; das ist ganz wichtig. Aber auch das ist eine wichtige Erkenntnis: Dort, wo Straßenlärm ist, ist auch Luftverschmutzung, NO_2 und Feinstaub.

Dort, wo Flugzeuge sind – auch das ein wichtiger Punkt –, ist viel Ultrafeinstaub. Dieser ist extrem gefährlich. Das lernt man erst im Moment: Der geht hinein wie in Butter, direkt in den Kopf. Der Feinstaub PM 2,5 geht in die Lunge, dann ins Blut und ins Gefäß, verursacht Entzündungen und Gefäßverkalkungen. Der Ultrafeinstaub geht direkt über den Riechnerv ins Gehirn und bewirkt dort Blutdrucksteigerungen, ist also dramatisch gefährlicher. Er geht direkt durch die Lunge hindurch in die Gefäße hinein und bewirkt dort Entzündungen, Arteriosklerosen, Gefäßverkalkungen.

Die sozialen Kosten von Lärm und Feinstaub inklusive Erkrankungen und Tod machen nahezu 1 Trillion Euro aus. Zum Vergleich: Die sozialen Kosten von Alkohol liegen bei 50 bis 120 Billionen Euro, beim Rauchen bei 544 Billionen Euro. Die Kombination „Feinstaub und Lärm“ ist also sicherlich eine Sache, die man berücksichtigen muss.

(Folie: Wie macht Lärm krank? – Lärmwirkungskonzept von Wolfgang Babisch)

Sie sehen hier das Schema von Herrn Babisch vom Umweltbundesamt. Er betont, dass auch die indirekten Wirkungen wichtig sind. Eine direkte Wirkung liegt vor, wenn mir ein Presslufthammer mein Ohr kaputt macht. An indirekten Wirkungen sind wichtig: Störung von Leistung, Schlaf und Kommunikation. Dann kommt die Belästigungsreaktion, die Ärger-Reaktion. Das bedeutet, unser Körper ist im Stress. Wenn wir chronisch im Stress sind, dann erzeugen wir selber Risikofaktoren. Die Blutfette, der Blutzucker und der Blutdruck gehen hoch. Wenn man dem Ganzen über Jahre ausgesetzt ist, dann steigt erheblich die Wahrscheinlichkeit für koronare Herzerkrankungen, Schlaganfall, Herzschwäche, generelle Gefäßverkalkung und Bluthochdruck.

(Folie: Belästigung, Ärger am stärksten ausgeprägt auf Fluglärm)

Was nervt uns denn am meisten? Dazu gibt es viele Studien, sowohl Labor- als auch epidemiologische Studien. Diese sagen eigentlich immer aus: Das, was am meisten nervt, ist der Fluglärm. In dem Diagramm ist die Belästigung durch den Lärm der einzelnen Verkehrsträger in Abhängigkeit vom Pegel angegeben. Fluglärm nervt mehr als Schienenlärm, dieser nervt mehr als Straßenlärm.

(Folie: Deutliche Zunahme der Empfindlichkeit, sich belästigt zu fühlen, durch Fluglärm, nicht durch Straßenlärm)

Eine weitere wichtige Frage ist, wie sich diese Ärger-Empfindlichkeit in den letzten 15 Jahren verändert hat. Dazu verweise ich für Straßen- und für Fluglärm auf die EU-Kurven und die HYENA-Kurven. In der HYENA-Studie wurden sechs europäische Flughäfen untersucht. Man sieht auf der linken Seite für Straßenlärm die EU-Kurve, die vor 15 Jahren Lärm bzw. Ärger erzeugt hat. Die HYENA-Kurve – 15 Jahre später – ist fast komplett deckungsgleich. In Bezug auf die Empfindlichkeit für Straßenlärm hat sich also fast überhaupt nichts verändert.

Für Fluglärm ergibt sich aber eine dramatische Linksverschiebung, um 7 Dezibel. Das heißt, wir sind heute viel empfindlicher gegenüber Fluglärm. Woran das liegt, weiß man nicht. Aber das ist eine wichtige Erkenntnis, wie ich gleich zeigen werde.

(Folie: Lärmstudien – Gutenberg-Gesundheitsstudie – Fluglärm ist dominierend)

Wir machen in Mainz die Gutenberg-Gesundheitsstudie. Das ist eine Studie, in die wir 15 000 Leute in Mainz, Ingelheim und Bingen eingeschlossen haben. Gefragt wurde nach Belästigung und extremer Belästigung. Man sieht, dass Fluglärm dramatisch dominiert, vor Straßenlärm und Schienenlärm.

(Folie: Mechanismus – Aktivierung des limbischen Systems)

Hier sehen Sie den Mechanismus, der vor zwei Jahren entdeckt wurde. Dieser erklärt, warum diese Ärger-Reaktion dazu führt, dass jetzt mehr Leute an Lärm versterben. Hier ging es um Straßen- und um Fluglärm. Man hat sich das Gehirn der Leute angeschaut, hat ein PET/CT angefertigt und diese markierten Kerne identifiziert. Das ist ein Teil des limbischen Systems, das für Ärger, Reaktionen und Emotionen verantwortlich ist.

Wenn diese Kerne leuchten, dann sieht man gleichzeitig mehr Entzündungen an der Hauptschlagader. Man erkennt auch, dass, bezogen auf einen Fünfjahreszeitraum, die Wahrscheinlichkeit zu versterben erhöht ist. Wenn der Pegel unterhalb der berühmten Grenze 55 Dezibel liegt, verzeichnen wir fast keine Herz-Kreislauf-Ereignisse. Liegt der Pegel darüber, verzeichnen wir deutlich mehr Todesfälle, Herzinfarkte und Herzschwächen.

Das Schema ist ganz wichtig: Straßen, Schienen- und Fluglärm aktiviert die Amygdala-Kerne im Gehirn. Wir haben Stressreaktionen, Gefäßentzündungen und zum Schluss die typischen Herz-Kreislauf-Erkrankungen mit Tod als Folge.

Nun zur besonderen Bedeutung von Nachtfluglärm.

(Folie: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt)

Wichtig: Das sind Daten von Mathias Basner vom DLR, der einmal sagte: Wenn ich 33 Dezibel im Zimmer habe, dann werde ich aufgeweckt.

Sie lesen hier auch: Es ist ein Unterschied, ob der Lärm es mir erlaubt, schnell wieder einzuschlafen. Mathias Basner hat festgestellt, dass dann, wenn der Maximalpegel unter 65 Dezibel liegt, ein schnelles Wiedereinschlafen möglich ist; über 65 Dezibel ist die Erinnerung an das Aufwachen wahrscheinlich. Das ist der Punkt, der für ihn in seiner Studie damals kritisch war.

(Folie: Bedeutung des Schlafs für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und psychische Erkrankungen)

Wir dürfen uns bei Lärm nicht auf Herz-Kreislauf-Erkrankungen beschränken; denn wir wissen, dass er auch psychische Erkrankungen hervorruft. Eine ganz neue Studie aus Dänemark zeigt, dass Lärm vor allem Demenzerkrankungen fördert, in erster Linie Alzheimer. Das ist also eine weitere Folge von Pegeln über 55 Dezibel.

(Folie: Herz-Kreislauf-Nebenwirkungen von Nachtfluglärm)

Eine zu geringe Schlafdauer ist verantwortlich für Herz-Kreislauf-Ereignisse. Schlaf von weniger als sechs Stunden führt dazu, dass mehr Herz-Kreislauf-Ereignisse entstehen. Schlafstörungen beeinträchtigen im Endeffekt auch die kognitive Entwicklung unserer Kinder. Das ist in der NORAH-Studie – die kennen Sie wahrscheinlich – in Heathrow und Umgebung gezeigt worden. Demnach wird die psychomotorische Entwicklung der Kinder verzögert. Lernen und Gedächtnis werden durch Lärm drastisch beeinträchtigt.

Die Frage ist natürlich, was ist, wenn es so weitergeht, das heißt, ob diese Entwicklungsverzögerung der Kinder weiter zunimmt. Oder bildet sie sich, wenn man fortzieht, vielleicht zurück? Im Endeffekt sind viele Fragen offen.

Wer wissen auch, dass die Gefäßsteifigkeit bei Nachtlärm deutlich höher ist als bei Taglärm. Auch der Bluthochdruck ist dann noch einmal deutlich höher.

(Folie: Gefäßfunktionsstörungen nach einer Nacht Fluglärm)

In Mainz haben wir im Rahmen der Lärmwirkungsforschung auch die Gefäßfunktionen getestet; Sie erkennen auf der Folie unter anderem die Ergebnisse der Studie zur sogenannten Endothel-Funktion. Das Material für die Feldstudie haben wir von Herrn Basner bekommen. 60 Dezibel war der Spitzenpegel. Die simulierten Nachtflüge haben wir vom DLR bekommen, die Geräusche vom Flughafen Köln/Bonn. Mittlere Schallpegel waren 43 und 46 Dezibel.

Wir konnten bei gesunden Medizin-Studenten schon innerhalb von einer Nacht einen Gefäßschaden feststellen. Das muss man sich einmal vorstellen! Selbst bei einem 25-Jährigen reicht schon eine Nacht Fluglärm aus, um die Gefäßfunktion deutlich zu verschlechtern.

Wir konnten sie mit Vitamin C verbessern. Es war immer ein Gedanke, dass die freien Radikale im Endeffekt da wichtig sind. Müssen wir nun alle Vitamin C nehmen? Das allein wird nicht helfen. Das ist aber ein anderes Thema.

Was wir auch gesehen haben, ist, dass bei erhöhtem Lärm die Stresshormonspiegel hochgehen.

Die Fluglärmgeräusche wurden über einen MP-3-Player eingespielt, und es wurde bei den Leuten zu Hause gemacht. Es war also keine Laborstudie, sondern eine sogenannte Feldstudie.

Im Tierexperiment – das interessiert Sie vielleicht weniger – war es für mich eine wichtige Erkenntnis, dass unsere Mäuse, wenn sie während der Schlafphase Fluglärm ausgesetzt wurden, schwere Schäden am Gehirn und am Herz-Kreislauf-System entwickelten. Wenn es während der Wachphase war, haben wir überhaupt nichts gesehen.

(Folie: Vorklinische Untersuchungen)

Es ist also der Stress, der durch häufig unterbrochenen Schlaf entsteht, der im Endeffekt zu höherem Blutdruck, höheren Stresshormonspiegeln, stärker ausgeprägten Herz- und Gefäßschäden und deutlichen Veränderungen im Gehirn führt. Wir haben praktisch schon nach vier Tagen Nachtlärm Veränderungen im Gehirn gesehen, die auf eine Alzheimer-Entwicklung hindeuten.

(Folie: Fluglärm in der Nacht kann zum Herz-Kreislauf-Tod führen)

Nun gibt es eine wichtige Studie, durchgeführt unter anderem von Herrn Rössli am Zürcher Flughafen. Dieser hat eigentlich ein Nachtflugverbot; aber es sind natürlich immer wieder Flugzeuge gelandet. Er hat eine Fallkontrollstudie durchgeführt und festgestellt, dass Fluglärm in der Nacht zum Herz-Kreislauf-Tod führen kann. Immer dann, wenn ein Flugzeug gelandet ist und mehr als 50 Dezibel Krach gemacht hat, sind zwei Stunden später die Todesraten an Herzerkrankungen, Herzinfarkt oder Herzschwäche signifikant angestiegen. Man geht also davon aus, dass der Stress, der durch die Nachtlandungen entsteht, dazu führt, dass Blutdruck und Puls hochgehen und dadurch mehr Herz-Kreislauf-Ereignisse entstehen.

(Folie: Weltklimarat – 1,5-Grad-Ziel ohne drastische Einsparungen nicht mehr erreichbar)

Die Abbildung mit den Kraftwerkstürmen ist ein Bild von gestern.

(Folie: CO₂-Ausstoß Flughafen Leipzig)

Zum CO₂-Ausstoß am Flughafen Leipzig gibt es komplett unterschiedliche Meinungen. Der Flughafensprecher sagt, im Jahr 2020 seien es 135 000 Tonnen gewesen, während die Bürgerinitiativen zu dem Ergebnis kommen, dass durch den Ausbau der Ausstoß auf mehr als 10 Millionen Tonnen ansteigen werde; 2020 seien es bereits 6 Millionen Tonnen gewesen. Wir brauchen unbedingt ein Gutachten, um zu klären, wer Recht hat. Das ist nämlich ein wichtiger Punkt.

Angesichts der Tatsache, dass durch den Krieg die Kohlekraftwerke wahrscheinlich länger laufen werden, muss man alle Möglichkeiten, CO₂ zu reduzieren, ernst nehmen. Möglicherweise ist das auch ein Punkt, an den man denken muss.

(Folie: Gefährdung durch Ultrafeinstaub)

Der Ultrafeinstaub ist ein ganz wichtiger Punkt; ich habe es bereits gesagt. Erste Messungen aus Frankfurt zeigen, dass durch den Flugverkehr der Ultrafeinstaub dramatisch zunimmt. Ultrafeinstaub hat praktisch die Größe von einem Virus, geht direkt ins Gehirn und verursacht Blutdrucksteigerungen und Gefäßveränderungen bis hin zum Herzinfarkt. Zu der Situation hier vor Ort sollte ein Gutachten angefertigt werden. Ich glaube, aus den schweren Maschinen wie den Antonovs kommt tonnenweise Ultrafeinstaub heraus. Das sollte gemessen werden. Ich weiß nicht, wie viele Messstationen hier aufgestellt sind. Ultrafeinstaub ist aktuell das Top-Thema, das auch in Frankfurt breiten Raum einnimmt.

(Folie: WHO-Guidelines – Recommended Noise Levels)

Die WHO-Richtlinien besagen, dass der durchschnittliche 24-Stunden-Lärmpegel unter 45 Dezibel, in der Nacht unter 40 Dezibel liegen sollte.

(Folie: Umweltbundesamt – Nächtliche Betriebseinschränkungen – Fluglärm)

Man kann natürlich sagen, das Umweltbundesamt sei eine Karnevalsgesellschaft, oder man nimmt es ernst. Ich nehme es ernst. Wenn das Umweltbundesamt sagt, dass eine Verlagerung von Flügen von der Nacht in den Tageszeitraum hinein entlastend wirke, dann sollte man es halt machen. Wenn das Umweltbundesamt zudem sagt, dass Nachfluglärm nicht sein sollte, dann sollte man auch das ernst nehmen und die Nachtflüge nicht weiter hochfahren.

