

Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle/Saale e.V.
Große Klausstraße 11 • 06108 Halle (Saale)



Große Klausstraße 11
06108 Halle (Saale)

Stellungnahme zum Planergänzungsverfahren zum Vorhaben Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start-/Landebahn Süd mit Vorfeld

I. Grundsätzliches

- 1.) Nachfolgende Angaben des Umweltbundesamtes belegen die umweltfeindliche Ausgangsbasis des Flugverkehrs (Zitat): „Der Flugverkehr belastet das Klima in zweifacher Weise: Zum einen ist der Energieverbrauch für die gleiche Transportleistung (Personen-Kilometer) beim Flugzeug höher als bei den übrigen Verkehrsmitteln. Dies bedeutet auch höhere Treibhausgasemissionen. Zum anderen gibt es weitere Effekte (z.B. Bildung von Kondensstreifen und Cirren), die zusätzlich das Klima beeinflussen. Wer auf die Bahn umsteigt, verbraucht weniger Energie und produziert weniger Schadstoffe. Ein Vergleich zeigt: Auf der Strecke Frankfurt - München braucht die Bahn pro Person nur ein Drittel der Energie, die ein Flugzeug benötigt. Der Verkehr verursacht derzeit etwa ein Fünftel der gesamten CO₂-Emissionen Deutschlands. Das Problem ist, dass die Emissionen aus dem Verkehrsbereich noch maßgeblich zunehmen. Verursacht wird dies vor allem durch das seit Jahrzehnten anhaltende Verkehrswachstum. Einen immer größeren Anteil macht der Flugverkehr aus. In zwanzig Jahren, von 1976 bis 1995, hat sich die Zahl der Passagiere verdreifacht. Die Zahl der Urlauber, die mit dem Flugzeug reisen, war 1995 fast fünf mal so hoch wie Mitte der siebziger Jahre. Auf lange Sicht könnte die Klimabeeinträchtigung durch den Flugverkehr größer werden als durch den Autoverkehr.“ (Zitat Ende)
Somit wird alleine aus dem obengenannten Zitat, entnommen von Publikationen des Umweltbundesamtes deutlich, welche umweltfachlich relevante Probleme alleine aus der Sicht des Klimaschutzes stehen.
- 2.) Das die Auswirkungen von Lärm auf die Umwelt im Allgemeinen und auf den Menschen im Speziellen sehr entscheidend für Gesundheit und Wohlbefinden sind, zeigen nachfolgende Ausführungen auf:
So führt nächtlicher Lärm bereits bei Einzelpegeln von unter 45 dB(A) zu Gesundheitsgefährdungen, wenn sich die Einzelpegel um mehr als 3 dB(A) vom Lärmhintergrund unterscheiden. An der Stelle wäre es auch einmal anzumerken, welche Lärmprobleme im direkten Umfeld der Veranstaltung auf der Peißnitzinsel auftreten. Der leiseste noch hörbare Ton liegt bei 0 dB(A),

die Schmerzgrenze bei ca. 120 dB(A). Wird es lauter als 120 dB(A), besteht Verletzungsgefahr. So kann bei einem Detonationsknall von ca. 150 dB(A) das Trommelfell platzen. Schon bei Schalldruckpegeln von 55 dB(A) kann ein Geräusch als belästigend empfunden werden und bei längerer Dauer die Leistungsfähigkeit und das Wohlbefinden des Menschen erheblich beeinträchtigen. Bereits ab 65 bis 75 dB(A) kann Lärm wie ein Stressfaktor wirken. Das kann zu hohem Blutdruck und zu Herz-Kreislauf-Beschwerden bis hin zum Herzinfarkt führen. Außerdem können Zunahme der Atemfrequenz, die Abnahme der Hautdurchblutung und eine Verringerung der Magensekretion die Folge sein. Lärmstress kann Magengeschwüre verursachen. Bereits ab 85 dB(A) wird es für das Gehör gefährlich. Viele Menschen, die Lärm in dieser Stärke über Jahre hinweg auf sich einwirken lassen, müssen mit Gehörschäden rechnen. Ab 90 dB(A) sind alle Ohren auf Dauer gefährdet.

