



Lärmschutz vs. Jobs – Wie Nachbarn mit dem DHL-Drehkreuz leben

Bericht: Luca Schmitt-Walz

Kamera: David Bochmann, Otto Kronschwitz

Schnitt: Lena Fiedler

Jede Nacht starten und landen hier mehr als 65 Flugzeuge - die meisten gehören zu DHL. Die Frachtbranche wächst stark, DHL braucht mehr Platz und der Flughafen will ausbauen. In den nächsten zehn Jahren sollen hier deutlich mehr Flieger unterwegs sein. DHL fliegt vor allem Expressfracht.

Luca

Der Flieger, der hier gleich reinkommt, kommt aus Paris. Dann hier einer aus Helsinki. Hier kommt einer aus Hongkong und der will auch nach Leipzig.

DHL verlegte 2008 sein Drehkreuz an den Flughafen Leipzig/Halle. Zu diesem Zeitpunkt war die Arbeitslosigkeit in der Region enorm, ergo viele Arbeitskräfte vorhanden.

Vor allem die Erlaubnis, nachts zu fliegen, ist essentiell für das Expressgeschäft. Nur so können Waren an einem Tag bestellt und am nächsten geliefert werden. Heute beschäftigt das DHL Drehkreuz 6000 Menschen, Tendenz steigend. Dazu kommen rund 120 weitere Firmen, die direkt am Flughafen angesiedelt sind.

Luca

.... und das klare Ziel ist: Noch mehr Firmen sollen hier in die Region kommen. Daran arbeitet der Flughafen gemeinsam mit den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt. Gemeinsam wollen sie die Airport Region in Central Germany ausrufen.

Und deshalb wundert es auch nicht, dass der sächsische Wirtschaftsminister Martin Dulig sich in einem Talk mit anderen Befürwortern im März dieses Jahres klar für den geplanten Ausbaupositioniert.

Martin Dulig, Wirtschaftsminister Sachsen

Ich stehe für einen 24/7 Flughafen, weil er der Grund dafür ist, dass wir ihn so wirtschaftlich gut nutzen können. Man muss ja nicht drum rum reden: Ein Flughafen, egal wie er genutzt wird, ist ne Belastung auch für Anwohnerinnen und Anwohner: Flug, Dreck, Lärm. Ja: Das ist eine Belastung und deshalb muss es auch immer unser Bestreben sein, Belastungen zu reduzieren. Entweder durch Hilfen vor Ort, wenn es jetzt um bauliche Maßnahmen geht,



um die Frage, welche Maschinen hier fliegen dürfen und welche nicht. Das muss man nicht nur ernst nehmen, das muss Teil unserer Strategie sein.

Ich wollte mit dem Wirtschaftsministerium über die Strategie sprechen und erfragen, welche konkreten Maßnahmen Dulig im Kopf hat. Als Antwort kam zurück:

Zitat:

Leider können wir dem Wunsch nach einem Interview in diesem Falle nicht entsprechen. Es handelt sich um ein laufendes Verfahren, wo es bei uns zum guten Ton gehört, wie bei Gerichtsverfahren auch, dass dieses nicht von der Seitenlinie heraus kommentiert wird.

Quelle: Wirtschaftsministerium Sachsen

Im März handelte es sich auch schon um ein laufendes Verfahren, da war eine ausführliche Kommentierung für den Minister in seinem Talkformat kein Problem.

Ich will mich selbst davon überzeugen, wie gut die Bedingungen für die Anwohner sind. Vor allem die Schallschutzfenster, die hier auf Kosten des Flughafens verbaut wurden.

Luca

Wir sind jetzt hier in Schkeuditz. Ich bin verabredet mit Isabell. Guck mal da, krass. Da sieht man noch die Spitze vom Flugzeug. Näher geht wahrscheinlich wirklich nicht.

Isabell und ihr Mann wohnen schon seit der Kindheit hier. Das Haus haben sie 2000 gebaut. Da war das hier ein Provinzflughafen, ohne große internationale Bedeutung. Dass das mal so wird, konnte laut Isabell auch niemand erahnen. Der aktuell geplante Ausbau macht ihr Angst.