(Folie: Schlussfolgerungen)

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. Das ist weniger gesundheitsschädlich und führt zu einer Entlastung der Nacht. Das Umweltbundesamt hat sich dafür

ausgesprochen, nachts nicht zu fliegen. Passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend.

Für eine deutliche Verbesserung der Fluglärmsituation sind vielmehr aktive Schallschutzmaßnahmen am Luftfahrzeug und bei den Flugverfahren erforderlich.

Besonders für Anwohner, die außerhalb der Schutzzonen wohnen, sind aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich wie der CDA-Approach, höher fliegen und steiler landen sowie ein GPS-gesteuerter Anflug über bevölkerungsarme Gebiete.

Über die Frage, wie mit zu lauten Flugzeugen umzugehen ist, diskutieren wir auch in Frankfurt immer wieder. Eine Strafe muss bezahlt werden; aber wir wissen nicht, was mit den paar Euro, die bezahlt werden müssen, dann passiert. Also: Wenn es zu laut ist, darf es nicht landen. – Das wäre vielleicht, erzieherisch gesehen, die bessere Maßnahme.

Die nächste Forderung zielt auf die besondere Berücksichtigung der Luftverschmutzung, hier insbesondere von Ultrafeinstaub. Wie ist die aktuelle Belastung in Leipzig? Eine deutliche Zunahme der Lärmbelastung aufgrund der Zunahme – fast Verdopplung – der Flugbewegungen ist zu erwarten; ein Gutachten ist hier extrem wichtig.

Erforderlich ist auch ein neues Gutachten zur Berücksichtigung der neuen Klimaschutzziele der Bundesregierung; das finde ich auch wichtig. Wie ist es mit den CO₂-Emissionen? Kommt die Steigerung so, wie sie prognostiziert worden ist?

(Folie: Umweltbundesamt – Fluglärm L_{night} dB(A))

Das ist eine tolle Abbildung von Herrn Babisch aus dem Jahr 2010. Damals lag das Interim-Target bei 55 Dezibel L_{night}. Zunächst war eine Reduzierung auf 50 Dezibel vorgesehen. Am Ende, ganz links, sehen Sie die 40 Dezibel.

Auf dieser Abbildung sieht man auch noch einmal, welche Krankheiten in Abhängigkeit von welchem Lärmpegel entstehen. Das Bluthochdruckrisiko ist laut HYENA schon ab 43 Dezibel erhöht. Der Schwellenwert für ein erhöhtes Bluthochdruckrisiko durch Fluglärm liegt bei 45, 46 Dezibel. Ferner erkennen Sie die entsprechenden Angaben zum Herzinfarktrisiko durch Straßenlärm. Das sind die kritischen 55 Dezibel, die ich angesprochen habe. Im Jahr 2010 hatte man sicherlich gedacht, dass man, was weiß ich, 2022 bei 40 Dezibel sein werde. Es ist leider nicht so gekommen.

(Folie: Was spricht gegen den Ausbau des Flughafens?)

Auf dieser Folie habe ich zusammengefasst, was gegen den Ausbau des Flughafens spricht. Gründe sind unter anderem Treibhauseffekte und die bereits ausführlich beschriebenen Gefahren durch zusätzlichen Nachtfluglärm. Das kleine Foto rechts oben beschreibt das Problem, dass insbesondere Herz und Hirn betroffen sind, besonders eindrücklich.

Ferner dürfen die zerebralen Störungen nicht unterschätzt werden. Zu nennen sind insbesondere Demenz, Alzheimer und kognitive Entwicklungsstörungen, vor allem bei

Kindern. Herz-Kreislauf-Erkrankungen entstehen. Schlafstörungen werden ausgelöst. Die circadiane Rhythmik wird gestört. Der Ultrafeinstaub muss berücksichtigt werden.

Das war es von meiner Seite. Vielen Dank.

(Beifall)

Vors. Simone Lang: Vielen Dank für Ihre Ausführungen. Ich glaube, unsere Berichterstatter haben sich ganz viel aufgeschrieben und werden dementsprechend viele Fragen stellen. Wir beginnen jetzt in der Reihenfolge mit den Fragen. Die Fragesteller bitte ich, die Teilnehmer zu benennen, die die Fragen beantworten sollen. Die Befragten bitte ich darum, die Fragen in möglichst kurzer Form zu beantworten. Wir sind schon anderthalb Stunden nach Beginn der Sitzung und haben bisher erst zwei Präsentationen erläutert bekommen. Ich bitte darum, wenn es geht, die Fragen kürzer zu beantworten, damit alle ihre Frage loswerden können.

Danke schön.

Frank Richter, SPD: Sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank auch von meiner Seite dafür, dass die vorliegende – –

(Kurzer Ausfall des Mikrofons)

Ich stehe in Konkurrenz mit irgendeinem anderen. Aber jetzt habe ich die Konkurrenz, glaube ich, plattgemacht.

(Heiterkeit)

– Das war eine schlechte Metapher; aber ich will mich ja verständlich machen.

Vielen Dank auch von meiner Seite. Ich bin, was die vorliegende Petition „Kein weiterer Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle“ betrifft, der Hauptberichterstatter; meine Kolleginnen und Kollegen links und rechts von mir sind Mitberichterstatter. Wir sind nicht vom Fach. Wir brauchen Ihre Expertise.

Das, was an Stellungnahme von der Staatsregierung vorlag, um die Fragen adäquat und richtig zu beantworten, hat mir persönlich nicht genügt. Das ist eine komplexe Materie. Damit ich einen ordentlichen Bericht abliefern kann, brauche ich viel mehr Informationen. Einen Großteil dieser Informationen habe ich heute bereits bekommen. Vielen Dank! Es ist auch gut, dass wir beide PowerPoint-Präsentationen zur Verfügung gestellt bekommen. Soweit zur Einführung.

Was die Rolle des Petitionsausschusses betrifft, so hat es meine Kollegin Frau Lang schon angedeutet: Der Petitionsausschuss ist kein Gesetzgeber. Er ist aber ein wichtiger Ausschuss im Landtag. Er steht ja auch für das Recht jedes Bürgers in unserer Demokratie, sein Anliegen direkt an das Parlament zu richten. Nur nebenbei gesagt: Es müssen nicht unbedingt 10 000 oder 11 000 Petenten sein; einer hätte genügt. Aber wenn so eine große Zahl zustande kommt, ist das ja auch ein Zeichen von Relevanz.

Das Parlament in Gestalt des Petitionsausschusses muss sich dieses Anliegens sachgerecht annehmen, darf dabei aber natürlich nicht Partei nehmen; das ist klar. Die Sache muss geklärt werden. Wenn der Bericht schließlich durch den Ausschuss und das Plenum gegangen ist, dann geht er von dort aus auch an die Regierung. Das hat sicherlich auch Rückwirkungen auf den Landtag selbst, der ja Gesetzgeber ist.

Dritte Vorbemerkung meinerseits: So mühsam das Geschäft im Petitionsausschuss auch ist, langsam macht es mir Spaß. Ich habe vor Kurzem eine Petition zum Lärm am „Sachsenring“ in Hohenstein-Ernstthal bearbeitet. Am Anfang dachte ich: „Da kannst du gar nichts machen.“ Aber je tiefer man sich in die Materie einliest, desto klarer wird, dass durch die öffentliche Wahrnehmung der Dinge, die dort zutage treten, auch eine Veränderung des Bewusstseins eintritt, nicht nur bei mir, sondern hoffentlich auch bei anderen.

Dieses Petitionsverfahren ist also, auch wenn es keine direkte Wirkung erzielt, doch mit einer indirekten Wirkung verbunden. Demokratie ist langsam. Diese Langsamkeit ist ärgerlich. Aber wir schätzen sie ja auch aus anderen Gründen.

Das als Vorbemerkungen.

Ich habe ein paar sehr konkrete Fragen; viele, die ich mir aufgeschrieben hatte, sind schon beantwortet worden.

Ich beginne mit einer Frage an, die auf den ersten Blick vielleicht nicht wichtig erscheint, aber mir schon wichtig ist. Das ist die Frage nach der Zusammensetzung der Fluglärmkommission. Dann geht es um die Vorhaltung, die von den Petenten ja auch schriftlich niedergelegt wurde, dass das, was dort geschehe, intransparent sei. Das, was dort eruiert werde, könne man nicht gut nachlesen oder man bekomme es nur sehr verallgemeinert zur Kenntnis.

Auch wird die Zusammensetzung der Fluglärmkommission als fragwürdig beschrieben, und zwar im Blick auf die Nutznießer – oder: vermeintlichen Nutznießer – des Flughafens einerseits und die Geschädigten – oder: vermeintlich Geschädigten – des Flughafens andererseits und im Hinblick auf die Zuordnung zu den einzelnen Kommunen. Ich habe mich bei der Lektüre schon gefragt – diese Frage kann vielleicht beantwortet werden –: Wieso hat die Stadt Leipzig in der Fluglärmkommission einen einzigen Vertreter, während die Stadt Schkeuditz wohl zwei – aufgrund von Eingemeindungen – hat? Das ist einfach eine demokratietheoretische Frage. Wie steht es also mit der Fluglärmkommission? Diese scheint ja ein wichtiges Instrument zum Ausgleich der verschiedenen Interessenlagen zu sein.

Ich weiß nicht, wer mir die Frage beantworten kann. Installiert wurde die Kommission wohl vom SMWA. Damit ginge die Frage nach der Transparenz dieser Institution und nach deren Zustandekommen auch an das SMWA.

Als Zweites möchte ich nach der Südabkürzung fragen. Die Südabkürzung hat es ja bis in den Koalitionsvertrag geschafft. Dort lesen wir, dass die Koalitionäre, aktuell also CDU, Grüne und SPD, sich dafür einsetzen werden – ich kann es jetzt nur sinngemäß zitieren; vielleicht kann man es gleich nachlesen –, dass die Südabkürzung reduziert wird oder in Richtung Reduzierung geht, weil eine Belastung für bestimmte Bevölkerungsgruppen vorliegt. Es gibt also ein politisches Versprechen, das von den

Petenten als gebrochen beschrieben wird. Meine Frage an das SMWA: Wie stellt sich das Ministerium zu dem, was dazu im Koalitionsvertrag steht, und zu dem politischen Versprechen, das von den Petenten als gebrochen unterstellt wird?

Zwei Fragen vielleicht noch; ich will jetzt nicht schon alles vortragen. Meine Kollegen haben ja auch Fragen, und sie haben das gleiche Recht wie ich.

Mir geht es auch um die Frage nach der gleichmäßigen Bahnverteilung. In meinen bisherigen Lektüren habe ich davon Kenntnis genommen, dass in der Vergangenheit wohl auch das Versprechen einer Fifty-fifty-Bahnverteilung, was Landungen und Starts betrifft, gegeben worden sei, während man aktuell wohl davon nichts mehr wissen wolle, das heißt, es gehe auf der einen Bahn viel mehr als auf der anderen Bahn. – Das sage ich hier etwas untechnisch. Entschuldigen Sie bitte, wenn ich in den Begrifflichkeiten nicht ganz perfekt bin. – Auch hier steht ja die Vorhaltung eines nicht eingehaltenen Versprechens im Raum. So habe ich es bei den Petenten gelesen.

Letzte Frage meinerseits – sehr präzise –: Ist es wirklich so, dass wir beim Flughafen Leipzig deutschlandweit, vielleicht sogar europaweit, die niedrigsten Landegebühren haben? Erklären Sie mir das bitte. Das hätte ja indirekt sofort ökonomische Konsequenzen, die in einem Vortrag schon benannt worden sind. Es wäre für den Gesetzgeber oder das Ministerium, die über Subventionen zu entscheiden haben, keine unwichtige Erkenntnis, wenn diese Gebühren in Leipzig ganz niedrig angesetzt würden und wir die Defizite, die dem Flughafen dadurch entstehen, letztlich durch Steuergelder ausgleichen müssten. Darauf hätte ich an dieser Stelle gern eine präzise Antwort.

Vielen Dank erst einmal bis hierhin.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank für die Fragen. – Wer möchte die erste Frage, zur Fluglärmkommission, beantworten? Wie setzt sie sich zusammen?

Jörg Puchmüller: Dazu kann ich etwas sagen.

Vors. Simone Lang: Gern.

Jörg Puchmüller: Im Koalitionsvertrag steht, dass die Zusammensetzung der Fluglärmkommission überprüft werden soll.

Das Anliegen ist als Aufgabe an mich herangetragen worden. Ich bin zwar Mitglied in der Fluglärmkommission, aber dort nicht stimmberechtigt. Ich habe aber schon einige Sitzungen miterlebt. Ich denke, die Fluglärmkommission ist ein gutes Instrument.

Ob man jetzt etwas an deren Zusammensetzung oder ob man andere Dinge verändern sollte, das ist sicherlich Gegenstand der Betrachtung. Meine Meinung dazu, was die Stimmenstärke angeht: Das ist ein konsensuales und nicht unbedingt ein demokratisch zusammengesetztes Gremium, sodass die Anzahl der Sitze dort nicht unbedingt entscheidend ist. Das wäre dann der Fall, wenn dort irgendwelche Mehrheitsentscheidungen getroffen würden. Ich war zwar nicht bei allen Sitzungen dabei, habe aber gehört, dass man schon versucht, die Entscheidungen möglichst einstimmig zu fällen.

(Prof. Dr. Thomas Münzel: Die Protokolle müsste man veröffentlichen!)

– Bitte?

(Prof. Dr. Thomas Münzel: Die Protokolle müsste man halt veröffentlichen!)

– Genau, das ist die zweite Sache.

Wie gesagt, ich kann nur Vorschläge machen. Das Thema Transparenz steht bei mir auch auf der Agenda, das heißt, dass man versucht, vor einer Sitzung mit der Tagesordnung und nach einer Sitzung mit den Ergebnissen transparenter umzugehen. Darüber bin ich mit einigen Beteiligten schon im Gespräch, und ich bin ganz optimistisch, dass uns das dieses Jahr noch gelingen wird.

Frank Richter, SPD: Wenn ich kurz nachfragen darf: Wo ist die Stellschraube, um diese Transparenz herzustellen? Sie sagen, Sie könnten das nur vorschlagen. Das SMWA könnte in dem Fall handeln – ist das richtig?

Jörg Puchmüller: Oder die Fluglärmkommission beschließt es selber; das wäre natürlich eleganter. Das wäre meine Variante: dass man ein Gesuch oder einen Vorschlag einbringt, über den die Fluglärmkommission dann befindet. Sie wissen es selbst: Im politischen Raum muss man dann schon sehen, dass alle auch überzeugt sind davon, dass es eine gute Sache ist.

