



Landesdirektion Sachsen  
Dienststelle Leipzig  
Braustraße 2  
04017 Leipzig

Telefon: (03 46 05) 33-0  
Telefax: (03 46 05) 33-2 49  
eMail: [buergermeister@kabelsketal.de](mailto:buergermeister@kabelsketal.de)  
Internet: [www.kabelsketal.de](http://www.kabelsketal.de)

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum

ku/sal

09.02.2021

## Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld – 15. Planänderung

### Stellungnahme der Gemeinde Kabelsketal, Stand 08.02.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Übersendung der Unterlagen haben sich die Gremien der Gemeinde intensiv im Rahmen mehrerer Sitzungen mit dem Vorhaben des Flughafens Leipzig/Halle beschäftigt und die zu möglichen Auswirkungen auf die Gemeinde diskutiert. Im Ergebnis wurde die folgende Stellungnahme erarbeitet.

Da die baulichen Anlagen im Südosten des Flughafens im Gebiet der Stadt Schkeuditz errichtet werden und das Oberflächenwasser in den Kalten Born bzw. den Grenzgraben eingeleitet wird, ist die Gemeinde Kabelsketal nicht durch Grunderwerb, Bauarbeiten und Entwässerung betroffen.

Das Ziel der geplanten Baumaßnahmen liegt jedoch in der Kapazitätserweiterung des Vorfeldes von DHL, um mehr Flugzeuge in einer Nacht be- und entladen zu können. Die Kapazität soll sich von ca. 60 Flugzeugen im Basisjahr 2018 auf nahezu 90 Flugzeuge im Prognosejahr 2032 erhöhen.

Damit steigert sich auch die Anzahl der Flugbewegungen, es kommen ca. 30 Starts und 30 Landungen pro Nacht hinzu. Darin liegt die eigentliche Betroffenheit der Gemeinde Kabelsketal und wir geben daher folgende Hinweise bzw. Bedenken und daraus folgende Forderungen:

#### 1. Überarbeitung der Luftverkehrsprognose

Der Luftverkehrsprognose liegen Daten aus bzw. bis zum Jahr 2018 zu Grunde. Neuere Entwicklungen am Flughafen bzw. die Auswirkungen der Corona Pandemie ab Anfang 2020 konnten darin noch nicht berücksichtigt werden.

In den Jahren 2019/20 hat sich aber am Flughafen mit Amazon einer der weltweit größten Onlinehändler niedergelassen und begonnen, ein Umschlagzentrum aufzubauen. Gleichzeitig verstärkte Amazon lt. Pressemeldungen seine Bemühungen zur Vergrößerung seiner eigenen Flugzeugflotte. Die sich daraus ergebende Steigerung der Flugbewegungen, vor allem aber der Starts und Landungen in der Nacht, sind in der Luftverkehrsprognose noch nicht enthalten. Gleiches gilt für die Auswirkungen der Corona Pandemie. Durch die Corona-Pandemie hat sich die Ist-Situation des Cargo-Verkehrs erheblich geändert. D.h. der Cargo-Verkehr hat bereits jetzt stark zugenommen und wird weiter zunehmen, zumal die Zuladung zu den rückläufigen Passagierflügen weiter abnimmt. Luftverkehrsprognose und alle weiteren Gutachten basieren damit auf nicht mehr aktuellen Daten. Darüber hinaus sieht ein EU-Programm ein neues Logistikzentrum für den Katastrophenschutz des DRK! lt. Pressemitteilung vom 13.01.2021 als dauerhafte Ansiedlung am Flughafen vor.

Sicherlich sind 2020 Luftfrachtanteile durch teilweise Einbrüche in der Wirtschaft weggefallen. Andererseits haben sich bei anderen Produkten, z.B. aus dem Sektor der Medizin und der Pharmazie, die Frachtaufkommen erhöht.

Wie finden solche nicht unerheblichen Veränderungen in der Luftverkehrsprognose Berücksichtigung? Gibt es ein „Reservepolster“? Oder wird das „oben drauf gepackt“?

