

„Wir werden gegen den Ausbau klagen“

Noch ist zum Flughafen Leipzig/Halle nichts entschieden, aber die IG Nachtflugverbot erwartet wenig Gutes. Ihr Chef, Peter Richter, sagt im Interview, dass immer mehr Beschwerden aus der Region kommen – und was er von DHL-Chef Curti hält.



Frachtflugzeuge wie hier von DHL verursachen rund um den Flughafen Leipzig/Halle nachts viel Lärm. Mit dem Ausbau könnte der noch zunehmen, befürchtet die IG Nachtflugverbot. DHL hatte angekündigt, künftig leisere Flieger einzusetzen. IG-Chef Peter Richter glaubt den Worten nicht. Foto: Jan Woitas/DPA

Der Flughafen Leipzig/Halle bleibt im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichen Erwartungen und Sorgen der Anwohner wegen des nächtlichen Fluglärms. Peter Richter, Vorsitzender der IG Nachtflugverbot, äußert sich im Interview zu den Ausbauplänen, zu Ankündigungen von DHL-Chef Curti und zur Taktik der sächsischen Landesregierung.

Herr Richter, der [Leipziger DHL-Chef Curti hat gerade im LVZ-Interview erklärt](#), dass seine Linie auf leisere Jets umstellt. Finden Sie da wieder in den Schlaf?

Nein, in der Nacht, bevor das Interview erschien, bin ich von den angeblich leisen Maschinen, die Herr Curti erwähnte, wieder wach geworden. Und so passiert das regelmäßig.

Von welchen Flugtypen sprechen Sie konkret?

Von der Boeing 777, die von Herrn Curti so gelobt wurde. Ich habe die genauen Zahlen für die Lärmbelastung. Mir ist es ein Rätsel, wie man da von leise sprechen kann. Solange ich für die IG Nachtflugverbot tätig bin, hat sich sowas noch niemand geleistet. Hier wird der ganzen Welt erklärt, dass DHL alles dafür tut, dass es leiser wird. Dabei wissen sie ganz genau, dass das nicht stimmt. Da werden glatte Lügen verbreitet.

Die DHL-Ankündigung lautete ja auch, dass nicht noch mehr Flüge am Flughafen starten und landen sollen. Kann Sie das beruhigen?

Wie könnte es das? Im Antrag für den Flughafenausbau steht doch eindeutig drin, dass mit 118 000 Starts und Landungen mehr geflogen werden soll als je zuvor. Aktuell stehen wir zwischen 72 000 und 74 000 Flügen jährlich in Leipzig/Halle. Die Bürgerinitiative „Gegen die neue Flugroute“ veröffentlicht im Übrigen jeden Monat im Fluglärmreport LEJ die aktuellen Zahlen.

Ihr Wohnort liegt westlich des Flughafens. Wie läuft eine typische Nacht für Sie ab?

Ich bin ja beruflich viel unterwegs und komme deshalb abends relativ spät nach Haus. Ich traue mich dann gar nicht, ins Bett zu gehen. Denn ab 22.35 Uhr wird der Himmel aufgeschlossen und dann schweben die lärmintensiven Flugzeuge neben meinem Haus auf die Südbahn ein. Dann bleibe ich lieber gleich munter und passe den letzten Flieger ab. Der kommt so gegen 1 Uhr und jetzt lege ich mich hin ...

... und schlafen fest, wenn wieder gestartet wird?

Wenn der Wind sich gedreht hat, was regelmäßig passiert, höre ich die Starts natürlich wieder. Günstigenfalls habe ich aber dann einen festen Vorschlaf erreicht, sodass ich nicht so oft geweckt werde. Klar ist dabei natürlich auch, dass sich meine Nachtruhe erheblich verkürzt. Von einem gesunden Nachtschlaf, den das Grundgesetz mir zusichert, kann man da wohl nicht sprechen.

Rings um den Flughafen sind in den 1990ern auch viele neue Wohngebiete mit billigen Grundstücken und Häusern entstanden, die nun vom Lärm betroffen sind. In Leipzig gibt es deshalb nicht wenige Stimmen, die die Klagen als übertrieben ansehen. Haben die sparsamen Häuslebauer die Gefahren unterschätzt?

Die Vorurteile kenne ich. Aber das ist, mit Verlaub, totaler Quatsch. Ich selbst habe 1996 mein Zweifamilienhaus mit 9 Prozent finanziert. Und billig waren die Grundstücke erst recht nicht.

1996 war es doch bestimmt noch ziemlich idyllisch in Döllnitz.

Stimmt, wir haben uns da zunächst ziemlich wohl gefühlt. Das ging bis 2004 alles gut, dann kam der Knackpunkt.

Der da wäre?

Wir hätten bis heute keinen Fluglärm, wenn man nicht damals die Landebahn um 25 Grad gedreht hätte. Erst dadurch sind wir in diese Betroffenheit gekommen.

Andere Gemeinden wurden dadurch aber entlastet.

Nein, das wurde uns so nur erzählt. Wenn man sich die Anrufe und Schreiben wegen Fluglärm anschaut, dann kommen die mittlerweile von überall her, auch aus der Innenstadt von Leipzig.

Aus der Innenstadt von Leipzig? Jetzt übertreiben Sie aber.