(Prof. Dr. Thomas Münzel: Den Vorschlag bringen Sie ein?)

– Hm?

(Prof. Dr. Thomas Münzel: Den Vorschlag bringen Sie dann ein?)

– Den würde zum Beispiel ich einbringen.

Vors. Simone Lang: Ist die Frage damit beantwortet?

Frank Richter, SPD: Dort gibt es noch eine Wortmeldung.

Vors. Simone Lang: Bitte schön.

Bert Sander: Vielleicht eine kurze Ergänzung: Sie haben ja gefragt, warum Leipzig nur einen Vertreter in der Fluglärmkommission hat. Das ist ein wirklich interessanter Punkt, der auch dahinführt: Wie bekommen wir es hin, dass sich auch die Betroffenenzahlen in der Zusammensetzung der Fluglärmkommission abbilden?

Im Zusammenhang mit Leipzig muss man auch sagen – ich versuche, das „Drama“ deutlich zu machen –: Leipzig hätte in der Fluglärmkommission mehr Vertreter, das heißt nicht nur einen gesellschaftlichen Vertreter, Oberbürgermeister Jung, wenn die Eingemeindung nicht so stattgefunden hätte, wie sie stattfinden hat. Wären beispielsweise Lützschena, Stahmeln, Lindenthal etc. pp. nicht eingemeindet worden, hätten sie durchaus das Recht, einen Vertreter in die Fluglärmkommission zu entsenden – wie Kabelsketal, Rackwitz, Krostitz etc. pp. Leipzig hat sich also – bezüglich der Vertretung in der Fluglärmkommission – durch die Eingemeindung selbst reduziert.

Ich hoffe, dass das deutlich geworden ist.

Danke.

Vors. Simone Lang: Ist die Frage beantwortet?

Frank Richter, SPD: Es gibt noch eine Wortmeldung.

Peter Wasem: Ich möchte für die Stadt Leipzig ergänzen; wir haben mit Herrn Sander auch einen Stadtrat bei der Bürgerinitiative. – Sie sehen, die unterschiedlichen Interessen und die vielen Perspektiven auf den Flughafen ziehen sich natürlich auch durch unsere Stadtgesellschaft; das ist so.

Die Fluglärmkommission hat beratende Funktion, insbesondere gegenüber der Flugsicherung, wenn ich es richtig weiß; dazu können die Kollegen vom SMWA gegebenenfalls noch besser ausführen. Insofern geht es nicht darum, einen Proporz abzuschaffen.

Aber ich hatte um das Wort für einen anderen Hinweis gebeten: Natürlich würde eine stärkere Berücksichtigung der Stadt Leipzig es uns ermöglichen, die Vielfalt in der Stadtgesellschaft zumindest teilweise abzubilden, indem zum Beispiel Vertreter des Stadtrats oder auch von Bürgerinitiativen ebenfalls Zugang zur Fluglärmkommission erhielten, womit Transparenz geschaffen wäre. Ich erwähne das, um Ihre Frage zu beantworten: Wie kann stärker auch in die Gesellschaft gewirkt werden?

Es gilt dort viele Interessen abzuwägen; das wissen wir wohl. Wir als Stadt Leipzig haben dort ein klares Mandat unseres Stadtrates und auch eine klare Erwartungshaltung. Das wollte ich verdeutlichen.

Vors. Simone Lang: Herr Zimmermann.

Matthias Zimmermann: Zur Fluglärmkommission gibt es schon noch zwei Fakten unsererseits; ich arbeite gern mit Fakten. – Das Fluglärmgesetz sieht gar keinen Vertreter allgemeiner Wirtschaftsorganisationen vor. Das SMWA bestimmt ja – oder: hat bestimmt – die Zusammensetzung der Fluglärmkommission, irgendwann einmal.

Das Fluglärmschutzgesetz sieht keinen Vertreter der Wirtschaftsorganisationen vor. Trotzdem haben wir zwei Stimmen von der IHK! Nun muss mir einer aus der Runde hier sagen, was die IHK Halle und die IHK Leipzig mit dem Fluglärm zu tun haben. Das ist ja eine Fluglärmschutzkommission; so heißt sie ausgesprochen. Das ist das Erste.

Das Zweite ist die vollkommene Intransparenz der Fluglärmschutzkommission, wie sie bisher stattfindet. Sie bekommen keine Protokolle. Sie wissen nicht, was dort mit wem und warum irgendwann abgestimmt worden ist. Sie bekommen nach 14 Tagen eine Art Pressemitteilung auf der Webseite des SMWA; damit müssen Sie sich zufriedengeben. Die Fluglärmkommissionsmitglieder werden verpflichtet, nichts aus dieser Kommission herauszutragen.

Wir hatten ja selbst mal jemanden, der – nicht als Vertreter der Bürgerinitiative, sondern als Vertreter des Ortschaftsrates bzw. des Bürgermeisters seines Ortes – in die

Fluglärmkommission geschickt wurde. Wenn wir dann zusammengesessen sind und gefragt haben: „Was habt ihr denn besprochen?“, dann hieß es: „Tut mir leid! Darf ich euch nicht sagen.“

Vors. Simone Lang: Herr Zimmermann – –

Matthias Zimmermann: Das zu dem Problem Fluglärmkommission und Demokratie.

Vors. Simone Lang: Ich darf Sie kurz daran erinnern, dass wir hier fünf Leute haben, die etwas wissen wollen, und Sie bitten, sich in der Sache möglichst kurz zu halten. Unser Lärmschutzbeauftragter hat ja gerade ausgeführt, wo die Probleme liegen und dass man daran arbeitet. Wir nehmen das also zur Kenntnis, und wir wissen, dass daran gearbeitet wird. So habe ich es verstanden, Herr Zimmermann.

Matthias Zimmermann: Ja, aber ich wollte es verdeutlichen.

Vors. Simone Lang: Ja. Es geht nur darum, dass wir hier noch fünf Mann haben, die auch sprechen wollen. Ich glaube, das Problem ist erkannt; das ist ja erst einmal die Hauptsache.

Es geht jetzt um die Südabkurvung. Wer möchte dazu sprechen? – Bitte, Herr Wenzel-Halangk.

Steffen Wenzel-Halangk: Ich versuche, die Südabkurvung und die Bahnverteilung in einer Antwort zusammenzufassen, weil das Thema schon ein längeres ist. Da kann man sicherlich auch ganz viel zu der Historie erzählen.

Es gab in dem Planfeststellungsbeschluss die Entscheidung, diese Südabkurvung – jetzt muss ich selbst noch einmal überlegen – zu beschränken auf 30 Tonnen, das heißt, eine Gewichtsbeschränkung einzuführen. Es gab auch die Entscheidung, dass die Parallelbahn sozusagen gleichmäßig verteilt genutzt werden soll, um den Lärm Nord-Süd gleichmäßig zu verteilen.

Diese Entscheidung ließ sich aber nicht umsetzen, weil es keine rechtliche Grundlage dafür gab, der Flugsicherung, die für die Durchführung der Flüge verantwortlich ist, diese Vorgabe zu machen. – Alter Stand!

Mittlerweile hat sich die Gesetzeslage geändert, und es gibt jetzt andere Möglichkeiten.

Die Historie der Südabkurvung: Wir haben es als Empfehlung immer mitgenommen. Es gab auch einen Austausch zwischen der Fluglärmkommission und der DFS. Die DFS beharrt aber auf ihrem Standpunkt, nicht nur, weil sie die rechtliche Grundlage als gegeben ansieht, diese Abflugroute zu nutzen, sondern auch, weil sie die Notwendigkeit dafür sieht.

Wir als SMWA haben dabei lediglich eine vermittelnde Rolle. Wir versuchen, sozusagen über politischen Druck etwas zu erreichen. In den Koalitionsvertrag ist das Thema ja auch aufgenommen worden. Wir bearbeiten dieses Thema weiter, um es voranzubringen. Wir nutzen alle uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten. Das geht bis hin zu der Stellungnahme in dem aktuell laufenden Planänderungsverfahren; auch

dort haben wir als Träger es mit hineingeschrieben. Aber wir haben sonst keine Möglichkeiten.

Frank Richter, SPD: Sehen Sie eine Berechtigung der Wahrnehmung vonseiten der Petenten, dass das doch irgendwie als gebrochenes Versprechen durch die Jahre läuft?

Sehen Sie zweitens eine Möglichkeit – Sie sind hier quasi als Vertreter der Exekutive anwesend; wir sitzen hier vorn als Vertreter der Legislative –, das, was wir in den Koalitionsvertrag hineingeschrieben haben, nämlich die Südabkürzung weitgehend zu reduzieren, irgendwie umzusetzen?

Steffen Wenzel-Halangk: Aktuell gibt es keine Möglichkeit. Rechtlich ist mir, ist uns keine bekannt, wie man das jetzt direkt umsetzen könnte. Es ist momentan eine freiwillige Sache der DFS, weil sie die entsprechende rechtliche Grundlage hat.

Eine Möglichkeit wäre – das haben wir auch so in die Stellungnahme auf die Petition hineingeschrieben –, im Rahmen eines Planänderungsverfahrens Flugbeschränkungsgebiete festzulegen. Das könnte indirekt auch zu einer Abschaffung der Südabkürzung führen. Das ist aber Bestandteil des Verfahrens bei der Planfeststellungsbehörde. Es ist nicht unsere Aufgabe, dort in das Verfahren einzugreifen. Deswegen war unsere Empfehlung, dass alle Betroffenen diese Einwendung auch in das Verfahren einbringen, damit sie dort von der Planfeststellungsbehörde abgewogen und berücksichtigt werden kann.

Vors. Simone Lang: Wann denken Sie, wann das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sein wird? Diese Vorgeschichte geht ja bis zum 20. Mai. Jetzt ist die Frage: Die Konsultation?

Holger Keune: Wir befinden uns ja im laufenden Verfahren. Wir hatten zwei Auslegungen. Im Moment läuft die Online-Konsultation.

Vors. Simone Lang: Genau.

Holger Keune: Wir müssen erst einmal schauen, was aus der Online-Konsultation herauskommt: Gibt es noch einmal die Notwendigkeit, neue Unterlagen auszulegen – ja oder nein? Das wissen wir heute noch nicht. Vor diesem Hintergrund kann ich wirklich keine Angaben dazu machen, wie lange das Verfahren dauern wird.

Vors. Simone Lang: Danke. – Frau Melcher.

Frank Richter, SPD: Zur gleichmäßigen Bahnverteilung hatte ich noch gefragt.

Steffen Wenzel-Halangk: Das ist derselbe Hintergrund. Man kann der DFS nicht vorschreiben, wie sie ihren Verkehr sicher abarbeitet. Das heißt, diese Vorgabe der – –

(Zuruf aus dem Kreis der Petenten: Falsch!)

– Okay. – Diese Vorgabe ist sozusagen nicht umsetzbar. Die DFS führt den Verkehr sicher durch.

Ich will jetzt nur ganz kurz wieder auf die Fluglärmkommission verweisen. Deswegen sehen wir die Ampel an der Stelle auch nicht rot, sondern eher gelb. Es gibt verschiedene Maßnahmen, die zum Ziel haben – deswegen arbeiten wir beständig daran –, diese Gleichverteilung mit einer sicheren Verkehrsabwicklung in Einklang zu bringen. Es gibt verschiedene technische Möglichkeiten, wie man den Verkehr am Boden, das Kreuzen der Südbahn sicher gestalten kann, sodass es – das ist aber mit gewissen Umwegen verbunden – zumindest zu einer Annäherung an die Gleichverteilung kommen kann.

Vors. Simone Lang: Herr Ahmelmann, Sie haben sich noch gemeldet.

Götz Ahmelmann: Frau Vorsitzende, vielen Dank! Vorweg eine Frage: Dürfen wir als Petenten-Gegner auch ein kurzes Statement abgeben?

Vors. Simone Lang: Natürlich, Sie dürfen.

Götz Ahmelmann: An welcher Stelle dürfte ich das tun?

Vors. Simone Lang: Sie dürfen das genauso wie alle anderen.

Götz Ahmelmann: Dann würde ich gern gleich noch tun. – Ich beantworte zuerst die Fragen und beginne mit den angeblich niedrigsten Landegebühren. Ich kann die Zahlen, die in der PowerPoint-Präsentation zu sehen waren, nicht direkt nachvollziehen. Richtig ist, dass der Flughafen Leipzig/Halle im Bundesvergleich natürlich nicht die niedrigsten Gebühren hat.

Sie dürfen nicht nur die Start- und Landeentgelte sehen; Sie müssen den Gesamtkostenblock sehen, den die Fluggesellschaften zu tragen haben. Da bewegen wir uns sowohl mit Dresden als auch mit Leipzig/Halle im oberen Drittel der deutschen Flughäfen. Was vorhin, glaube ich, gezeigt wurde, waren die reinen Start- und Landeentgelte. Dazukommen weitere Entgelte, zum Beispiel für zentrale Infrastruktur usw. Die Fluggesellschaften – ich habe selbst 20 Jahre bei einer Fluggesellschaft gearbeitet – gucken sich das Gesamtpaket an und nicht einzelne Bausteine davon. Insofern war die Darstellung, wie wir sie gesehen haben, zumindest verkürzt.

Zu den roten Punkten, die wir vorhin gesehen haben: Das Thema der enttäuschten Erwartungen und angeblich gebrochenen Versprechen begleitet uns schon die ganze Zeit. Ich kann das selbst gar nicht beurteilen. Die kurze Südabkantung und die gleichmäßige Nutzung der Bahnen – das kommt ja immer wieder vor. Ich habe das damals nicht verfolgt.

Richtig ist aber: Es gibt eine ganz klare gesetzliche Grundlage. So werden Flugrouten vom BAF festgelegt, nach Konsultation zum Beispiel mit der Fluglärmkommission. Die Erwartungshaltung, dass wir als Flughafen das beeinflussen könnten, ist nicht richtig. Wir können das als Flughafen nicht beeinflussen, wir können nicht darauf hinwirken.

Auch ist richtig: Die Gleichverteilung der Bahnen – das ist vom Bundesverfassungsgericht abgewiesen worden.

(Bert Sander: Das stimmt nicht!)

– Doch, das stimmt.

(Bert Sander: Nein, das stimmt nicht!)

Im Augenblick kursieren teilweise Halbwahrheiten, die schlichtweg – – Ich verstehe die Forderungen. Wir tun auch viel dafür, dass es passiert. Nicht falsch verstehen! Aber zwischen dem, was wir versuchen zu erarbeiten, und dem, was die gesetzliche Grundlage darstellt, herrschen teilweise noch unterschiedliche Informationsstände.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Sie haben sich noch gemeldet, Herr Münzel.