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*Die Aussagen der Luftverkehrsprognose müssen um Aussagen über die Geschäftsziele und das künftige Agieren von Amazon, DRK erweitert werden. Sofern keine belastbaren Zahlen vorgelegt werden können, sind die ermittelten Planzahlen durch einen angemessenen Sicherheitsaufschlag zu erhöhen.*

## **2. Beibehaltung der Ermittlung der Aufwachreaktionen zur Festlegung des Nachtschutzgebietes incl. der erforderlichen Schutzmaßnahmen**

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*Im Einklang mit anderen Anrainerkommunen des Flughafens die Beibehaltung des Verfahrens aus dem Planfeststellungsverfahren 2004 zur Ermittlung der Aufwachreaktionen bzw. die Anwendung eines weiterentwickelten Verfahrens.*

*Unter Berücksichtigung der Aufwachreaktionen soll das Nachtschutzgebiet festgesetzt werden. Innerhalb des Nachtschutzgebietes sind bei der Festlegung der passiven Schallschutzmaßnahmen ebenso die Aufwachreaktionen zu berücksichtigen.*

*Parallel zu den o.g. Verfahren sollen auch die Schutzgebiete nach FlugLG ermittelt werden. Die ermittelten Schutzgebiete aus beiden Verfahren sollen miteinander verglichen werden. Über eine Meistbegünstigungsklausel soll den Betroffenen der jeweils bessere Schutz zu Gute kommen.*

## **3. Konzentration der Starts und Landungen auf kurze Zeitfenster**

Aufgrund des Betriebsregimes von DHL, welches durch den KEP-Verkehr bestimmt ist, sollen die Starts und Landungen auf kurze Zeitfenster konzentriert werden, was mit einer exorbitanten Verstärkung der Belastungen verbunden ist und somit angesichts der künftigen Steigerung der Flugbewegungen noch eine dramatische Verschärfung der Belastungssituation darstellt. Eine hinreichende Darlegung, warum dieses enge Zeitfenster für den Warenumsatz notwendig sei, liegt nicht vor. Innerhalb eines Zeitfensters von ca. 2,5 h müssen die Flugzeuge zu Beginn der Nachtruhe von 22 Uhr bis etwa 0:30 Uhr auf dem Flughafen landen. Nach erfolgter Umladung der Fracht erfolgt in den Morgenstunden von 3:30 Uhr bis 6 Uhr dann wieder der Start.

Diese Zeit ist jetzt schon für die Anlieger des Flughafens eine starke Belastung. Bei der geplanten Zunahme um weitere 30 Starts und Landungen erfolgen die Störungen des Nachtschlafs in so kurzer Folge, dass in den 2,5 h der Landungen bzw. der Starts faktisch eine andauernde Lärmbelastung wirkt. Durchschnittlich soll dann eine Flugbewegung je 100 Sekunden stattfinden wodurch die Schlafstörung zum Dauerfall wird, was erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit der Anlieger zur Folge hat.

Wir können weder in der Luftverkehrsprognose noch in der Fluglärmprognose erkennen, dass die Konzentration der Flugbewegungen in 2 Zeitfenstern von jeweils ca. 2,5 h erfolgt. In der Luftverkehrsprognose wird dazu passend nur die Kernzeit, also der höchste Bedarf an Stellplätzen, zwischen 0:30 und 3:30 Uhr, dargestellt. Ansonsten wird sich nur ganz allgemein zu einer Anzahl von Flugbewegungen in der Nachtzeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr geäußert. Das ist ein gravierender Mangel, dazu muss es eine Nachbesserung geben.

