

Absender:

Sächsisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Referat Luft- und Schifffverkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

....., den04.2015

**Widerspruch gegen die Änderung der luftherechtlichen Genehmigung für den
Flughafen Leipzig-Halle, gemäß Antrag der Flughafen Leipzig-Halle GmbH auf
Änderung der betrieblichen Regelungen zu den Triebwerksprobelaufen mit
Flugtriebwerken am Flughafen Leipzig-Halle**

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der nahezu unbegrenzten Nachtfluggenehmigung am Flughafen Leipzig/Halle bin ich als Flughafenbewohner bereits jetzt in jeder Nacht erheblichen Lärmbelästigungen durch Flug- und Bodenlärm vom Flughafen Leipzig/Halle ausgesetzt. Aufgrund häufigen Aufwachens fürchte ich, einem unzumutbar hohen Erkrankungsrisiko ausgesetzt zu sein. Belastbare Gesundheitsstudien, die diese ernsthafte Befürchtung untermauern, sind in den letzten Jahren erarbeitet worden und können durch mich bei Bedarf als Beweise beigebracht werden. Die vom Flughafen beantragten nächtlichen Triebwerksprobelaufe im Freien werden, wenn auch nur ausnahmsweise durchgeführt, die mir zugemuteten Lärmbelastungen und Gesundheitsrisiken erheblich verstärken. Daher fordere ich die Ablehnung der durch den Flughafen beantragten Änderung der luftherechtlichen Genehmigung.

Begründung

Die Nachtfluggenehmigung wurde dem Flughafen im Ergebnis einer Abwägung erteilt, die das überwiegende öffentliche Interesse an der Durchführung nächtlicher Expressfrachtfüge gegenüber den gesundheitlichen Interessen der Bevölkerung akzeptierte. Gerade wegen der auch vom Bundesverwaltungsgericht zugestandenen erheblichen Belastung der Bevölkerung durch die Durchführung von Frachtfügen unvermeidbaren Lärm hat die Planfeststellungsbehörde Auflagen erteilt, die alle nicht unbedingt notwendigen Flug- und Bodengeräusche weitestgehend vermeiden oder begrenzen sollen. Diese Forderung ergibt sich unmittelbar aus § 29b LuftVG.

Eine solche Auflage ist die als A4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses formulierte Forderung, Triebwerksprobelaufe ausschließlich in dem dafür errichteten Triebwerksprobelaufstand durchzuführen. Weiterhin ist in der Auflage formuliert: „Triebwerksprobelaufe dürfen am Flughafen Leipzig/Halle in der Nacht (22.00 – 6.00 Uhr) in keinem Fall an der Grenze des unter A 11.4.2.2 festgelegten Nachtschutzgebietes zu einem A-bewerteten Maximalpegel von mehr als 50 dB(A) außen führen.“ Diese Forderung ist bewusst ausschließend, d.h. auch ohne Ausnahmefälle formuliert, um darzulegen, dass in diesem Fall der Gesundheitsschutz der Anwohner auch wirtschaftliche Interessen überwiegt.

Mit der vom Flughafen beantragten ausnahmsweisen Durchführung von

Triebwerksprobeläufen auch nachts außerhalb der Halle wird die im

Planfeststellungsbeschluss genannte Forderung eines Maximalpegels von 50 dB(A)

außerhalb des Nachtenschutzgebietes verletzt. Die genannte Maximalpegelforderung ist im
Planfeststellungsbeschluss, Pkt. 10.6.2.5.2, wie folgt begründet:

„Der Grenzwert von $L_{max} 50$ dB(A) führt dazu, dass außerhalb des Nachtenschutzgebietes, wo weiterhin aus medizinischer Sicht unbedenklich mit gekippten Fenstern geschlafen werden kann, bei einer unterstellten Innen-/Außenpegel-differenz von gekippten Fenstern von 15 dB(A) keine höheren Innenpegel als $L_{max} 35$ dB(A) zu erwarten sind. Dieser Innenwert steht in Korrelation zu den durch die DL-R-Studie erforschten Dosis-Wirkungsbeziehungen (siehe Abb. 5.12. der Studie) zwischen Überflughäufigkeiten, erreichten Maximalpegeln und Aufwachsreaktionshäufigkeiten. In der DL-R-Studie korreliert ein Innenmaximal-pegel von 36 dB(A) mit einer nächtlichen Flugbewegungsanzahl von 175,7 Überflügen, die zu einer zusätzlichen Aufwachsreaktion führen.“

Folglich führen nächtliche Triebwerksprobeläufe außerhalb des Probelaufstandes allein aufgrund der Maximalschallpegel zu unzumutbaren zusätzlichen Aufwachsreaktionen. Die in der Obermeyer-Studie vom 24.04.2014 praktizierte bloße Umlegung der Lärmspitzen auf die Erhöhung des mittleren Dauerschallpegels reicht für die tatsächliche Beurteilung der zusätzlichen Lärmbelastung nicht aus. Die Anwohner außerhalb des Nachtenschutz-gebietes sind demnach nicht ausreichend gegen den Lärm von Triebwerksprobeläufen außerhalb des Probelaufstandes geschützt. Deren Genehmigung würde die Schutzziele des Planfeststellungsbeschlusses demzufolge erheblich verletzen.

Die positive Bewertung des Antrags des Flughafens würde deshalb zu einer fehlerhaften Abwägung zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und den gesundheitlichen Interessen der Anwohner führen und wäre daher juristisch angreifbar. Denn die ausnahmsweise Verspätung einzelner Flugzeuge um maximal 8 Stunden aufgrund und nachts nicht durchführbarer Triebwerksprobeläufe wird die Wirtschaftlichkeit einer Fluggesellschaft nicht merklich beeinträchtigen. Demgegenüber wird die alternative Durchführung der Triebwerksprobeläufe nachts im Freien den Nachtschlaf und die Gesundheit der Flughafenanwohner erheblich beeinträchtigen.

Verwiesen sei noch auf die Regelungen an anderen Flughäfen. Die Auflage, Triebwerksprobeläufe bei Vollast nur in den dafür vorgesehenen Triebwerksprobeläufen-richtungen durchzuführen, ist an großen deutschen Flughäfen wie Frankfurt, München, Berlin-Tegeel und Dortmund üblich, und zwar ohne Ausnahmetabellensätze. Selbst am Flughafen Köln-Bonn mit einer ähnlichen nächtlichen Nutzungsstruktur wie der Flughafen Leipzig/Halle sind Probeläufe nur in der Halle zulässig. Eine weniger stringente Regelung am Flughafen Leipzig/Halle würde diesem Flughafen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Köln-Bonn auf Kosten der Planfeststellungsbeschlusses festgelegten und gerichtlich bestätigten Schutzrechte der Anwohner ermöglichen und ist daher abzulehnen. Eine weitere Konkretisierung und fachliche Untersezung meiner Einwendung im Rahmen des Erörterungstermines behalte ich mir ausdrücklich vor.

Mit freundlichen Grüßen

Name, Unterschrift