Isabell : Ich meine, mein Mann hat das Haus gebaut und das ist nicht so einfach gemacht, wenn man jeden Stein einzeln angefasst hat, verkaufen und weg. Aber da wir schon immer hier gelebt haben und das einfach auch so dazu gehöre: ein normaler Flughafen. Da ist das schon ne Hausnummer.

Luca: Und das sind jetzt diese Schallschutzfenster.

Isabell: Genau. Lärmschutzfenster, Schallschutzfenster. Die sind dicker als normale. Schwerer und...

Luca: Und wie gut helfen die?

Isabell: Naja... Gute Frage. Besser als gar nichts, würde ich sagen. Also jedes Schlafzimmer muss man sagen. Nicht jedes Zimmer, sondern die Schlafzimmer haben dann diese Schallschutzfenster und diese Lüfter. ... Also das ist jetzt nicht Klimaanlage oder so sondern



nur ne Belüftung. Der zieht im besten Fall kerosinhaltige Luft an. Also letztendlich ist es gut, weil ja die sind dicht. Aber im Sommer nützt dir das nix.

Die Fenster helfen, wenn sie zu sind. Aber das ändert nichts am Lärm im Garten, in den anderen Räumen oder eben im Sommer. Heinrich Großbongardt ist Journalist und Luftverkehrsexperte.

Luca:

Zum Ist-Stand heute: Kann man da noch Lärm reduzieren? Wenn man sich anguckt, wie der Lärm heute ist. Wenn ich mir überlege, es soll mehr Flugzeuge geben, es soll schwerere Flugzeuge geben. Luftfracht steigt ja weiter an, es muss irgendwann mehr passieren.

Heinrich Großbongardt, Luftfahrtexperte:

Der Lärm gemessen in Dauerschallpegel, in Durchschnittsbelastung ist auch in den letzten Jahren, denke ich, eher gestiegen. Was weniger geworden ist, sind natürlich die Spitzenlärmereignisse, weil DHL und ihre Zuliefererairlines heftig in modernes Fluggerät investiert haben.

Ich habe bereits festgestellt, dass absoluter Lärmschutz aber nicht möglich ist, Untätigkeit kann man dem Flughafen aber nicht vorwerfen.

Luca

Gibt's trotzdem schon konkrete Ideen für die nächsten zehn Jahre? Der Lärmschutzradius wird größer, die Flugbewegungen werden mehr. De facto müsste man jetzt auch den Schutz erweitern in den nächsten zehn Jahren für die Anwohner.

Uwe Schuhart

Wir als Flughafen arbeiten zurzeit auch unter anderem an einer neuen Endgeldordnung, die auch lautere Flugzeuge teurer machen wird, lapidar gesprochen. Es gibt also emissionshängige Komponenten, es wird ne Nachtkomponente geben. Es geht um das Thema Gewicht der Flugzeuge, weil größer ist meistens auch lauter.

Diese Mehrkosten für laute Flieger gab es bisher in Leipzig nicht, an einigen anderen Flughäfen ist das Standard. Genauso war Fliegen in Leipzig im Verhältnis bisher extrem billig. Das soll sich ändern. Wie die neue Kostenstruktur konkret aussieht, ist nicht öffentlich. Auf Anfrage sagt man mir, dass sie erst nach Prüfung veröffentlicht werden kann.



Zur Info: Das Land Sachsen, das die neue Kostenstruktur genehmigen muss, ist gleichzeitig Hauptanteilseigner der Mitteldeutschen Flughafen AG. Antragsteller und Prüfer sitzen also im selben Boot. Fakt ist, laut Prognosen wird der Anteil schwerer, lauterer Flugzeuge bis 2032 durch den Ausbau um 19 Prozent steigen.

Für Anwohner wie Isabell ist das geplante Wachstum am Flughafen eine Katastrophe. Und trotzdem hat sie Verständnis, dass der Flughafen da sein muss und auch nicht verschwinden wird. Die bittere Erkenntnis ist: Der Frachtflug am Flughafen Leipzig/Halle wird zunehmen und alle Bemühungen die von Politik, Flughafen und Industrie - Stand jetzt - kommen, können den Lärmanstieg nur verlangsamen.