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*Die o.g. Zeitfenster sind explizit in der Verkehrsprognose zu benennen, die Konzentration der Flugbewegungen ist zu ermitteln und zu begründen.*

*Es erschließt sich auch nicht, ob bei der Ermittlung von Aufwachreaktionen die hier zu erwartende Verschärfung der Belastungen durch die kurze Abfolge der Überflüge detailliert erfasst bzw. berücksichtigt wurde.*

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*daher die Planfeststellungsbehörde auf, den Vorhabenträger zu einer detaillierteren Begutachtung der Lärmsituation am Flughafen Leipzig/Halle zu verpflichten. Bei diesem Gutachten soll nicht ein allgemeines, gängiges Flugregime für x Flugzeuge am Tag oder der Nacht betrachtet werden. Es ist dabei vielmehr große Sorgfalt auf die besondere tatsächliche Situation durch den KEP-Verkehr mit seiner Verdichtung der Starts und Landungen auf jeweils ein Zeitfenster zu legen. Für die Bewertung dieser Belastungssituation sind insbesondere die Orte, die von beiden Bahnen belastet werden, also etwa der Bereich bis 10 km vor den Start- und Landebahnen, maßgebend. Sofern mit den üblichen Lärmberechnungsmodellen keine Widerspiegelung der Belastungen im Planfall 2032 gegeben werden kann, muss mit Hilfe wissenschaftlicher Institute eine Untersuchung der Auswirkungen auf die hier wohnenden Menschen nach neuen wissenschaftlichen Methoden über Lärm und die dadurch verursachten Schlafstörungen erfolgen. Die zu erwartenden Aufwachreaktionen bzw. Schlafstörungen müssen dargelegt und hinsichtlich der möglichen gesundheitlichen Schäden bewertet werden.*

#### **4. Berücksichtigung von ungeplanten Bahnänderungen**

Die Fluglärmprognose basiert auf einen ungestörten Planfall für 2032. Wie stellt sich aber die Situation bei Störungen, Bauarbeiten oder unvorhergesehenen Ereignissen dar? Wie verändern sich die Lärmprognosen dann, wenn nur eine Start- und Landebahn zur Verfügung steht?

Für die Ortsteile der Gemeinde Kabelsketal hätte z.B. der Ausfall der Nordbahn im Abflug bei Betriebsrichtung West gravierende Auswirkungen. Die Nordabkurvung der Südbahn überstreicht ab OT Gröbers unsere westlichen Ortsteile, insbesondere Benndorf, Naundorf, Kleinkugel. Bei der Nutzung der Nordbahn, gemäß Prognose, werden jedoch die östlichen Ortsteile, Schwoitsch, Osmünde und vor allem Gottenz belastet.

Sicherlich wäre eine Nacht nicht problematisch. Wie stellt sich die Situation aber dar, wenn die Nordbahn über längere Zeit ausfällt, oder wie im Jahr 2021 geplant, über 7 Monate aufgrund einer Sanierung außer Betrieb genommen werden muss?

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*die Untersuchung des Störfalles, die Darlegung der Auswirkungen und ggf. die Anpassung der Schutzzonen, da sich die Lärmbelastungskurven sehr wesentlich unterscheiden und unterschiedlichste Ortsteile je nach Bahnnutzung betroffen sind.*

## **5. Festsetzung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes**

Die wirksamste Methode zur Bekämpfung des Lärms sind Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen an der Quelle.

Die Entwicklungen im Triebwerksbau der vergangenen Jahre haben dazu geführt, dass Triebwerke neueren Typs leiser und schadstoffärmer sind. Trotz Zunahme der Anzahl der Flugbewegungen hat sich die Anzahl der sehr lauten, störenden Flugzeuge sowjetischer Bauart oder alter Boeing verringert. Einen positiven Trend in dieser Beziehung hat DHL mit der stetigen Modernisierung seiner Flotte gesetzt.