Prof. Dr. Thomas Münzel: Wir sind wieder bei dem Thema Transparenz. Es kann ja sein, dass die DFS sagt, es sei überhaupt nicht möglich, da irgendetwas zu ändern. Dann frage ich mich natürlich: Wie kommt das in ein Regierungsprogramm hinein? Man schreibt doch nicht ein Regierungsprogramm einfach so.

(Unruhe)

Vors. Simone Lang: Ich bitte um ein bisschen Ruhe. Es ist hier ganz furchtbar zuzuhören. Danke schön.

Prof. Dr. Thomas Münzel: Die Parteien lassen sich ja beraten, und die lassen sich durch die beraten, die im Endeffekt dann auch so etwas beeinflussen können. Wenn es also so ist, dass es im Regierungsprogramm drinsteht, immer wieder hochkocht und immer wieder als Argument benutzt wird, dann wäre es doch an der Zeit, dass es zu einer offiziellen Stellungnahme kommt, in der die Flughafenseite oder die Landesregierung erklärt: Wir können die Punkte nicht umsetzen, weil ... Sonst hängt es die ganze Zeit in der Luft und ist immer wieder Anlass für Ärger. Es wundert mich schon, dass ein Regierungsprogramm aus Luftnummern besteht, die gar nicht umsetzbar sind.

Vors. Simone Lang: Ich würde gern auch den anderen Kollegen das Wort geben. Frau Melcher wartet schon lange. Bitte.

Christin Melcher, BÜNDNISGRÜNE: Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Auch ich habe einige Fragen. Zunächst aber auch danke von meiner Seite für die eindringlichen Präsentationen und die Schilderung der Problematik insgesamt. Das war für mich sehr, sehr hilfreich im Umgang mit dieser Petition.

Ich habe eine Frage an die Landesdirektion, und zwar, inwieweit im Planfeststellungsverfahren das lärmmedizinische Gutachten berücksichtigt wird und ob weitere Gutachten eingeholt werden. Es wurde ja ausgeführt, welche Gutachten noch sinnvoll sind, beispielsweise zu den Gesundheitskosten durch die Folgeschäden und zu Ultrafeinstaub. Inwieweit sind solche Gutachten noch angedacht bzw. inwieweit finden sie Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren und in der Kosten-Nutzen-Rechnung? Das würde mich interessieren.

Eine Frage an die Vertreter des Flughafens: Soweit ich informiert bin, soll die Entgeltordnung angepasst werden. Inwieweit sind denn dann die Gebühren kostendeckend?

Vors. Simone Lang: Die Frage geht sicherlich an das SMWA? Oder wer möchte? – Die Landesdirektion. Bitte schön.

Holger Keune: Wir haben ja die Situation, dass wir zwei Auslegungen hatten. Es wurden Einwendungen erhoben. Dieses eine Gutachten, das Sie angesprochen haben, ist eingegangen. Es wurde durch einen Einwender eingereicht und wird natürlich durch uns im laufenden Verfahren auch bearbeitet werden. Wir werden schauen: Was steht drin? Ist es berücksichtigbar? Wie ist die Rechtslage? Und so weiter, und so fort. Wie wir das Gutachten letztlich einführen, wie wir es bewerten, das kann ich nicht sagen, weil wir im laufenden Verfahren sind.

Natürlich gilt das auch für die Folgefrage, die Sie gestellt haben. Welche Gutachten wir gegebenenfalls noch erstellen lassen müssen, ist das Ergebnis des weiteren Verfahrens. Das heißt, zum heutigen Zeitpunkt kann ich nicht sagen: Wir brauchen noch das eine oder das andere Gutachten. Dafür bitte ich um Verständnis.

Vors. Simone Lang: Herr Ahmelnann, bitte.

Götz Ahmelnann: Wir planen, noch im ersten Halbjahr einen Antrag auf neue Flughafenentgelte einzureichen, sowohl für den Flughafen Dresden als auch für den Flughafen Leipzig/Halle. Unser Ziel dabei ist es in erster Linie, eine stärkere Spreizung der Start- und Landeentgelte zu erwirken und damit geräuscharme Flugzeuge zu incentivieren und vor allen Dingen auch die Nachtflugkosten zu erhöhen. Damit entsprechen wir auch den Wünschen des Koalitionsvertrags.

Werden die Entgelte danach kostendeckend sein? Nein, das werden sie nicht. Diese Erwartungshaltung muss ich einfach enttäuschen, weil wir im Augenblick – einfach aufgrund der Größe der Infrastruktur – noch nicht in der Lage sind, unsere gesamten Infrastrukturkosten komplett auf die Start- und Landeentgelte, das heißt auf diesen Block, umzulegen.

So werden wir in einem Zweischrittverfahren vorgehen: Wir werden im ersten Schritt eine Lärm- und Nachtkomponente einführen. In einem zweiten Schritt werden wir eine Umweltkomponente hinzufügen, die wir im Augenblick noch erarbeiten.

Vors. Simone Lang: Herr Münzel, bitte.

Prof. Dr. Thomas Münzel: Ich wollte fragen: Wer bestimmt eigentlich, um wie viel das Frachtvolumen pro Jahr oder die Anzahl der Flüge gesteigert werden kann? Ist das nach oben offen oder gibt es Limitationen, Grenzen? Das ist ein ganz wichtiger Punkt. Hat da der Flughafen vollkommene Freiheit, oder gibt es da Grenzen?

Vors. Simone Lang: Herr Ahmelnann, bitte.

Götz Ahmelnann: Von mir noch ein wichtiger Hinweis: Der Flughafen – so, wie er besteht, und so, wie wir ihn betreiben – ist ja planfestgestellt. Damals, als die Entscheidungen so getroffen wurden, wurde es auch vom Bundesverwaltungsgericht höchstinstanzlich geregelt. Die Klagen dagegen wurden abgewiesen. Das heißt, so, wie wir im Augenblick arbeiten, arbeiten wir. Es gibt weder Bewegungsgrenzen noch irgendwelche anderen Obergrenzen.

Prof. Dr. Thomas Münzel: Aber da muss ich sagen – –

Vors. Simone Lang: Moment, Moment! Ich muss jetzt ganz kurz einschreiten. Die Sachverständigen sind nicht dafür da, Fragen an andere Sachverständige zu stellen.

Prof. Dr. Thomas Münzel: Sorry!

Vors. Simone Lang: Sie sitzen in einer Anhörung, in der Abgeordnete Fragen an Sachverständige stellen. Ich muss das noch einmal ganz deutlich sagen: Wir sind nicht hier, um diese Front aufzumachen, sondern wir wollen Informationen, um objektiv entscheiden zu können. – Entschuldigung, aber das musste ich so deutlich sagen.

Nachfragen? – Gleich alle ruhig.

(Heiterkeit)

Der Herr Professor hat sich gemeldet. Bitte schön.

Prof. Dr. Helfried Labrenz: Ich denke, die Start- und Landegebühren sind nicht transparent. Die Verkehrsleistungen sind ja in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen und im Anhang noch einmal aufgegliedert. „Verkehrsleistungen“ heißt es heute; früher hieß es „Flughafen- und Leistungsentgelte“. Die stehen ja nun einmal so drin. Die Entwicklung, dass die Fracht signifikant stärker steigt als das Entgelt, ist ja offenkundig so festgestellt worden.

Sie sagen, kostendeckend könnten Sie nicht arbeiten. Das ist klar – große Infrastruktur. Aber wenn man die Start- und Landeentgelte wenigstens ein Stück weit anheben würde, dann käme man zwar nicht in die Gewinnzone, aber man verursachte nicht so viele Verluste. Eine Art Gewinnerzielungsabsicht muss doch auch dem Flughafen zugrunde liegen, oder?

Vors. Simone Lang: Herr Ahmelmann, bitte.

Götz Ahmelmann: Die Frage war ja eine andere. Die Frage war, ob wir der billigste Flughafen in Deutschland seien – so, wie Sie es dargestellt haben. Die Antwort darauf ist: Nein.

Dass wir natürlich eine Gewinnerzielungsabsicht haben, dass wir die Gebühren erhöhen, so, wie es der Markt hergibt, ist auch richtig. Es macht ja keinen Spaß, nicht kostendeckend und nicht profitabel zu arbeiten.

(Zuruf von Matthias Zimmermann)

Vors. Simone Lang: Moment, Moment! Ich habe gerade gesagt: Sie stellen keine Nachfragen an Sachverständige, sondern wir sind dafür da, die Fragen zu stellen. Es tut mir leid! Wenn wir heute noch irgendwann nach Hause gehen wollen, dann muss man auch dieses Verfahren verstehen. Entschuldigung! Sie haben jede Möglichkeit, Ihre Anmerkungen auch hinterher noch schriftlich einzureichen.

Ich würde weiterfahren. Waren die Fragen beantwortet? – Gut. Dann Herr Flemming, bitte.

Ingo Flemming, CDU: Auch von mir schönen Dank an alle, die gekommen sind, auch für die Präsentationen und die vorgetragenen Argumente. Das ist für uns ganz wichtig. Wir als Mandatsträger müssen aber auch immer sehr genau beachten, welche Auswirkungen unsere Entscheidungen haben, wenn wir denn welche treffen können; wir können es nur an bestimmten Stellen.

Ich habe an die Vertreter des Flughafens ein, zwei Fragen. Herr Ahmelmann, ich finde es gut, dass Sie persönlich gekommen sind und uns hier nicht einen Pressesprecher geschickt haben.

Ich habe medial wahrgenommen, dass der Flughafen Leipzig beispielsweise in der Corona-Pandemie eine durchaus nicht unbedeutende Rolle gespielt hat. Das konnte man ja den Medien entnehmen. Ich bin Mitglied im Ausschuss für Regionalentwicklung und weiß, dass der Flughafen in einer Region liegt, die mit dem Kohleausstieg dem Strukturwandel unterliegt. Dabei geht es natürlich auch um Arbeitsplätze und die Neuetablierung von Technologien, das heißt einer anders arbeitenden Wirtschaft als der, die wir bisher mit der Kohle haben.

Wie würden Sie die Auswirkungen beurteilen, wenn der Ausbau des Flughafens, wie er im Moment vorgesehen ist und wie er auch in der Planfeststellung steht, nicht stattfände? Wie würden Sie dann die Perspektive einschätzen?

Vors. Simone Lang: Herr Ahmelmann, bitte.

Götz Ahmelmann: Frau Vorsitzende, darf ich ein bisschen ausholen und einen Teil meines vorbereiteten Statements loswerden?

Vors. Simone Lang: Sie dürfen. Bitte.

Götz Ahmelmann: Vielen Dank. – Der Flughafen Leipzig/Halle, Ihr Flughafen Leipzig/Halle, wird dieses Jahr 95 Jahre alt. Er ist seit 1927 ein Teil der Region. Ab 1990 ist von sehr klugen Menschen die Grundlage dafür geschaffen worden, dass er sich so entwickeln konnte, wie er sich heute präsentieren kann. Davon profitieren wir heute.

Mit der Ansiedlung von DHL kam dieser Quantensprung. Es hat eine Entwicklung stattgefunden, die den Flughafen, das muss man so deutlich sagen, in die Champions League der europäischen Flughäfen gebracht hat – mit den damit verbundenen Effekten.

Wir beschäftigen heute am Standort des Flughafens 12 300 Mitarbeiter. Diese Zahl hat sich seit 2010 verdoppelt.

Wir geben allein als Flughafen und DHL gemeinsam jedes Jahr ungefähr 100 Millionen Euro für die lokalen Betriebe drumherum aus: Handwerksbetriebe, Blumenläden, Gastronomie und dergleichen. Ich glaube, es ist ganz klar, dass der Flughafen heute eine immense Bedeutung als Impulsgeber für die Region hat.

Das, was Sie auch ansprachen, Herr Flemming: Herr Labrenz hat den Verlust im Jahr 2020 dargestellt. Zum Glück war der nur so niedrig. Alle anderen Flughäfen

Deutschlands, die eben nicht ein so stabiles Geschäft wie die Luftfracht haben, hatten deutlich höhere Verluste zu verzeichnen und mussten von ihren Gesellschaftern deutlich gestärkt werden.

Wir haben in der gesamten Coronakrise keinen Mitarbeiter entlassen; natürlich mussten wir auch Kurzarbeit machen. Alle anderen deutschen Flughäfen haben Mitarbeiter entlassen bzw. ihre Arbeitskräfte reduziert. Wir sind – im Vergleich – mit einem blauen Auge davongekommen, weil wir so gut aufgestellt waren.

Der Flughafen Leipzig/Halle war in der Coronakrise von zentraler Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Gütern, auch mit medizinischen Gütern. Sie haben sicherlich in der Zeitung gelesen – die jetzige Kriegssituation ist natürlich schrecklich –, wie die Antonov, die große AN 225, medizinische Güter eingeflogen hat, die in der gesamten Bundesrepublik verteilt wurden. Ich glaube, das ist ein Fakt, den man in dieser ganzen Diskussion eben auch nicht verkennen darf. Man darf nicht verkennen, welche Rolle der Flughafen auch im Augenblick spielt.

Solche Betriebe wie Dornier, die sich dort ansiedeln – die übrigens hochqualifizierte Arbeitsplätze im Bereich Flugzeugbau schaffen –, kommen, mit Verlaub, nicht, weil es dort so schön ist, sondern weil dort eine Infrastruktur vorhanden ist, mit deren Nutzung man Flugzeugbau betreiben kann. Wir werden dann in Leipzig/Halle neben Hamburg-Finkenwerder der einzige Standort in Deutschland sein, wo Flugzeugbau stattfindet.

Sehen Sie es mir nach, wenn wir das in unserer Rolle hier als Leistung wahrnehmen, auf die wir alle gemeinsam sehr stolz sein können. Wir freuen uns, dass das bei uns in Sachsen möglich ist.

Ich habe es vorhin schon angesprochen: Das eine sind die Versprechen, die in der Vergangenheit gemacht wurden. Die nehmen wir auch sehr ernst. Wir arbeiten daran und prüfen: Gibt es Möglichkeiten, sie umzusetzen oder zu korrigieren?

Fakt ist aber auch, dass das, was wir heute tun, auf einer ganz klaren gesetzlichen Grundlage beruht. Dabei ist zum Beispiel das Luftverkehrsgesetz ein ganz entscheidender Fakt.