Ich übertreibe nicht. Leipzig wurde noch nie ausgenommen, auch wenn es versprochen wurde, ich kann Ihnen die Beschwerden gerne zuschicken. [Wir haben rund 150 bestehende Flugrouten für Leipzig/Halle, das sagt doch alles.](#)

Wo kommen denn die meisten Beschwerden her?

Aus Schkeuditz, Rackwitz, Radefeld und Döllnitz. Aber wir bekommen auch Anfragen aus Halle, dem Saalekreis, dem Norden von Leipzig und aus Großkorbetha bei Weißenfels sowie aus Eilenburg.

Sachsen hat vor gut einem Jahr mit Jörg Puchmüller einen Beauftragten für Fluglärmschutz berufen. Fühlen Sie sich von ihm verstanden?

Wir haben einen sehr guten Draht zu ihm, was mich ehrlicherweise erstaunt. [Uns gegenüber wirkt er jedenfalls nicht parteiisch.](#) Er hat uns zum Beispiel mit Fachleuten darauf hingewiesen, dass es außer Lärm noch viele andere gesundheitliche Probleme rund um die Flughäfen in Sachsen gibt.

Die sächsische Landesregierung plant auch einen Fonds mit Ausgleichszahlungen für betroffene Gemeinden und will deren Infrastruktur stärken. Wie schätzen Sie das ein?

Das sind doch Bestechungsversuche für Gemeinden, die das als Sonderzahlung erhalten, was ihnen an Strukturmaßnahmen ohnehin zu- steht. Das ist schon kriminell, was da passiert. Es ist klipp und klar Bestechung und eigentlich ein Fall für den Staatsanwalt.

Es gibt doch aber Kommunen wie Schkeuditz, die da ziemlich dankbar sind.

Ich wüsste auch nicht, ob ich bei solchen Schenkungen nicht schwach werden würde. Der Fluglärm kommt doch sowieso, der Ausbau ist schon bestätigt, also nehmen die Kommunen alles mit, was noch zusätzlich geht. Das ist auch verständlich. Aber was nützt mir eine neue Schwimmhalle im Ort, wenn ich nachts nicht schlafen kann.

Der Flughafen-Ausbau ist schon bestätigt? Woher wollen Sie das wissen? [Nach unseren Informationen prüft die Landesdirektion den Antrag noch.](#)

Das ist dem Grunde nach längst entschieden. Dafür sprechen alle Signale. Die Landesdirektion steht als Behörde des Freistaats unter Druck. Denn Sachsen wiederum hat große Anteile am Flughafen, partizipiert vermeintlich also vom Ausbau.

Und die über 6500 Einsprüche gegen den Ausbau spielen dann gar keine Rolle?

[Die Widersprüche sind ja existent.](#) Es geht letzten Endes bei allen darum, dass es zu laut ist. Die lange Dauer des Verfahrens wird übrigens mit der Prüfung der Einsprüche begründet.

Wann rechnen Sie mit der Entscheidung?

Ich könnte mir vorstellen, dass es noch dieses Jahr kommt. Kurz vor Weihnachten zum Beispiel. Und wenn nicht, dann spätestens im Sommer 2023. Auch wenn uns der Fluglärmbeauftragte versichert hat, dass es nächstes Jahr noch nichts wird.

Sie rechnen ja ohnehin damit, dass dem Ausbau stattgegeben wird. Welche Strategie haben Sie in diesem Fall?

Persönlich hoffe ich es natürlich nicht, weil sich damit die Fronten weiter verhärten würden. Danach noch einen Kompromiss zu finden, ist unwahrscheinlich. Aber wenn unsere Befürchtungen mit dem Ausbau so eintreten, werden wir auf jeden Fall wieder dagegen klagen.

Wenn die Anzahl der Starts und Landungen auf dem jetzigen Niveau pro Nacht bleibt, könnten Sie dann mit dem Status Quo leben?

Den haben wir doch schon. Auch wenn wir IG Nachtflugverbot heißen und das fordern: Gesetzlich ist das nicht mehr umzusetzen. Wir haben zwar ein Nachtflugverbot, aber nur für Passagiermaschinen, was natürlich ein juristischer Treppwitz ist. Mit einem echten Moratorium könnten wir gegebenenfalls leben.

Der Flughafen gilt als Jobmotor für die Region Leipzig und Nord-sachsen. Er sorgt bei DHL direkt für 7000 und im Umfeld für knapp 30 000 Arbeitsplätze. [Was sagen Sie den Menschen, die von diesen Jobs ihre Familien ernähren?](#)

Natürlich hat der Flughafen vor 15 Jahren dazu beigetragen, die Situation auf dem angespannten Leipziger Arbeitsmarkt zu entschärfen, vor allem auf dem Billiglohn-Sektor. Aber das hat sich grundlegend gewandelt.

Inwiefern?

Wir brauchen die billigen Jobs in diesem Segment nicht mehr. Viele haben bisher ihre Löhne sowieso aufstocken müssen. Und die Fluktuation bei DHL ist weiter groß. Es gibt in der Region genügend kleine Firmen und Handwerker, die Personal suchen. Wenn man die 1,7 Milliarden Euro für den Flughafen-Ausbau in diese Firmen gesteckt hätte, wäre doch für die Region viel mehr rausgekommen. Und über Nachhaltigkeit und Umweltschutz müssten wir dann auch nicht mehr reden. und André Böhmer
und und Andreas Dunte