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*Dass alle Nutzer des Flughafens, insbesondere nachts, zum Einsatz der modernsten, emissionsärmsten Flugzeuge verpflichtet werden.*

*Sofern alte Maschinen unverzichtbar sind, wie z. B. die AN 124, sind diese mit neueren Triebwerken auszurüsten.*

*Weiterhin die Belange bei der Festlegung der An- und Abflugrouten des Lärmschutzes mit zu berücksichtigen. In Flughafennähe sollten Wohnorte nicht überflogen, sondern umflogen werden. Nähere Ausführungen dazu siehe unten, bei Änderung der Nordabkurvung.*

*Die verbindliche Verpflichtung zu organisatorischen und technischen Maßnahmen zur Lärm- und Schadstoffminimierung, mit dem Ziel, dass eine Erhöhung der Frachtkapazität nicht zu einer Erhöhung der Lärm- und Umweltbelastung führt.*

*Und eine klare Positionierung des Flughafens zu wirkungsvolleren Entgelten (Bindung von Entgelten an Lärm- und Schadstoffemissionen) mit dem Ziele der Reduzierung der nachteiligen Auswirkungen durch Flugverkehr.*

## **6. Dauerhafte Übernahme der Verantwortung für passive Schallschutzmaßnahmen**

Im Planfeststellungsverfahren 2004 wurde u.a. der Flughafengesellschaft die Verpflichtung zum Einbau von „fensterunabhängigen“ Belüftungsanlagen auferlegt. Deren Einbau in die schutzwürdigen Gebäude liegt 10 Jahre und mehr zurück. Wie bei jedem technischen Gerät zeigen sich Verschleißerscheinungen wodurch Reparaturen oder Ersatz anstehen. Deren Kosten soll nun der Eigentümer des Hauses tragen, obwohl dieser den Einbau bzw. den Betrieb nicht zu verantworten hat.

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*Zur Erhaltung eines zeitlich unbegrenzten Lärmschutzes an Gebäuden sind die Folgekosten mit der Ursache des Erfordernisses zu verknüpfen.*

*Der Verursacher muss auch dauerhaft für Reparaturen im Rahmen des normalen technischen Verschleißes, für die regulären Wartungen und für den Ersatz nach Ablauf der technischen Lebensdauer der Geräte oder Einrichtungen in die Verantwortung genommen werden.*

*Ersatzgeräte sind nach den dann gültigen technischen Regeln zu beschaffen und nicht nur in Form einer Erhaltung des Standards der Vergangenheit. So z.B. heutzutage Belüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung.*

*Die Energiekosten zum Betrieb für die technischen Anlagen sind, in Form von finanziellen Abschlägen, dauerhaft zu übernehmen.*

*Die Wahl über die bautechnische Einrichtung oder alternativ einer finanziellen Vergütung (Monats- oder Jahresweise), wenn man sich selbst kümmern möchte, soll den Betroffenen eingeräumt werden.*

## **7. Verteilung von Lärmschutzmaßnahmen innerhalb eines Ortes, eines Wohnviertels oder einer Straße**

In allen Planfeststellungsverfahren in denen es aufgrund von Lärmbelastungen zur Festsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen kam, gab es unter der betroffenen Bevölkerung großes Unverständnis, wenn benachbarte Grundstücke unterschiedlich behandelt worden sind. Auch die zurückliegenden Verfahren (Nord- und Südbahn) gaben zu Unmut bei den betroffenen Grundstückseigentümern Anlass. Es ist für einen Laien absolut nicht nachvollziehbar, wenn z.B. in einer Straße die eine Seite Lärmschutzmaßnahmen bekommt und die andere Straßenseite nicht. Wenn mit Blick auf die Städte nicht alle Grundstücke eines gesamten Ortes gleichbehandelt werden können, dann sollte aber entsprechend der Siedlungsstruktur Quartiere gebildet werden in denen alle Grundstücke berücksichtigt werden.

Die am Computer ermittelten Belastungslinien sind für den Bürger nicht nachvollziehbar. Er erlebt denselben Lärm, egal auf welcher Straßenseite er sich gerade befindet.

In der Gemeinde Kabelsketal haben wir diesen Missstand schon mehrfach bei Verfahren des Flughafens, der Eisenbahn und der Autobahn erlebt und fordern daher eine Veränderung der bisher angewendeten Praxis.