Das, was wir jetzt machen wollen, den Ausbau, ist ja, in Anführungsstrichen, „nur“, wenn ich es einmal so sagen darf, die Erweiterung eines Vorfelds, das an sich mit dem gesamten Betrieb, auch dem Nachtflug, planfestgestellt und höchstrichterlich erlaubt worden ist.

Das machen wir – auch anders als alle anderen Flughäfen – nicht nach dem Prinzip Hoffnung, sondern wir machen das auf einen ganz konkreten Kundenwunsch hin. Mit diesem Kunden haben wir Verträge, und er braucht das.

Sie haben es vielleicht in der Zeitung gelesen: Der Flughafen Frankfurt hat ein Terminal gebaut, dessen Eröffnung er aber sukzessive in die Zukunft verschiebt, weil die Corona-Pandemie natürlich die Fluggastzahlen verändert hat. – Das ist bei uns nicht der Fall. Wir haben einen ganz konkreten privaten Kunden, der das ganze Thema von uns dringend braucht. Deswegen führen dieses Verfahren bzw. die Landesdirektion führt das Verfahren.

Ein Punkt noch – dann höre ich sofort auf –: Klimaschutz. Uns ist bewusst, dass der Betrieb eines Flughafens, insbesondere der Nachtbetrieb, sehr negative Begleiterscheinungen hat. Das wollen wir überhaupt nicht wegdiskutieren. Als Flughafen haben wir in den letzten Jahren über 140 Millionen Euro in Schallschutz investiert. Ich selbst war bei vielen Veranstaltungen der frühzeitigen Öffentlichkeit dabei, wo wir mit Bürgern gesprochen haben. Wir haben auch ein Verständnis davon bekommen, an welchen Stellen es hakt.

Wir modernisieren im Augenblick einen Triebwerksprobelaufstand; in diesen haben wir 14 Millionen Euro investiert, damit er seinen Wirkungsgrad erhöht.

Wir führen jetzt neue Entgelte ein, um das Fliegen lauter Flugzeuge, zum Beispiel der Antonovs, insbesondere bei Nacht, deutlich, sehr deutlich zu verteuern.

Das alles machen wir, weil wir versuchen, den Arbeitsplatz- bzw. ökonomischen Effekt auf der einen Seite mit den Erfordernissen des Lärm- und Umweltschutzes andererseits so gut wie möglich in Einklang zu bringen. Wir sind ja nicht blind dafür, was das für Neben- und Begleiterscheinungen hat.

Ingo Flemming, CDU: Sie haben aber meine Frage nach den Folgen eines Nicht-Ausbaus nicht präzise beantwortet. – Ich würde gern eine Frage nachschieben; dann bin ich im Moment auch durch. Ich will auf etwas eingehen, was Prof. Münzel in seinem Vortrag erwähnt hat: Das Umweltbundesamt habe empfohlen, Nachtflüge nicht mehr durchzuführen oder zu unterbinden.

Jetzt wäre die Frage – diese würde ich gern noch mit dazutun –: Was sagen Sie dazu? Ist das möglich? Geht es, die Nachtflüge in den Tag hinein zu verlegen? Oder: In welchem Umfang geht das? Wäre das ein Vorschlag, mit dem Sie irgendwie dem Anliegen hier entgegenkommen könnten?

Götz Ahmelnann: Die direkte Antwort darauf könnte eigentlich nur der Hauptnutzer geben; das ist DHL. Aber wenn ich das einmal für die sagen darf: Das ist eine nichtrealistische Annahme. DHL ist zu uns gekommen – nach einem Auswahlverfahren; da waren ja noch andere Flughäfen in Europa im Pitch –, weil es eben die Möglichkeit des Nachtflugs gibt. Das ist auch vertraglich so vereinbart.

Das ganze Geschäftsmodell von DHL beruht darauf, dass die Waren nachts, in diesem Zeitfenster, umgeschlagen werden. Jetzt kann man nur spekulieren: Was würde denn passieren, wenn der Ausbau nicht stattfände oder sogar der Nachtflug nicht mehr möglich wäre? Dann wäre die Ansiedlung von DHL, einem Arbeitgeber mit 6 000 Arbeitsplätzen dort, gefährdet. Die wären nicht mehr in der Lage, ihr Geschäftsmodell abzuwickeln. So klar ist die Antwort darauf.

Was das kurzfristig, mittelfristig und langfristig bedeuten würde, darüber könnte ich jetzt nur spekulieren. Aber die Möglichkeit des Nachtflugs ist der elementare Baustein für die Anwesenheit von DHL.

Bert Sander: Herr Richter, Sie sind ja Berichterstatter. Ich möchte hier einen Punkt aufgreifen, der immer wieder angesprochen wird, immer wieder auftaucht, immer wieder aufplopt. Es soll hier keine Missverständnisse geben. Herr Ahmelnann, Sie haben gesagt – um auf diesen neuralgischen Punkt zurückzukommen –, Sie könnten den

Nachtflug nicht abschaffen. Aber Sie könnten ja anderweitig irgendetwas tun, um Entlastung herbeizuführen. Tun Sie aber nicht! Hier kommt dann wieder die gleichmäßige Nutzung der Bahnen ins Spiel. Dazu wurde schon am Anfang gefragt; aber das ist nicht so richtig beantwortet worden.

Herr Ahmelnann, mein Verständnis dieses Urteils des Bundesverwaltungsgerichts ist ein anderes. Das Bundesverwaltungsgericht hat nicht die Möglichkeit der Gleichverteilung der Start- und Landebewegungen auf die Nord- und die Südbahn zurückgewiesen. Das Bundesverwaltungsgericht hat zurückgewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde 2000/2005 in den verfügbaren Teil des Planfeststellungsverfahrens diese Gleichverteilung als Norm eingeschrieben hatte. Hier, so sagt es das Bundesverwaltungsgericht, überschreitet die Planfeststellungsbehörde ihre Befugnisse.

Das Bundesverwaltungsgericht hat nicht die Gleichverteilung auf die Nord- und die Südbahn zurückgewiesen. Darauf möchte ich hinweisen.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Dann würde ich mit Frau Tändler-Walenta weitermachen.

Marika Tändler-Walenta, DIE LINKE: Vielen Dank. – Aber dort meldet sich noch jemand.

Vors. Simone Lang: Sie wollten noch zum vorangegangenen Thema etwas sagen?

Steffen Mäder: Ja.

Vors. Simone Lang: Bitte.

Steffen Mäder: Ich hätte zu diesem Punkt noch eine Erläuterung. Es ist ja so: Mit der Ansiedlung von DHL gab es die Forderung, ein unabhängiges Bahnen-System zur Verfügung zu stellen. Deswegen ist die Konfiguration der zwei Start- und Landebahnen am Flughafen Leipzig/Halle so, wie sie heute ist.

Es gibt einen entsprechenden Achsabstand, der einen unabhängigen Betrieb dieser zwei Start- und Landebahnen jederzeit ermöglicht, und es gibt die Lage des Vorfeldes von DHL, südlich der Südbahn. Daraus resultierend ist es notwendig, wenn Luftfahrzeuge in dem Nachtfrachtdrehkreuz die Nordbahn nutzen, dass sie, um zum Vorfeld zu kommen, die Südbahn kreuzen.

Daraus resultierend gibt es entsprechende Randbedingungen: dass für die Flugsicherheit Faktoren berücksichtigt werden müssen, die nicht nur rein die baulichen Voraussetzungen betreffen, sondern auch organisatorische Voraussetzungen, also Voraussetzungen der Ausweisung von Flugverfahren für unabhängigen Bahnbetrieb, entsprechende Kontrollen des sicheren Rollens auf dem Flughafen und weitere Faktoren.

DFS, DHL und der Flughafen haben auf Aufforderung der Fluglärmkommission, die schon vor einigen Jahren den Beschluss gefasst hat, in der Nachtzeit nach Norden abfliegende Luftfahrzeuge vorrangig von der Nordbahn starten zu lassen, ein Konzept

zur Erhöhung der Flugsicherheit aufgestellt, das derzeit mit entsprechendem investivem und auch betriebskostenmäßigem Aufwand am Flughafen umgesetzt wird.

Das Ganze ist aber nicht so umsetzbar, dass man jetzt sagen könnte: „Schnips, und es funktioniert“, sondern es ist ein entsprechender Prozess, über den durch die Systempartner in der Fluglärmkommission entsprechend informiert wird und wozu auch jeweils zur Sitzung der Fluglärmkommission entsprechend Bericht erstattet wird.

Wir sind derzeit dabei, mit einem Aufwand von circa 8,8 Millionen Euro ein Bodenlageradar am Flughafen zu installieren, ein entsprechendes Runway-and-Coercion-System zu installieren. Das ist eine Anzeige – wenn Luftfahrzeuge während des Kreuzens der Bahn den Weisungen der Lotsen nicht folgen –, um zu erkennen, dass ein Eingriff erfolgen muss. Es gibt auch eine ganze Menge an weiteren Maßnahmen.

Mit dem Antrag auf Planfeststellung haben wir auch die Errichtung eines zusätzlichen Taxiways beantragt, der es nach den Überprüfungen durch die Flugsicherung ermöglicht, die Sicherheit des Bahnkreuzens weiter zu erhöhen.

Wir gehen davon aus, dass sich mit Realisierung dieser Maßnahmen der Anteil der Benutzung der Nordbahn erhöhen wird. Mit der Einführung von Anflugverfahren zum unabhängigen Bahnbetrieb, die im Januar 2020 stattgefunden hat, haben sich auch in der Nachtzeit die Anteile der Nordbahnnutzung schon erhöht.

Es ist also insoweit erklärter Wille, aber anderenteils auch Bedarf, den Anteil der Nordbahnnutzung zu erhöhen. Fakt ist, dass die Grundsatzentscheidung, DHL südlich der Südbahn anzuordnen, nicht zu revidieren geht und die Systempartner mit diesen Randbedingungen umgehen.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Herr Zimmermann.

Matthias Zimmermann: Ich will kein Statement abgeben. Ich wollte nur auf die Frage von Herrn Flemming antworten. Herr Flemming, Sie fragten ja, ob das Modell DHL dann hier gestorben wäre.

Ingo Flemming, CDU: So habe ich es nicht gefragt.

Matthias Zimmermann: Oder: ob DHL dann von hier abziehen würde.

Ingo Flemming, CDU: Ich habe gefragt, ob das in den Tag verlagert werden kann. Das war meine Frage.

Matthias Zimmermann: Zu dem Nachtflug möchte ich noch etwas sagen, weil seitens des Flughafens ja behauptet wird, das sei essenziell. Ich habe hier ein Gutachten von Herrn Prof. Dr. Richard Vahrenkamp, Universität Kassel, vorliegen. Er hat für den Flughafen Frankfurt eine Studie gemacht. Diese Studie ist ellenlang. Ich will Ihnen nur aus dem Exzerpt vortragen. Er kommt zu dem Schluss, dass in Frankfurt der Frachtflug im Durchschnitt sechs Tage unterwegs ist, interkontinental. – Das war damals, als Frankfurt noch Nachtbetrieb hatte.

Jetzt sind wir bei der Expressfracht. Das ist ja das Modell DHL. Expressfracht hat DHL in Leipzig. UPS und FedEx haben es in Köln. Die Laufzeit für Expressfracht – die ja so dringend ist – beträgt in Europa zwei bis drei Tage und interkontinental zwei bis fünf Tage. Nun muss mir einer erklären, warum früh oder in der Nacht um 3 Uhr geflogen werden muss und das nicht in den Tagbereich gelegt werden kann.

Was ich damit sagen will: Das Modell DHL wäre, wenn es keinen Nachtflug mehr gäbe, nicht gestorben. Das ist natürlich eine Frage der Konsumtion und wie sich die Kunden darauf eingestellt haben. Aus der Studie geht eindeutig hervor, dass die Kunden sich mittlerweile so eingerichtet haben: Ach, da kann ich abends noch schnell etwas herüberreichen; das wird dann in der Nacht weggefliegen.

Wenn das Angebot nicht da wäre, würden sich die Kunden auch umstellen. Das einmal generell zu dem Thema Nachtflug. So essenziell, wie es immer dargestellt wird, ist dieser sogenannte Nachtsprung nicht.

DHL schön und gut, Herr Ahmelmann; aber Sie sind noch nicht lange hier. Sie sagten, es gebe einen Quantensprung, seit DHL da ist. BMW und Porsche waren eher da; die haben mit DHL überhaupt nichts zu tun. Ich erwähne das, weil immer so getan wird, als ob DHL der Heilsbringer der Region Leipzig sei. So ist es nicht! Da gibt es andere, die bessere Löhne zahlen und bessere Arbeitsbedingungen bieten.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Ich würde jetzt Frau Tändler-Walenta das Wort geben.

Marika Tändler-Walenta, DIE LINKE: Der dritte Anlauf.

(Heiterkeit)

Irgendwann muss ich ja auch einmal das Wort bekommen; danke.

Vielen Dank für Ihre Stellungnahmen! Als Mitberichterstatterinnen bekommen wir natürlich die Stellungnahmen der Staatsregierung. Ich würde gern auf die erste Stellungnahme, vom 30. Juli, kurz eingehen und dazu nachfragen. In der Bewertung beziehen Sie sich auf den Landesentwicklungsplan für Sachsen von 2013. Meiner Kenntnis nach bezieht dieser sich auf einen Zeitraum von zehn Jahren; dieser Zeitraum ist fast um. Daher die Frage, ob die Planung von damals aus heutiger Perspektive grundsätzlich neu zu bewerten wäre, auch angesichts der Entwicklungen, die stattgefunden haben. Diese Frage geht konkret an das SMWA.

Die Zunahme der CO₂-Emissionen bei Ausbau wurde uns heute auch angekündigt. Widerspricht daher der Ausbau nicht grundsätzlich den politischen Zielen, das heißt den Klimaschutzzielen auf Bundesebene, aber auch im Freistaat Sachsen? Das ist auch eine grundsätzliche Frage an das SMWA.

Die nächste Frage geht an die Landesdirektion. Wir haben eine zweite, aktualisierte Stellungnahme vom 3. März vorgelegt bekommen. Darin geht es um das Verfahren. So heißt es dort, dass aufgrund der Corona-Situation eine Online-Konsultation stattfindet. Jetzt frage ich mich natürlich – die Corona-Situation ist ja quasi aufgehoben –, ob man das Online-Konsultationsverfahren dennoch mehr oder weniger beibehält.

Über den Satz, es sei nicht möglich, dass neue Einwendungen vorgetragen werden, bin ich ein bisschen gestolpert. Ist es per se so, dass jetzt keine neuen Einwendungen angebracht werden können?