Das Ohr ist ständig im Einsatz - ohne Pause, Urlaub oder Freizeit. Ständig nimmt es die als Schallwellen eingehenden Signale auf und leitet sie an das Gehirn weiter. Hierzu dienen die rund 20.000 Hörzellen je Innenohr. Sie sind dem Lärm schutzlos ausgeliefert, denn im Gegensatz zu den Augen können die Ohren sich nicht verschließen. Lärm kann diese Gehörzellen so stark schädigen, dass sie sich nie wieder erholen. Sie sterben nach und nach ab, und die große Anzahl der Hörzellen wird unwiderruflich kleiner. Zuerst sind noch genug Hörzellen vorhanden, um jeden Ton als Signal an das Gehirn weiterzuleiten. Doch mit dem zunehmenden Verfall der Zellen ist das Gehirn nicht mehr in der Lage, die nur noch fragmentarischen Signale zu deuten. Worte werden verstümmelt, Sprache und Hintergrundgeräusche vermischen sich, Musik verliert ihr Klangbild.

Die ersten Einbußen stellen sich im Bereich von 4000 Hertz ein, denn die zum Hören dieser Frequenz notwendigen Zellen liegen an einer Stelle in der Schnecke, wo sie dem Lärm besonders stark ausgesetzt sind. Dann breitet sich die Lärmschwerhörigkeit weiter aus. Zuerst sind es die Zischlaute in Sprache und Musik, die nicht mehr gehört werden, dann folgen die Obertöne in der Musik.

Diese Angaben stammen aus Quellen der Steinbruchs-Genossenschaft, des Umweltbundesamtes (UBA) und des Deutschen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung e.V. (DAL).

3.) Der Flugverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger und wächst weiter an.

Durch die bisherige Steuerbefreiung erhält der Flugverkehr einen ungerichtfertigten Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn.

Die Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr ist seit Januar 2004 EU-rechtlich möglich. Eine EU-weite Kerosinsteuer ist dagegen so lange kaum durchsetzbar, wie jeder Mitgliedstaat ein Vetorecht in Steuerfragen hat.

Die ebenfalls anzustrebende Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Personenluftverkehr ist bisher an der Unionsmehrheit im Bundesrat gescheitert. Bei der Kerosinsteuer ist keine Blockade durch den Bundesrat möglich.

Für die Einführung der Kerosinsteuer reicht eine einfache Änderung des Mineralölsteuergesetzes. Die Besteuerung erfolgt im Einklang mit internationalem Recht auf der Basis des auf Inlandsstrecken verbrauchten Kerosins unabhängig vom Ort des Tankvorgangs. Der oft genannte Einwand, die

Fluggesellschaften könnten der Steuer durch Auftanken im Ausland entgehen (Tanktourismus) ist nicht stichhaltig. Dies belegt ein im März 2005 erschienenes Gutachten der Universität Würzburg.

Dagegen muss der Bahnnutzer mit seiner Bahnfahrkarte auch Mineralölsteuer, Stromsteuer und Mehrwertsteuer bezahlen. Der Steuervorteil der Fluggesellschaften beträgt z.B. auf der Strecke Frankfurt – Berlin 33 Euro und auf der Strecke Hamburg – München 39 Euro.