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*Die Änderung der bisher angewendeten Praxis. Bildung von Quartieren entsprechend der vorherrschenden Siedlungsstruktur mit Berücksichtigung aller Grundstücke innerhalb eines Ortsteiles bzw. Quartiers.*

## **8. Prüfung leichter Änderungen der Nordabkurvung der Nordbahn bei Betriebsrichtung West**

Die geplanten Nordabkurvungen bei Betriebsrichtung West verlaufen über unseren Ortsteil Gottenz, dann in der Stadt Landsberg über die Ortsteile Wiedersdorf, Klepzig, Zwebendorf und weiter über Hohenthurm. Dabei werden die Orte direkt überflogen, was immer für die betroffene Bevölkerung belastend wirkt. Östlich dieser Orte befinden sich aber große Ackerflächen, dort ist die Besiedelung wesentlich dünner und der Abstand zwischen den Orten größer. Wir unterbreiten daher Vorschläge, die hinsichtlich ihrer Auswirkungen und einer eventuellen Verringerung der Lärmbelastungen geprüft werden sollen. Das Ziel besteht darin, dass im Abflug bei Höhen unter 2.000 m, also dort wo der Lärm am stärksten ist, ein direkter Überflug von Orten vermieden wird.

- 1) Nach dem Start und dem Passieren von Werlitzsch soll um Rabutz ein engerer Radius geflogen und die Abflugstrecke um ca. 1,5 km östlich verschoben werden, mittig zwischen Gottenz und Wiesenena hindurch, ebenso zwischen Queis und Bageritz, Reussen und Reinsdorf sowie Hohenthurm und Landsberg entlang nach Norden.
- 2) Sollte die o.g. Abflugstrecke aus flugtechnischen Gesichtspunkten nicht möglich sein oder sich die Belastungen von Betroffenen nicht reduzieren lassen, dann bitten wir um Prüfung folgender Alternative:  
Nach dem Start ab Höhe Rabutz genau über der Autobahn 14 bis etwa zur Anschlussstelle Halle-Ost weiterfliegen. Ab da über die Gewerbegebiete (u.a. den StarPark), weiter zwischen Braschwitz und Hohenthurm nach Norden.

Bei Betriebsrichtung Ost werden dementsprechend bereits die ehemaligen Tagebaugelände und die große Freifläche zwischen Delitzsch und Brehna genutzt, vgl. Ordner 6 Karte 65\_2- Übersichtsplan Abflugstrecken.

## 9. Deckelung der Anzahl der Flugbewegungen nachts

Die dem Änderungsantrag zugrundeliegende Erhöhung der Abstellflächen im Vorfeld von DHL und die damit einhergehende Erhöhung der Anzahl der nächtlichen Flugbewegungen lassen Befürchtungen aufkommen, dass sich die Entwicklung des KEP-Verkehrs in Zukunft dynamisch vollzieht. Das Frachtaufkommen am Flughafen Leipzig/Halle steigert sich stärker als an anderen deutschen Flughäfen. Die deutsche Politik hat zwar die Entwicklung des Frachtflughafens abgesegnet, das heißt aber nicht, dass der KEP-Verkehr ungebremst wachsen muss und nachts immer mehr Flugbewegungen den Anliegern ihren Schlaf rauben.

Inzwischen hat sich mit Amazon einer der größten Onlinehandelsgesellschaften am Flughafen niedergelassen. Angetrieben durch die Einschränkungen des öffentlichen Lebens während der Corona Pandemie hat der Onlinehandel und damit der Frachtflugverkehr einen sprunghaften Aufschwung genommen. Eine künftige Rückkehr zu den alten Konsumtionsmustern wird es in einer sich immer weiter globalisierenden Welt, unter den Entwicklungen der Möglichkeiten durch die IT-Technik, nicht mehr geben.

In den Unterlagen wird darauf noch nicht Bezug genommen. Ob Amazon Nachtflüge durchführen will, ist bisher noch nicht publiziert worden. Dazu müssen verbindliche Aussagen in der Prognose für 2032 getroffen werden und dieser zu erwartende Bedarf muss auch in die Lärmprognose Eingang finden.