Die Debatte zum Nachtflugverbot finde ich spannend. Für mich stellt sich die Frage: Wer erlässt das Nachtflugverbot? Der Gesetzgeber? Dann wären auch wir als Landtag mit im Spiel, bei einer Verordnung genauso. Die Landesdirektion? Wer hat die Möglichkeit, überhaupt tätig zu werden, was das Nachtflugverbot betrifft?

An die Bürgerinitiative habe ich auch eine Frage zur Online-Konsultation, die ja offensichtlich jetzt läuft. Wie bewerten Sie das? Findet das statt? Nehmen Sie daran teil?

Wie erfolgt der Austausch mit den Kommunen vor Ort? Es betrifft ja 17 Kommunen, habe ich gelesen. Inwiefern bringen diese sich in das Verfahren ein?

Vors. Simone Lang: Wir beginnen mit dem SMWA und bitten um die Beantwortung der ersten beiden Fragen.

Steffen Wenzel-Halangk: Ich bin mit dem Mitschreiben gar nicht hinterhergekommen; so viele Fragen waren das. Zumindest die ersten habe ich noch geschafft.

Landesentwicklungsplan – das bezog sich auf die Petition der Familie Edith und Siegfried Dietze?

Marika Tändler-Walenta, DIE LINKE: Genau.

Steffen Wenzel-Halangk: Das war sozusagen zu dieser Petition der damals gültige Landesentwicklungsplan, auf den sich bezogen wurde.

Marika Tändler-Walenta, DIE LINKE: Damals wurde ja der grundsätzliche Ausbau festgehalten. Wenn man das aus heutiger Sicht betrachtet und sagt: „Okay, das war der Landesentwicklungsplan von 2013. Aber die zehn Jahre sind fast um; er gilt ja nur zehn Jahre“, stellt sich doch die Frage, ob man nicht zu einer Neubewertung kommen müsste. Wir sind ja noch mitten im Verfahren; es ist ja noch nichts passiert.

Steffen Wenzel-Halangk: Das ist der letzte Stand des Landesentwicklungsplans, der mir bekannt ist; deswegen steht er dort drin. Ich bin auch nicht der Fachmann dafür, jetzt hier eine Neubewertung vorzunehmen. Ich kenne mich mit dem ganzen Verfahren auch nicht aus, muss ich dazusagen.

Der Landesentwicklungsplan wird zyklisch aktualisiert. In dem letzten mir bekannten Stand wird der Ausbau entsprechend als Ziel formuliert, und deswegen steht das in der Begründung auch so drin.

Wenn es einen neuen gibt und das Ziel ein anderes ist, dann muss man natürlich neu bewerten. Ich denke, das wird auch die Landesdirektion im Rahmen des laufenden Verfahrens berücksichtigen.

Die zweite Frage – Klimaziele. Inwieweit diese jetzt berücksichtigt werden, da müsste ich auch wieder auf die wesentlichen Änderungen des Flughafens verweisen, die jetzt

im Rahmen des Planänderungsverfahrens berücksichtigt werden. Ich kann dazu aber jetzt nichts sagen. Das wäre wieder eine Frage an die Landesdirektion; ich weiß aber nicht, ob sie die Frage jetzt, im Rahmen des Verfahrens, beantworten kann. Aber generell gehen wir davon aus, dass alle Informationen, alle Gutachten, die für die Abwägung notwendig sind, und auch die Klimaziele berücksichtigt oder abgewogen werden.

Vors. Simone Lang: Vielleicht wollen Sie gleich einhaken und die nächste Frage, zur Online-Konsultation, mitbeantworten.

Holger Keune: Zum Klimabereich enthalten ja die Unterlagen Aussagen. Es sind auch Einwendungen erhoben worden, die spezifisch das Klima betreffen. In der Synopse, die erstellt wurde – der Vorhabenträger hat ja seine Position mitgeteilt –, wird das Klima auch behandelt.

Daher wird sich die Planfeststellungsbehörde selbstverständlich auch mit dem Klimaaspekt befassen. Zum Stand der Befassung gilt das, was ich schon gesagt habe: Wir sind im laufenden Verfahren.

Marika Tändler-Walenta, DIE LINKE: Können Sie noch etwas zur Online-Konsultation sagen?

Holger Keune: Die Online-Konsultation ist im Planungssicherstellungsgesetz, PlanSiG, geregelt. Dort ist auch geregelt, dass Sie einen Ersatz zum Ladungstermin darstellt und wer sich daran beteiligen darf.

Die Online-Konsultation erfüllt in gewisser Weise die Funktion des Erörterungstermins und ist keine erneute Auslegung. Damit knüpfen sich natürlich an die Online-Konsultation andere Rechtswirkungen. Zur normalen Auslegung ist ja im Gesetz geregelt: Wenn innerhalb einer bestimmten Frist keine Einwendungen erhoben werden, dann sind sie grundsätzlich nicht mehr möglich. – Mit der Online-Konsultation sollen ja diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, nochmals die Möglichkeit bekommen, eben in Kenntnis der Positionierung des Vorhabenträgers dazu Stellung zu nehmen.

Auch ein Unterschied der Online-Konsultation: die sehr umfangreiche Synopse, die es normalerweise im Erörterungstermin nicht gibt.

Von daher ist ganz bewusst in § 5 des Planungssicherstellungsgesetzes geregelt, wer zu beteiligen ist und was Sinn der Online-Konsultation ist.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank für die Beantwortung. – Wer möchte jetzt?

Antonia (Freddy) Gaum: Ich frage mich, wie ein Ausbau des Flughafens überhaupt mit den aktuellen Klimazielen vereinbar sein kann, wenn wir heute schon die CO₂-Emissionen so überstiegen haben, dass das 1,5-Grad-Ziel wahrscheinlich nicht mehr erreicht und bei weiterem CO₂-Ausstoß das Klima sich noch schneller erwärmen wird. Daher sehe ich eine gewisse Unlogik darin, einen Flughafen ausbauen, aber weiterhin die Klimaziele einhalten zu wollen.

Vors. Simone Lang: Danke. – Herr Büscher, bitte.

Heinz-Peter Büscher: Sie haben gefragt, wie wir mit dem Online-Verfahren umgehen. Es gibt ja verschiedene Einwendungen, die unterschiedliche Aspekte beleuchten. Ich habe mir, obwohl ich ein ganz normaler Bürger bin, die 375-seitige Synopse zu Gemüte geführt. Das Problem, das ich hatte, war: Wenn ich nicht so intensiv um das Thema bemüht wäre, hätte ich nach 20 Minuten gefragt, wo ich meine Einwendung und wo ich die Entgegnung darauf finde.

Theoretisch muss ich als Bürger die 375 Seiten lesen – eigentlich unzumutbar! –, um zu finden, ob mein Thema berücksichtigt wurde. Ich habe zum Beispiel die 15 % Reduktion und die geöffneten Fenster thematisiert und einige weitere Fragen aufgeworfen. Ich musste mich also durch diese 375 Seiten quälen. Die Landesdirektion hat mir auf meine Einwendungen nicht geantwortet. Ich muss sie finden wollen!

Das ist, sagen wir es einmal so, wenigstens eine Unhöflichkeit. Ich könnte aber auch sagen: Sie wollen offensichtlich, dass die Leute das, was sie eingewendet haben, gar nicht finden. Es ist schlichtweg an der Grenze dessen, was man jemandem zumuten kann, wenn er auf 375 Seiten seine Einwendungen finden soll. Richtig wäre es gewesen, wenn Sie mir – und allen anderen Bürgern auch – die Entgegnung zu meinen Einwendungen persönlich hätten zukommen lassen. Dann hätte ich gewusst: Das ist meine Einwendung, und das ist die Antwort. – So bin ich eigentlich hoffnungslos in einer Synopse gefangen, die es mir schwermacht, die Einwendungen zu finden. Das ist dazu meine Meinung.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Wir haben noch eine weitere Frage, und zwar zum Nachtflugverbot. Wer kann dazu Auskunft geben? Wer erlässt es? – Herr Wenzel-Halangk, wollen Sie?

Steffen Wenzel-Halangk: Ja. – Zum Nachtflugverbot am Beispiel des Flughafens Frankfurt: Im Rahmen des Ausbaus der Nordwest-Landebahn gab es ein Planänderungsverfahren, ein Planfeststellungsverfahren, und dann wurde diese Maßnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde festgelegt. Deswegen würde ich jetzt die Frage so beantworten, dass es die Planfeststellungsbehörde machen kann.

Vors. Simone Lang: Und die Planfeststellungsbehörde ist?

Steffen Wenzel-Halangk: Die Landesdirektion.

Frank Richter, SPD: Entschuldigen Sie, wenn ich dazu ganz konkret nachfrage; vielleicht stehe ich auf der Leitung. Wenn also die Planfeststellungsbehörde, die Landesdirektion, wöllte, dann könnte sie nach neuen Erkenntnissen auch jetzt noch handeln und sagen: „Wir schauen uns das Thema Nachtflugverbot noch einmal an“, oder nicht? Da brauche ich eine Ja- oder Nein-Antwort. Das war vielleicht etwas unterkomplex gefragt; aber mir würde das helfen.

Vors. Simone Lang: Bitte.

Holger Keune: Wir haben ja einmal den Planfeststellungsbeschluss aus 2004 mit den entsprechenden Ergänzungen. Dieser gilt weiterhin; daran ändert sich.

Wir haben in dem aktuellen Verfahren über diesen Änderungsantrag zu befinden. Dieser befasst sich mit den Änderungen, die jetzt geplant sind.

Wir prüfen im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens natürlich nur die Erforderlichkeit im Sinne des Gesetzes. Und: Mit den Maßnahmen ist gewährleistet, dass bestehende Gesetzlichkeiten, Regelungen, die zu beachten sind, eingehalten werden. Das heißt, wir können jetzt nicht de lege Mufti, also einfach mal so, sagen: „Ja, ja, das hauen wir raus“, sondern wir haben über den konkreten Antrag zu befinden und müssen sagen: Ist der Antrag so, wie er gestellt wird, positiv verbeschreibbar, auch vor dem Hintergrund der bestehenden gesetzlichen Regelungen?

Was in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen ist – verschiedene Gutachten wurden ja vorhin angesprochen –, das klären wir eben in dem laufenden Verfahren.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Es gibt die Frage – –

(Matthias Zimmermann: Man wollte noch etwas von uns wissen!)

– Ich würde das gern moderieren. Ich habe es gesehen, ja. Ich habe es auch aufgeschrieben. Ich sitze mit daneben und höre zu.

Es hat sich aber noch jemand gemeldet, der zu dem vorherigen Thema noch etwas sagen wollte. – Möchten Sie jetzt noch sprechen? Sie haben sich gemeldet.

Andreas Th. Müller: Ja, danke. Ich habe eine ganz konkrete Frage an den Petitionsausschuss –

Vors. Simone Lang: Ja?

Andreas Th. Müller: – in Verbindung mit der derzeit laufenden Planänderung. Ich lese wörtlich vor, was der Flughafen zu diesem Thema geschrieben hat: Der Koalitionsvertrag enthält politische Zielstellungen und Absichtserklärungen, die rechtlich nicht verbindlich sind.

Wissen Sie, wie mir dabei in der Tasche das Messer aufgeht? Ich bin am 9. Oktober auf die Straße gegangen, viele von uns auch. Und dann lesen sie so etwas! Früher hieß es: „Die Partei hat immer recht!“ Das Ergebnis haben wir gesehen. Und was ist heute?

Vors. Simone Lang: Und was wollen Sie jetzt von uns konkret hören?

Andreas Th. Müller: Wie bewerten Sie als Petitionsausschuss so eine Aussage: „Der Koalitionsvertrag enthält politische Zielstellungen, die rechtlich nicht verbindlich sind“?

Vors. Simone Lang: Ich kann nur die – –

(Zuruf: Das ist eine Absichtserklärung – ist so!)

Andreas Th. Müller: Das verstehen die Menschen in der gesamten Region Leipzig und Halle nicht mehr. Das ist das Problem.

Vors. Simone Lang: Dass der Koalitionsvertrag eine Absichtserklärung ist? Also, ich weiß jetzt nicht, was Sie für eine Aussage von uns möchten. Aber letzten Endes können wir als Koalitionsausschuss nicht für eine ganze –

(Frank Richter, SPD: Petitionsausschuss! – Heiterkeit)

– Petitionsausschuss – Koalition sprechen.

(Zuruf: Würde ich gern! – Heiterkeit)

– Ja, ich auch.

Möchten Sie jetzt dazu etwas sagen? – Bitte.

Antonia (Freddy) Gaum: Sie haben ja vorhin ausgeführt, dass der Flughafen aufgrund von Privatkundenwünschen sich erweitern wolle. Dann ist so ein bisschen die Frage: Warum achtet man bei diesem – –

Vors. Simone Lang: Sie stellen aber hier bitte nicht die Fragen. Das haben wir vorhin schon gesagt.

Antonia (Freddy) Gaum: Entschuldigung! Das sollte eher so eine Art Statement dazu sein.

Vors. Simone Lang: Dann müssen Sie es auch so formulieren.

Antonia (Freddy) Gaum: Ja, einleitungsmäßig dazu.

Vors. Simone Lang: Okay.

(Kurze Überlegungspause)

Antonia (Freddy) Gaum: Ich komme schon wieder darauf. – Sie haben gesagt, dass Sie diesen Flughafen aufgrund von Privatkundenwünschen ausbauen wollen. Hier wurden heute sehr viele Argumente dafür vorgetragen, warum die ganze Region Sachsen um den Flughafen herum davon nicht profitieren würde. Da ist so ein bisschen die Frage: Warum kann sich dann ein Flughafen über das Wohl von mehreren hinwegsetzen, weil Privatkunden etwas angefragt haben?

Wir haben das hier heute aufgeführt mit Arbeitsplätzen. Wir haben hier heute aufgeführt, wie Menschen jetzt schon Schaden davon nehmen. Daher ist immer noch die Frage, warum ein einzelner Teilnehmer sich so sehr auch gegen den Koalitionsvertrag stellen kann.

Vors. Simone Lang: Herr Richter.

Frank Richter, SPD: Ich würde gern kurz auf die Einlassung des Herrn, dessen Namen ich jetzt nicht lesen kann, eingehen, auch auf das Unverständnis, das da in der Bevölkerung – –

(Andreas Th. Müller hält sein Namensschild in die Höhe.)

– Jetzt kann ich es immer noch nicht lesen. Herr Müller? – Richter; beides ist einfach.