- 3.) Im konkreten Fall wird im gewissen Maße verständlicherweise sehr stark wert auf mögliche Reduzierungen von Arbeitsplätzen gelegt. In Folge der unter 1.) genannten Verkehrsentwicklung und der damit verbundenen „Börsenfähigmachung“ der Deutschen Bahn seit dem Jahre 1994 hat zu einem bisherigen Gesamtverlust von bisher mehr als 200.000 Arbeitsplätzen geführt. Eine Fortsetzung dieses Prozesses bedroht weitere ca. 80.000 Arbeitsplätze.
- 4.) Mit großer Sorge ist festzustellen, dass der Flughafen Leipzig – Halle seit dem März 2006 zur Verlegung von USA-Truppen in von bzw. nach Irak und Afghanistan genutzt wird. Nach unserem Kenntnisstand haben am 12.09.1990 die Außenminister der UdSSR, der USA, Großbritanniens und Frankreichs sowie der BRD und der DDR den „Vertrag über die abschließende Regelung in bezug auf Deutschland (2 + 4 Vertrag)“ unterzeichnet, welcher im Artikel 2 besagt (Zitat): *„Die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik bekräftigen ihre Erklärungen, dass von deutschem Boden nur Frieden ausgehen wird. Nach der Verfassung des vereinten Deutschlands sind Handlungen, die geeignet sind und in der Absicht vorgenommen werden, das friedliche Zusammenleben der Völker zu stören, insbesondere die Führung eines Angriffskrieges vorzubereiten, verfassungswidrig und strafbar“* (Zitat Ende). Ferner enthält der 2 + 4 Vertrag Artikel 5, Absatz 3 u.a. nachfolgende Festlegung (Zitat): *„Ausländische Streitkräfte und Atomwaffen oder deren Träger werden in diesem Teil Deutschlands weder stationiert noch dorthin verlegt“* (Zitat Ende). Für uns ergibt sich in dieser ernstzunehmenden Lage, welche klar gegen die genannten Teile des 2 + 4 Vertrages sowie gegen die Erklärung des damaligen Bundeskanzlers Schröder aus dem Jahre 2002 nicht am völkerrechtswidrigen Krieg im Irak teilzunehmen verstoßen. In sofern sind ca. 10 % Nutzung des Flughafens rechtswidrig und sind angesichts der völkerrechtswidrigen Kriege in den genannten Ländern zutiefst zu verurteilen. Eine Einstellung der militärischen Nutzung ist daher zwingend vonnöten.

II. Stellungnahme zur Studie „Verkehrsentwicklung und Nachtflugbedarf am Flughafen Halle-Leipzig“

Laut Punkt 2.1 auf Seite 3 umfasst das Passagieraufkommen gegenwärtig ca. 2,35 Millionen Passagiere. Auf Seite 7 sind für die Militärtransporte 240.000 Passagiere vermerkt, was etwa 10,21 % des Flugverkehrs ausmacht. Zum Beispiel im Punkt 3.3, Seiten 31 bis 43 zeichnet sich keinesfalls die zwingende Notwendigkeit eines Nachtflugverkehrs ab. Auch nicht bei dem Passagierflugverkehr zum Beispiel unter Punkt 3.2.5., Seiten 23 bis 31. Noch dazu die Karte zur Luftverkehrsmobilität im Jahre 2004 auf Seite 53 die Flughäfen mit praktischem Nachtflugverbot wie München, Frankfurt/Main und Hamburg die meisten Flugreisenden je Einwohner haben. Auch die Berliner Flughäfen haben höhere Zahlen an Flugreisende je Ein-

wohner. Das wird sich auch nicht mit dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes zum Flughafen Brandenburg-Berlin in Schönefeld ändern. Bedenklich dagegen sind die Forderung eines uneingeschränkten 24-Stunden-Betriebes für die „Sonderverkehre“ unter Punkt 3.4, Seiten 43 bis 45, was nochmals in Punkt 3.5, Seiten 45/46 und in der Zusammenfassung auf Seite 83 nochmals so bekräftigt und untermauert wird. Da hier ausschließlich die Militärtransporte gemeint sind, welche klar rechtswidrig sind, erscheint eine deutliche Beschränkung oder gar Ausschluss des Nachtflugverkehrs möglich. Damit könnte über die Festlegungen des Bundesverwaltungsgerichtes vom 09.11.2006 hinaus entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, da der Nachweis der Dringlichkeit des Nachtflugverkehrs nicht erbracht wurde. Dementsprechend ist der Planfeststellungsbeschluss zu ändern.