Da die Kapazitäten des Flughafens mit seinem 2-Bahnsystem noch bei Weitem nicht ausgeschöpft sind und daher die Anzahl der Nachtflüge noch weiterhin erhöht werden kann, muss unbedingt über eine Deckelung der Nachtflüge nicht nur nachgedacht, sondern zielgerichtet zu Gunsten der Lärmgeschädigten entschieden werden. Ganz gleich wie das jetzige Verfahren ausgeht, auf keinen Fall dürfen darüber hinaus weiteren Nachtflügen die Landerechte eingeräumt werden.

Alternativ zur Deckelung der Nachtflüge könnte auch die Festschreibung einer Lärmobergrenze erlassen werden. Diese könnte sich an den Lärmkurven orientieren. Wir schlagen dazu die Kurve des Siedlungsbeschränkungsgebietes vor. Diese Kurve hat in zweierlei Hinsicht Bedeutung. Sie spiegelt einerseits eine prognostizierte Belastung der dort wohnenden Bevölkerung wieder, die nicht noch weiter erhöht werden darf. Andererseits ist sie auch ein wesentlicher Eingriff in die Planungshoheit der Kommunen. Innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes ist den Kommunen die Aufstellung / Entwicklung von Bebauungsplänen für oder mit Wohnbebauung untersagt.

Für die Gemeinde Kabelsketal ist diese Beschränkung gravierend, da nur noch 3 von 12 Ortsteilen nicht von der Siedlungsbeschränkung betroffen sind. Unter Beachtung anderer Beschränkungen für die Entwicklung des Wohnungsbaus, wie Naturschutz, Eisenbahn, Autobahn, Bundesstraße, Trassen von Versorgungsleitungen, Altbergbau etc., ist unserer Gemeinde künftig eine Sicherung des Eigenbedarfs an Wohnbauflächen nicht mehr möglich.

Der KEP-Verkehr muss in die Tageszeit hinein ausgedehnt werden und nicht noch zusätzliche Steigerungen / Konzentrationen in die Nacht hinein genehmigt bekommen. Ein weiteres Wachstum nach dem bisherigen Muster kehrt die positiven Effekte des Flughafens für die Region Halle-Leipzig durch die Verschlechterung der Lebensbedingungen seiner Anlieger um.

## 10. Notfallplan?

Ein Havarie-Konzept bzw. Notfallplan, die eventuelle Stör- bzw. Unfälle, insbesondere Havarien beim Überflug über bewohnte Gebiete einkalkulieren liegt nicht vor. Davon betroffen sind nicht nur die Anwohner des Gebietes, sondern auch Einsatz- und Rettungskräfte, die zusätzlich zu den am Flughafen vorhandenen Einsatzkräften mobilisiert werden. Dieser Mangel ist dringend zu beheben.

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*Die Erstellung einer Risikoanalyse sowie eines Notfallplans für Stör- und Unfälle auf dem Flughafen und insbesondere für Havarien beim Überflug von bewohntem Gebiet. Hierbei müssen Aussagen zur Ausstattung und Abgrenzung der Verantwortung getroffen werden.*

*Entsprechend erforderliche Technik/Zuständigkeit darf nicht der Kommune und ihrer Freiwilligen Feuerwehr allein übertragen werden. Hier ist schon jetzt ein gestiegener Bedarf durch die Gewerbeansiedlungen zu erkennen.*

## 11. Verkehrsplanerische Untersuchung des Straßenverkehrs

Die verkehrsplanerische Untersuchung des durch den Flughafen indizierten Straßenverkehrs ist räumlich sehr eng gefasst. Der Untersuchungsraum wird durch die A9, die A14, die Radfelder Allee und die B6n umschlossen. Über diese Trassen fließt sicherlich der größte Teil des Frachtverkehrs ab, aber dort hört der Verkehr nicht auf. Im Umfeld befinden sich Gewerbegebiete mit Unternehmen, die die Luftfracht vom LKW auf Transporter umschlagen und von dort weiter versenden. Im Gewerbegebiet Großkugel hat DHL selbst ein Paketverteilzentrum, dazu kommen noch mit Hermes und BioRad weitere große, leistungsstarke Verteilzentren.