Ich kann das gut nachvollziehen. Es ist auch eine demokratietheoretische Frage, die in der Region, in der wir leben, im Osten Deutschlands, der ehemaligen DDR, nicht unwichtig ist. 1989 ist eben nicht nur ein Weg in Richtung Demokratie gegangen worden, sondern auch ein Weg in Richtung Rechtsstaatlichkeit. Rechtspositionen, beispielsweise eine Betriebserlaubnis oder bestimmte Planfeststellungen, die da existieren, können nicht einfach – so bitter das auch sein mag, auch für denjenigen, der an diesem Koalitionsvertrag mitgearbeitet hat – durch Zielvorstellungen ausgehebelt werden.

Wir haben es hier mit einem wirklich dicken, dicken Brett zu tun – wenn ich einmal in Ihre Perspektive hineinschöpfe –, das gebohrt werden muss. Aber Sie bohren ja daran. Es ist, denke ich, gut so, dass Sie das tun, dass Sie Ihre Interessen vertreten.

Ich sehe auch das, was diese junge Frau oder dieser junge Mann – das weiß ich jetzt nicht genau – gesagt hat.

(Zuruf: Mann!)

– Ein junger Mann?

(Zuruf: Beides!)

Das, was Sie gesagt haben, ist sehr nachvollziehbar, bildet sich aber in unserer Gesetzgebung noch nicht ab. Das, was durch die Art, wie jetzt hier ökonomisch gehandelt wird, an Schaden auch für die Zukunft, für Ihre Generation, und die Umwelt entsteht, bildet sich noch nicht ab. Das ist höchst bedauerlich, und das ist die politische Frage, vor der wir stehen. Das ist eine Existenzfrage, wie ich es sehe. Deswegen müssen wir uns auch alle Mühe geben, die Interessen gegenseitig abzugleichen, aber vor allen Dingen weiterzukämpfen.

Eine Frage beschäftigt mich dann trotzdem noch; ich bin ja auch Berichterstatter. Diese Frage geht wahrscheinlich in allererster Linie an Prof. Münzel. Die Gesundheitsschädigung, die Sie beschrieben haben, ist ja auch Teil des Schadens. Es ist ja nicht nur ein Nutzen, den uns dieser Flughafen bringt; er bringt auch Schaden; das ist ja gut dargestellt worden. Inwieweit muss der Schaden für den am Ende Betroffenen auch additiv dargestellt werden? Ich wohne in Markkleeberg und weiß auch ein bisschen, wovon die Rede ist.

Reicht eine Einzelbetrachtung des Schadens durch den geplanten Ausbau des Frachtflughafens aus, oder müssen wir nicht auch additiv an die anderen Lärmquellen, die es sonst noch gibt, denken? Ich denke, nur das würde dem Anliegen, das viele Petenten haben, gerecht werden.

Prof. Dr. Thomas Münzel: Das, was Sie sagen, ist ganz wichtig. Natürlich darf man nicht nur den Fluglärm als Lärmquelle nehmen. Es gab in der NORAH-Studie den Versuch, auch die anderen Lärmquellen zu berücksichtigen und den Gesamtschaden zu berechnen.

Auch weitere Punkte sind wichtig: Ultrafeinstaub und die Erwärmung durch den vermehrten Ausstoß von CO₂ und andere Treibhausgase. Es sind also viele Punkte. In der Nähe eines Flughafens entsteht ein Cocktail, der durchaus gesundheitsgefährdendes Potenzial hat. Das muss man genau analysieren und hochrechnen. In einem Gutachten ist genau festzustellen, was die potenzielle Gefährdung ausmacht.

Man weiß heute, dass Umweltstressoren wie Lärm und Feinstaub auf ähnliche Weise wie normale Risikofaktoren, zum Beispiel Diabetes, Bluthochdruck, Übergewicht und hohes Cholesterin, das Entstehen von Herzerkrankungen fördern. Die Leute haben ihre individuellen Risikofaktoren, und dann kommt der Umweltstress noch dazu. Das heißt, der Prozess der Gefäßveränderung wird praktisch durch die Umwelt noch beschleunigt. Das ist etwas, was man in den letzten Jahren erkannt hat.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Es gab noch eine letzte Frage, und zwar: Wie ist die Einbeziehung der umliegenden Kommunen? Zur Beantwortung hat sich Herr Zimmermann gemeldet.

Matthias Zimmermann: Was die Einbeziehung der Kommunen angeht, ist es so, dass jede Kommune, die einen Einwand gemacht hat, einen Link bekommt. Die Endkonsequenz ist, dass meine Fluglärm-Adresse heiß wird. Gehen Sie bitte nicht von Kommunen wie Leipzig oder auch Thallwitz aus; die haben ihre Juristen. Gehen Sie einmal von kleinen Ortschaften mit Ortschaftsrat aus. Die telefonieren mich an und fragen: „Herr Zimmermann, was können wir denn tun? Ich verstehe es nicht. Kommen Sie bitte zu uns zur Ortschaftsratssitzung und erklären Sie uns das mal!“ Das ist teilweise die Reaktion von Kommunen. Wie gesagt, das sind nicht die Großen.

Die Stadt Leipzig muss ja eigentlich schon ganz schön den Bleistift spitzen. Nach den Einwendungen, die Leipzig vorgetragen hat, und dem, was jetzt herauskommen soll, bleibt Leipzig eigentlich gar nichts anderes übrig als zu prozessieren. Denn es gibt ja einen eindeutigen Stadtratsbeschluss: Der Flughafen darf sich nur erweitern, wenn keine weitere Lärmbelastung stattfindet. – Da hat Leipzig ein bisschen was zu tun, aber gut. Leipzig gehört zu den Großen. Denken Sie auch immer an die Kleinen!

Wie gesagt, wir setzen uns zusammen. Wir haben uns damals, als die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren ausgelegt wurden, die 3 500 Seiten geholt, haben uns in Arbeitsgruppen zusammengesetzt und haben das wochenlang studiert. Ein „Normaler“ hätte das nur sehr schwer machen können.

Jetzt sind es 350 Seiten Synopse. Ich kann mich entsinnen, als es in Köln ein ähnliches Verfahren gab, hatte die Synopse ungefähr 150 Seiten. Sie können sich ungefähr vorstellen, wie viele Einsprüche hier in Leipzig eingelegt worden sind, wenn 350 Seiten Synopse herauskommen sind. Das ist also schon schwierig.

Hatten Sie uns noch nach der Zielstellung des Flughafens gefragt oder das SMWA?

(Marika Tändler-Walenta, DIE LINKE: Soll ich? – Heiterkeit)

Ich hatte es irgendwie vernommen. Das kann ich Ihnen auch beantworten.

Vors. Simone Lang: Wir drehen nachher sowieso noch einmal eine Runde, Herr Zimmermann. Dann dürfen alle ihre Anliegen noch einmal loswerden. – Herr Ahmelmann, bitte.

Götz Ahmelmann: Darf ich auf die Frage nach der Einbeziehung der Ortschaften auch aus unserer Perspektive antworten? – Wir führen regelmäßig Gespräche – wir nennen das „Umland-Stammtische“ – mit den Bürgermeistern der Gemeinden durch und erläutern dort unsere Pläne. Das ist sicherlich nichts Formales. Wir wissen, dass wir bei den Themen Transparenz und Information der Nachbarschaft noch deutlich zulegen müssen. Das haben wir uns auch ins Pflichtenheft geschrieben. Aber diese Gespräche haben wir auch als Plattformen, um den Gemeinden zu erläutern, was gerade passiert, warum es passiert und welche Maßnahmen wir ergreifen, um sie mitzunehmen.

Vors. Simone Lang: Bitte schön, Sie dürfen auch noch.

Peter Wasem: Ich werde jetzt nicht unsere Stellungnahme referieren – keine Sorge. Ich möchte auch nicht beckmesserisch sein, Herr Richter. Aber auch mit dem Bereich Klima haben wir uns beschäftigt; das sehen Sie, wenn Sie in das Verfahren schauen. Wir haben in Leipzig den Klimanotstand erklärt. In unserer Stellungnahme haben wir weitere Gutachten angemahnt. Und es ist im Zuge des laufenden Verfahrens vom Flughafen auch noch einmal geliefert worden.

Die Gutachten werten wir gerade aus. Ich will es noch einmal sagen: Es ist ein laufendes Verfahren.

Herr Zimmermann, wissen Sie, wir kennen noch nicht einmal das Ergebnis. Jetzt schon davon zu sprechen, ich hätte zu prozessieren? Dazu will ich deutlich sagen: Es gibt ein rechtsstaatliches Verfahren. Das führen wir. An dem sind die Kommunen beteiligt.

Die Stadt Leipzig ist freiwillig mit einer Stelle bei mir im Amt in Leistung gegangen – was sie nicht müsste und was auch schwierig ist; Sie wissen um die personelle und finanzielle Ausstattung der Kommunen. Wir machen dort also relativ viel und haben uns damit intensiv auseinandergesetzt. – So viel, um diese Frage zu beantworten.

Zum Klimasektor: Das ist noch zu wenig. Ich verweise auch auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts. Wir sind ganz am Anfang. Aber das Bundesklimaschutzgesetz erhebt das Klima zumindest zu einem Abwägungsbelang. Man darf also in dem Verfahren dazu nicht mehr schweigen. Darüber wird weiter zu reden sein.

Dann ist natürlich der Gesetzgeber gefragt, weiter daran zu feilen und das weiter zu schärfen. Insoweit stehen wir noch ganz am Anfang; aber der erste Schritt ist aus meiner Sicht da auch gemacht.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Jetzt würde ich Herrn Wiesner noch das Wort geben.

Alexander Wiesner, AfD: Meine Fragen sind beantwortet.

Vors. Simone Lang: Okay, gut. – Gibt es jetzt weitere Fragen von den Berichterstattern? – Das kann ich nicht erkennen. Dann würde ich zum – –

Frank Richter, SPD: Ich würde gern.

Vors. Simone Lang: Ich habe gerade gefragt. Also – –

Frank Richter, SPD: Ich war nicht ganz aufmerksam. Wenn meine geschätzte Kollegin mir noch zwei Fragen gestattet, dann darf ich diese jetzt noch kurz stellen. Diese Fragen sind noch anhängig, aber nicht aufgrund dessen, was heute gesagt worden ist, sondern aufgrund dessen, was ich im Vorfeld gelesen habe.

Die eine Frage betrifft das Stichwort „Triebwerksprobelaufhalle“. Diese Halle ist wohl – ich sage es jetzt so, wie ich es verstanden habe – installiert bzw. gebaut worden, um im Triebwerksprobelauf Belastungen in die Umwelt hinein zu reduzieren. Es gibt aber die Vorhaltung, dass diese Halle nicht ausreichend genutzt werde, sondern dass Triebwerksprobelläufe nach wie vor außerhalb durchgeführt würden. Das ist vielleicht nur ein kleines Momentum in der Belästigungserfahrung; aber am Ende macht es ja die Summe der verschiedenen Belästigungserfahrungen, die die Petition ja ausgelöst haben.

Die zweite Frage ist die nach der Entwicklung der militärischen Nutzung. Von den Petenten ist gesagt worden, dass diese quasi so nebenherlaufe. Nun können wir hier im Sächsischen Landtag keine Geopolitik machen; ich glaube, dazu sind wir nicht berufen. Aber wir müssen schon feststellen, was auf diesem großen Gelände noch so nebenbei geschieht. Eine Zunahme der militärischen Nutzung wäre ja ein zusätzliches Momentum von Belästigungserfahrung.

Diese zwei Fragen habe ich noch. Es ist mir gleich, wer sie beantworten kann.

Götz Ahmelmann: Zum Triebwerksprobelaufstand: Ich weiß jetzt zugegebenermaßen nicht, wann er gebaut wurde.

(Kerstin Rehfeld: 2008!)

– 2008; danke schön. – Er kostete 14 Millionen Euro. Er hat, ganz flapsig gesprochen, eine kleine Schwäche: Bei gewissen Windrichtungen kann man ihn nicht nutzen. Sie müssen es sich so vorstellen: Die Flugzeuge stehen bis kurz vor einer Wand und drehen die Triebwerke hoch. Wenn der Wind ungünstig kommt, kann es passieren, dass das Triebwerk anfängt, ein bisschen zu rütteln. Das mag keiner, wenn man so dicht vor einer Wand steht. Deswegen müssen wir bei diesen Windverhältnissen Probelläufe außerhalb der Halle machen.

Was wir gerade durchlaufen: Wir haben die Halle gerade gesperrt. Sie wird für zweieinhalb Millionen Euro aufgerüstet, um sie bei allen Windrichtungen nutzbar zu machen, sodass die Notwendigkeit für Triebwerksprobelläufe außerhalb der Halle hoffentlich entfällt. Ich betone: „hoffentlich“; denn wir können den Wirkungsgrad erst dann feststellen, wenn das Ding umgebaut ist. Wir hoffen, dass wir einen Wirkungsgrad von 100 % oder nahezu 100 % haben werden, sodass das Thema dann geheilt ist. – Das dazu.

Zu dem Thema Militärflüge: Wir sind ein öffentlich zugelassener Flughafen. Bei uns darf jeder starten und landen, der das möchte. Jede Propellermaschine darf dort theoretisch

landen – und eben auch militärisches Fluggerät. Wir haben aber aus unserer Sicht keinen Militärbetrieb. Wir haben das neulich einmal erläutert. Wir hatten im vergangenen Jahr keine 100 militärischen Flüge, die dort stattgefunden haben. Das heißt, alle drei Tage kommt vielleicht mal irgendetwas vorbei. Das findet de facto nicht statt.

Was in der Presse oft erwähnt wird: Es gab vor ein, zwei Jahren im Zuge des möglichen Kaufs von Transporthubschraubern durch das Heer die Anfrage, ob wir als Logistikstandort agieren könnten, das heißt, ob die Ersatzteile für diese Hubschrauber, die aus den USA kommen und mit DHL oder anderen Frachtfluggesellschaften nach Leipzig geflogen werden, an die beiden Standorte verteilt werden könnten, um die Hubschrauber dort zu reparieren. Das hätte keine Veränderungen von Militärflügen zur Folge gehabt oder dergleichen. Wir sind also aus unserer Sicht absolut kein Militärflughafen. Dieses Gerücht hält sich zwar hartnäckig, entspricht aber einfach nicht den Fakten.

Vors. Simone Lang: Danke schön. – Ja?