III. Stellungnahme zur gutachterlichen Stellungnahme zu den Auswirkungen eines eingeschränkten Nachtflugbetriebes am Flughafen Leipzig/Halle auf die Arbeitsplätze“

Das gesamte Gutachten geht hauptsächlich von Prognosen einer Beschäftigungsentwicklung aus, welche durch keine konkreten und verbindlichen Zusagen untermauert sind. Dabei werden mehr Mutmaßungen als Fakten dargelegt. Besonders angesichts der Tatsache, dass immer wieder öffentlich zu vernehmen ist, dass die u.a. auf Seite 2 vermerkten Prognosen zu hoch angesetzt sind. Ferner wird weniger auf Möglichkeiten einer angepassten Arbeitseinteilung und Verlagerungen von Arbeitsprozessen auf andere Tageszeiten eingegangen. Insbesondere ist das wichtig, da Studie „Verkehrsentwicklung und Nachtflugbedarf am Flughafen Halle-Leipzig“ die dringende Notwendigkeit des Nachtfluges vorrangig auf die militärischen Transporte reduziert und weniger auf Passagier- und Transportflugverkehr. Darüber hinaus fehlt eine eindeutige Aufschlüsselung auf sozialversicherungspflichtige Arbeitsstellen, inwieweit hier öffentliche Förderung –zum Beispiel in Form von Eingliederungszuschüssen- erfolgt und wie viel Beschäftigte mit Teilzeit und Niedriglohn in die Zahlen einberechnet sind. Das Gutachten erläutert auch nicht, warum bei nachflugeingeschränkten Flughäfen wie in München und Frankfurt/Main die diesbezüglichen Beschäftigungswerte höher liegen als auf dem Flughafen Leipzig-Halle (siehe Seite 36). Leider fehlen auch dazugehörige Beschäftigungsprognosen für die Vergleichsflughäfen bis zum Jahr 2020. An dieser Stelle sei zudem noch einmal erinnert, dass die gegenwärtige Verkehrsentwicklung, einhergehend mit abenteuerlichen Unternehmensphilosophien der Deutschen Bahn seit dem Jahre 1994 mehr als 200.000 Arbeitsplätze vernichtet hat und weitere ca. 80.000 Arbeitsplätze dort bedroht. Dabei die Bahn noch reichliche freie Transportkapazitäten besitzt und zudem eigentlich Personalmangel aufweist.

IV. Zusammenfassung

Die vorliegenden Unterlagen lassen selbst die auf Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 09.11.2006 festgelegten Einschränkungen des Nachtflugverkehrs erkennen. Eher verdeutlicht gerade die Studie „Verkehrsentwicklung und Nachtflugbedarf am Flughafen Halle-Leipzig“, dass der Nachtflugverkehr weniger für den Frachtverkehr und noch weniger für den Passagierverkehr erforderlich ist, sondern eher für den „Sonderverkehr“, welcher 10,21 % des Personenverkehrs ausmacht. Somit scheint der Nachtflugverkehr hauptsächlich zur Abdeckung des völkerrechtswidrigen Nachschub- und Verbindungsflugverkehrs für die Kriege in Irak und Afghanistan notwendig zu sein. Neben den rechtlichen und umweltbe-

dingten Bedenken sind die sicherheitsrelevanten Gefahren für Menschen, Umwelt und Sachwerte verstärkt in die Betrachtungen einzubeziehen, was letztendlich zum Ende dieser mehr oder minder zivil getarnten militärischen Aktivitäten dringend geboten.

Somit ist der überarbeitete Planfeststellungsbeschluss allerhöchstens mit klar gefassten und eindeutig kontrollierbaren Ausnahmeregelungen zur Durchführung eines Nachtflugverkehrs zu versehen.

Halle (Saale), den 14.04.2007

Andreas Liste
Vorsitzender