In der Untersuchung wird auch nicht auf die Frage eingegangen, aus welchen Richtungen und auf welchen Wegen die Arbeitskräfte der Unternehmen am Flughafen oder die vielen Dienstleister, Versorger etc. dorthin gelangen. Dies spielt sich im weiteren Verlauf der B6, der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ab. Diese Straßen sind aber in Sachsen-Anhalt nicht für dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen ausgebaut. Der Ausbau der B6 zwischen der A9 und der Stadt Halle mit den Ortsumfahrungen für Großkugel und Gröbers steckt noch in den Anfängen der Planung. In den ersten Planvorstellungen war nicht zu erkennen, dass mit einem höheren Verkehrsaufkommen gerechnet wurde. Ebenso stagnieren die Planungen für den Bau einer Verbindung von der B6 zur A14 im Zuge der L169.

Der Flughafen erweitert seine Infrastruktur um noch mehr Frachtverkehr umzuschlagen, aber in den westlichen Randgebieten besteht noch ein Straßennetz, auf dem Stand vor

dem 1. Planfeststellungsverfahren für die Nordbahn. Diese offene Flanke stärkt eher die Gegner eines weiteren Ausbaus des Flughafens.

Wenn die Gesellschafter des Flughafens sich für dessen Ausbau und die wirtschaftliche Entwicklung von DHL aussprechen, dann muss auch im direkten Umfeld die Straßenverkehrsinfrastruktur für diese Ziele angepasst werden.

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*Erweiterung der verkehrsplanerischen Untersuchung mit Ausweisung von Prognosewerten, die sich auf die Gewerbegebiete in den Umlandgemeinden auswirken. Diese müssen Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 werden bzw. müssen dort Berücksichtigung finden.*

## **12. Gesamtlärbetrachtung und Lärmaktionsplanung**

Im Zusammenhang mit den vorangegangenen Hinweisen muss noch erwähnt werden, dass bei den eingereichten Unterlagen eine Gesamtlärbetrachtung wie im Planfeststellungsverfahren 2004 fehlt. Wir fordern daher die Nachreichung dieser Unterlage.

*Die Gemeinde Kabelsketal fordert:*

*Prinzipiell in jedem Planfeststellungsverfahren zu Verkehrswegen eine Gesamtlärbetrachtung. Nur dort werden alle Lärmquellen erfasst, dargestellt und es könnten von daher Schutzmaßnahmen für die Betroffenen hergeleitet werden. Die durch die EU eingeführte Praxis der Lärmkartierung und eine Pflicht zur kommunalen Lärmaktionsplanung stellt das Verursacherprinzip auf den Kopf und nimmt die Kommunen, also die Gebietskörperschaft der vom Lärm Betroffenen, in die Pflicht. Da aber bereits einige Kommunen qualifizierte Lärmaktionspläne erarbeitet haben, müssen diese auch in den Planfeststellungsverfahren berücksichtigt und gewürdigt werden. Auch dazu wird die entsprechende Nacharbeit gefordert.*

## **13. LBP-Maßnahme nach Plan F 9.3c, Lesesteinhaufen für den Steinschmätzer**

Vor dem Aufschichten der Lesesteinhaufen sind deren Standorte mit dem Unterhaltungsverband „Untere Saale“ (UHV), Brachwitzer Str. 17, 06118 Halle (Saale), Tel.: 0345 / 56 33 193, abzustimmen. Ab Böschungsoberkante der Kabelske ist ein ca. 5m breiter Durchfahrtsstreifen zum Mähen und Beräumen des Baches frei zu halten.