Bert Sander: Entschuldigung, aber ich muss doch noch einmal etwas sagen. Herr Ahmelmann, sehen Sie es mir nach, dass ich Sie schon wieder korrigieren muss. Aber es geht nicht nur um Triebwerksprobeläufe im Freien. Das Problem ist vor allem, dass es nächtliche sind!

Auch der Planfeststellungsbeschluss verfügt im gesetzgebenden Teil: Keine Triebwerksprobeläufe in der Nacht!

Daraufhin gab es einen Antrag auf Ausnahme davon. Diese Ausnahme ist mittlerweile – natürlich; das war zu erwarten – genehmigt. Es gibt also nächtliche Triebwerksprobeläufe im Freien. Das ist der Punkt. Auch hier weicht man von den Versprechungen im Planfeststellungsverfahren von 2004/2005 ab.

Danke.

Vors. Simone Lang: Danke schön. – Herr Mäder.

(Götz Ahmelmann: Wir müssen darauf noch einmal kurz antworten!)

Steffen Mäder: Ich würde den Sachverhalt gern noch einmal richtig darstellen. Es ist generell so, dass in der luftrechtlichen Genehmigung des Flughafens und der Planfeststellung festgelegt ist, dass Triebwerksprobeläufe nachts im Freien unzulässig sind. Das ist auch so.

Wir haben für die Zeit der Baumaßnahmen, die derzeit laufen – Herr Ahmelmann hat ja gerade erläutert, dass das nicht ganz unwesentliche Baumaßnahmen sind –, den Triebwerksprobelaufstand sperren müssen. Dafür haben wir durch die zuständige Genehmigungsbehörde beim SMWA für den Zeitraum der Baumaßnahmen vom 8. März dieses Jahres bis Oktober dieses Jahres eine entsprechende Ausnahmegenehmigung erhalten. Demnach dürfen pro Monat bis zu fünf Triebwerksprobeläufe nachts außerhalb der Triebwerksprobelaufhalle durchgeführt werden, aber unter der Randbedingung, dass eine Ausnahmegenehmigung durch die zuständige Luftaufsicht nach vorheriger schriftlicher Beantragung durch die Airline

erfolgen muss – und nur für solche Fälle, in denen im Ergebnis der Notwendigkeit von Reparaturen eine entsprechende Flugkette nicht sichergestellt werden kann. Es sind also keine planmäßigen Wartungen, die zu solchen Probeläufen nachts führen, sondern es geht lediglich um eine Sicherstellung des Betriebs für außerplanmäßige Reparaturen, die nur mit der Durchführung eines Triebwerksprobelaufs beendet werden dürfen.

Das Kriterium ist also „maximal fünf pro Monat“. Es erfolgt monatlich eine entsprechende Berichterstattung an die zuständige Genehmigungsbehörde, und es sind zwei Standorte – alte Südbahn und Enteisungsfläche DP 2 im Norden; die Nutzung erfolgt je nach Windrichtung, um einen möglichst großen Abstand zur Wohnbebauung einzuhalten – festgelegt worden.

Parallel dazu ist beauftragt, dass über einen Zeitraum von mindestens drei Monaten entsprechende Messungen durchgeführt werden. Das wird durch uns organisiert und durchgeführt. Ebenso gibt es eine entsprechende Berichterstattung.

Die Ausnahmegenehmigung ist unabdingbar notwendig gewesen, um die Baumaßnahmen, die eben zu der signifikant erhöhten Verfügbarkeit und der strömungstechnischen Verbesserung führen sollen, überhaupt durchführen zu können.

Man muss es sich bildlich so vorstellen, dass in diesem großen Triebwerksprobelaufstand der gesamte Frontteil, der vorher noch eine Betonmauer war, ausgebaut und gegen Panele, die eine Windansaugung ermöglichen, ausgetauscht wird.

(Evelyn Hütel: Also finden sie statt!)

Vors. Simone Lang: Entschuldigung! Hier vorn gibt es noch eine Nachfrage. Bitte.

Marika Tändler-Walenta, DIE LINKE: Ich bin ein bisschen hellhörig geworden, weil von Ausnahmeregelungen zum Planfeststellungsverfahren 2004 gesprochen wurde. Es liegt also eine vor. Gibt es mehrere oder nur diese eine durch das SMWA?

Steffen Mäder: Dann muss man es auseinandernehmen. In der Planfeststellung gibt es die Festlegung: Keine Triebwerksprobeläufe außerhalb der Triebwerksprobelaufhalle!

Der Flughafen hat im Jahr 2012 eine Änderung der luftrechtlichen Genehmigung und Ausnahmen für Triebwerksprobeläufe bei der Genehmigungsbehörde beantragt. Dieses Verfahren lief von 2012 bis letzten Endes 2021.

Am 1. Juni 2021 haben wir eine Änderung der luftrechtlichen Genehmigung erhalten, sodass, wenn der Triebwerksprobelaufstand aus technischen oder sonstigen Gründen nicht zur Verfügung steht, tagsüber Triebwerksprobeläufe außerhalb der Halle durchgeführt werden dürfen. Das ist die derzeitige Auslegung bzw. Ausfertigung der luftrechtlichen Genehmigung.

Unser Antrag, solche Ausnahmen auch nachts zuzulassen, ist nicht beschieden worden, weil nach der Bewertung durch die Genehmigungsbehörde eben genau der Punkt, dass eine bauliche Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes möglich ist, der Genehmigung entgegenstand.

Wir sind dem gefolgt, haben die entsprechenden Untersuchungen und Planungen machen lassen und sind derzeit in der Phase der baulichen Ertüchtigung. Wir gehen davon aus, dass wir dadurch signifikante Verbesserungen erreichen.

Marika Tändler-Walenta, DIE LINKE: Ich muss jetzt noch einmal konkret nachfragen; danke für die Klarstellung. Gibt es neben der Ausnahmeregelung für Triebwerksprobelaufverfahren – ich bin technisch nicht so fit – noch zusätzliche Ausnahmen, die durch das SMWA erteilt worden sind?

Götz Ahmelmann: Im Prinzip gibt es zwei Sachen. Das eine ist die Genehmigung, die es gestattet, in Ausnahmefällen tagsüber im Freien Triebwerksprobelaufe durchzuführen. Und es gibt eine temporäre Genehmigung im Rahmen der Ertüchtigung der Triebwerksprobelaufhalle, das heißt für den Zeitraum, der Bauzeit, der festgeschrieben ist. Auf Antrag, nach Prüfung und nur in ganz extremen Ausnahmesituationen – wenn ein Flug ausfallen würde, um es einfach zu sagen – kann die Luftaufsicht das gestatten, maximal fünf Mal pro Monat. Das heißt, wenn in einem Monat bereits fünf Sonderfälle eingetreten sind, wird der sechste Antrag automatisch abgelehnt.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Frau Melcher hat noch eine Frage. Bitte.

Christin Melcher, BÜNDNISGRÜNE: Genau, noch eine kurze Frage. Ich wollte auf den Komplex DHL zurückkommen. Herr Ahmelmann, vielleicht können Sie dazu noch einmal ausführen. Sie haben vorhin gesagt, dass die Verträge mit DHL gegen ein Nachtflugverbot sprächen. Können Sie darlegen, was in den Verträgen mit DHL noch festgelegt ist, um ein Stück weit den Petenten auch entgegenzukommen?

Götz Ahmelmann: Oh je. Also, das Vertragswerk mit DHL ist ein sehr, sehr umfassendes. Es wurde damals, im Zuge der Ansiedlung von DHL, vereinbart. Sehen Sie es mir nach; ich wüsste jetzt gar nicht, wo ich anfangen und aufhören sollte. Im Wesentlichen ist natürlich dargelegt – von DHL –, wo sie arbeiten wollen, wo sie ihren Betrieb setzen wollen, wie dieser Betrieb aussieht, dann eben solche Eckpunkte, die Möglichkeit des Nachtflugbetriebs. Das ist zum Beispiel auch die operative Performance des Flughafens. Da sind zum Beispiel Regelungen drin, wie schnell Schnee weggeräumt werden muss, damit der Verkehrsfluss aufrechterhalten werden kann.

All solche Dinge sind darin festgelegt, weil es DHL damals sehr, sehr wichtig war, sicherzustellen, dass sie das Express-Frachtgeschäft – das sie ja haben und das extremst anspruchsvoll im Sinne der Einhaltung von Pünktlichkeit und reibungslosem Betrieb ist – an unserem Standort darstellen können. Also, es sind schon mehrere Ordner, die dieses Vertragswerk umfasst.

Christin Melcher, BÜNDNISGRÜNE: Und darin sind – noch einmal zum Verständnis – auch konkrete Frachtmengen festgeschrieben, die über Nacht in einem Zeitraum von 23 Uhr bis 5 Uhr abgewickelt werden müssen?

Götz Ahmelmann: Was dort festgelegt ist, ist eine Leistungsfähigkeit des Systems – so würde ich es jetzt einmal beschreiben –, also nicht im Sinne von: „Jedes Jahr habt ihr soundso viele Frachtmengen zu leisten“, sondern die Leistungsfähigkeit des Start- und Landebahnsystems und des gesamten Flughafensystems insgesamt.

Das ist ja nicht nur ein bilateraler Vertrag zwischen dem Flughafen und DHL, sondern diese Ansiedlung hat damals unter breiter Mitwirkung auch des Gesellschafters stattgefunden. Insofern ist es ein Paket von Maßnahmen, das dort festgeschrieben ist.

Christin Melcher, BÜNDNISGRÜNE: Das heißt, wenn das Leistungsvermögen am Tag erbracht werden könnte, wäre der Vertrag auch erfüllt?

Götz Ahmelmann: Nein, also zum Thema Nachtflug ist es explizit – –

Vors. Simone Lang: Sie haben das Mikro wieder nicht an.

Götz Ahmelmann: Entschuldigung! Wir müssen noch ein bisschen länger bleiben, damit ich es lerne; es dauert. – Das Thema Nachtflug ist dort explizit erwähnt. Noch einmal: Das ist einfach das Kernelement des Geschäftsmodells von DHL.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Gibt es weitere Nachfragen von meinen Kollegen? – Nachfragen kann ich nicht erkennen.

Frank Richter, SPD: Können Sie mir bitte noch einmal das Wort geben?

Vors. Simone Lang: Herr Richter.

Frank Richter, SPD: Mein geschätzter Kollege Herr Flemming hat mich darauf hingewiesen, dass er der Hauptberichterstatter ist und nicht ich. Das haben wir beide miteinander geklärt. Ich erwähne das nur, damit es ein für alle Mal klar ist. Aber auch das Interesse eines „Nur“-Mitberichterstatters ist groß.

Ich würde mir gestatten – dies als letzte Äußerung meinerseits –, mir die Freiheit zu nehmen, bei dem einen oder anderen noch einmal nachzufragen, wenn irgendetwas noch nicht klar genug bei mir angekommen ist. Ich glaube, ich kann Sie alle irgendwo erreichen, und würde Sie jetzt schon darum bitten, mir dann entgegenzukommen.

Danke.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Ich würde Herrn Zimmermann das Schlusswort überlassen.

Matthias Zimmermann: Danke schön. – Das Schlusswort möchte ich in diese Richtung bringen: Wir haben ja alle ein Ziel. Die Bundesregierung bzw. die Landesregierung hatte irgendwann einmal das Ziel, diesen Flughafen zum interkontinentalen Frachtflughafen auszubauen und damit entsprechende Zuwächse zu generieren.

Wir sagen: Wir sind nicht gegen den Flughafen, auch nicht gegen DHL. Aber genug ist genug! Und normalerweise ist auch genug genug – wenn ich es nämlich von der politischen Seite sehe. Das Ziel des Frachtdrehkreuzes bzw. die Begründung dafür hat ja das SMWA in der Stellungnahme zu unserer Petition gegeben. Herr Halangk, Sie schreiben darin: Der Verkehrsflughafen ist im Landesentwicklungsplan 2013 verankert. Es sollen Rollbahnen, Vorfelder und Abfertigungseinrichtungen bedarfsgerecht bereitgestellt werden. – Ist richtig?

Steffen Wenzel-Halangk: Ja.

Matthias Zimmermann: Eines haben Sie leider nicht zitiert, nämlich den Landesentwicklungsplan von 2013 korrekt. Darin steht nämlich eine Zielstellung: 1,75 Millionen Tonnen. Das heißt, die Politik hat schon 2013 gesagt: Wir wollen den Flughafen entwickeln und stellen alles dazu bereit. Unser Ziel ist: 1,75 Millionen Tonnen.

Das war 2013. Nun könnte man sagen, das sei überaltert. Das Gleiche findet sich aber auch im Landesverkehrsplan, der als Kabinettsbeschluss vom 15. Januar 2019 dem Parlament vorgestellt wurde. Darin wird gesagt: Der Flughafen Leipzig hat sich zu einem europäischen Frachtdrehkreuz entwickelt. Für den Frachtverkehr ist der Masterplan ausgelegt, dass bis zu 1,5 Millionen Tonnen umgeschlagen werden können. Dafür sind beispielsweise Rollbahnen usw. bereitzustellen.

Jetzt gucke ich auf die Webseite des Flughafens. Dort lese ich: Leipzig-Airport ist das viertgrößte Luftfrachtdrehkreuz. Wir haben ein jährliches Frachtaufkommen von rund 1,6 Millionen Tonnen.

Meine Damen und Herren, wir haben das Ziel erreicht. Wir brauchen keinen Ausbau. Das Ziel der Landesregierung ist erreicht.

(Beifall bei den Petentinnen und Petenten)

Das wollte ich noch einmal sagen; so etwas fällt leicht weg. Das ist ja eine politische Entscheidung.

Vors. Simone Lang: Vielen Dank. – Ich danke den Herren und Damen für das Erscheinen und für das doch konstruktive Gespräch. Ich glaube, es ist wichtig, dass man zumindest auf kommunikativer Ebene versucht, sich zu verstehen und das Beste daraus zu machen. Das Ergebnis wird sicherlich nicht alle zu 100 % zufriedenstellen. Aber es ist wie auch sonst in der Demokratie: Nicht jeder kann alles haben. Zum Schluss muss man aber doch den kleinsten gemeinsamen Nenner finden. Es muss das Hauptziel sein, in die Sache eine Befriedung hineinzubringen, die beiden Seiten gerecht wird.

Vielen Dank für das Kommen!

(Allgemeiner Beifall)

(Schluss der Anhörung: 12:52 Uhr)

Anlagen zum Protokoll:

Anwesenheitslisten

Beitrag Prof. Dr. Münzel

Power-Point Präsentation der Petenten

Gez.

Ingo Flemming
(Berichterstatter)

Frank Richter
(Mit-Berichterstatter)