## **14. Ausgleich für die Verschlechterung der Lebensverhältnisse**

Unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens oder der weiteren Entwicklung des Flughafens, ist der starke Flugverkehr vor allem nachts eine Belastung in weiten Teilen des Gemeindegebiets. Teilweise besteht zwar für den Fluglärm eine gewisse Akzeptanz bzw. eine historisch gewachsene Gewöhnung, aber mit weiterer Zunahme der Flugbewegungen verstärken sich die Diskussionen und am Ende steht die Frage im Raum: Was haben wir außer Belastungen vom Flughafen?

Immer wieder werden Fragen an die Gemeinde mit dem Hintergrund gerichtet, dass die Unternehmen am Flughafen auch einen gewissen Ausgleich für die Verschlechterung der Lebensverhältnisse leisten sollten.

Fazit:

Die Bundesregierung unterstützt, wie wir wissen, den Ausbau des Frachtflugdrehkreuzes am Flughafen Leipzig/Halle mit europaweiten Ausmaßen.

Das Wirtschaftszugpferd Flughafen bringt mit seiner steten Weiterentwicklung viele Arbeitsplätze in unsere Region. Dies bringt aber gleichzeitig massive Einschränkungen und Verschlechterungen der Wohn- und Lebensqualität in unserer Gemeinde mit sich. Wer profitiert im Ergebnis mehr davon?

Wo und wie zeigt sich der volkswirtschaftliche Nutzen für die Allgemeinheit. Wo bleibt die Wahrung des öffentlichen Interesses unter Abwägung der Umweltauswirkungen auf das Klima und die Menschen in den nachts vom Fluglärm höher als 40 dB betroffenen Bereichen?

Der positive Nutzen vieler:

- Schaffung/Sicherung von Arbeitsplätzen
- Schnelle Lieferungen von bestellten Waren jeglicher Art
- Strategisch gute Lage als Umschlagplatz für die Bundesrepublik und Europa

Lastet auf den Schultern weniger:

- Schlaflose Nächte der Anwohner in den Umlandgemeinden
- Erhöhung der Lärmimmission durch Erhöhung der Verkehrsdichte
- Über - Belastung der Verkehrsinfrastruktur

Wie verhindert man, dass die Erhöhung des Fluglärms nicht potentiell zur Abwanderung von Einwohnern führt bzw. sich die Lebens- und Wohnqualität für die mit ihrem Wohnort fest verwurzelten Bürgern verschlechtert?

Hier müssen positive Anreize geschaffen werden, beispielsweise:

- Unterstützung bei Objekten der öffentlichen Nutzung
- Entrichtung eines Entgeltes für die Anwohner in den Lärmschutzzonen, gekoppelt an der produzierten Lärmimmission!  
Z.B. bei einem Mittelungspegel von 40 dB nachts mit 0,00 € und bei Überschreitung der Spitzenwerte lt. Prognose mit 100,00 € (monatlich), dazwischen gestaffelt.

Wo Arbeitsplätze vorhanden sind, möchten die Arbeitnehmer auch gern in der Nähe wohnen, um lange Arbeitswege zu vermeiden. Der immense Bevölkerungszuwachs durch Zuzug ist in Kabelsketal mehr als spürbar. Im Gegensatz zur Prognose des Statistischen Landesamtes ist hier ein Anstieg zu verzeichnen. Dies ist sicherlich begrüßenswert und erfreulich, lässt aber unsere soziale und kulturelle Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

Kindertageseinrichtungen und Schulen sind bereits jetzt voll ausgelastet. Zwar sind Kapazitätserweiterungen geplant, jedoch zeitlich und finanziell nicht adäquat der tatsächlichen Entwicklung des Bedarfs umsetzbar.

Auch die örtlichen Vereine können dem steigenden Interesse aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen (Verfügbarkeit der Räumlichkeiten) nicht allen Bedürfnissen gerecht werden.

Abschließend bitte ich um wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung der vorstehend erläuterten Hinweise und Forderungen im Sinne der betroffenen Einwohner der Gemeinde Kabelsketal.

Mit freundlichen Grüßen

Kunnig  
Bürgermeister