

schen Universität Warwick. Die Internationale Flug-Transport-Vereinigung (IATA) hat auf einer Fachkonferenz eingeräumt, dass Luftfracht im Schnitt fünf Tage unterwegs ist, davon nicht einmal 24 Stunden in der Luft - der Rest der Zeit müsse für Bürokratie aufgewandt werden.

2 Was soll mit der Klage erreicht werden?

Der Europäische Gerichtshof soll beurteilen, ob der nächtliche Fluglärm gegen den Paragraphen 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention verstößt. Darin werden das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens sowie der ihrer Wohnung festgeschrieben. Die Kläger sehen diese durch den Fluglärm in den Nachtstunden beeinträchtigt - eine Aufhebung oder Reduzierung der Nachtflüge soll das Ziel der Klage sein. Ein Richter-



spruch würde nicht nur für Halle, sondern für alle europäischen Flughäfen gelten. Sollte diese Klage scheitern, sind alle rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft.

3 Wie sehen die Chancen aus?

Jährlich werden 40 000 Beschwerden beim Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte eingereicht, viele werden umgehend als unzulässig zurückgewiesen. Die Klage der Nachtfluggegner hat jedoch eine Verfahrensnummer zugebilligt bekommen; auch hat der Gerichtshof weitere Unterlagen angefordert. Mit einer Entscheidung ist nicht vor dem Ablauf von zwei Jah-

ren zu rechnen. Verfassungsbeschwerden der IG Nachtflug vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe und eine Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig sind bereits gescheitert.

4 Was hat der Flughafen bereits unternommen?

Nach eigenen Angaben sind bereits 100 Millionen Euro in den Lärmschutz investiert worden. Das sei das umfangreichste Schallschutzprogramm in ganz Europa. Mehr als 4 000 Anwohner haben neue Fenster oder eine Fassadendämmung erhalten. Zwischen 23.30 Uhr und 5.30 Uhr gibt es keinen planmäßigen Passagierverkehr.

im vergangenen Jahr wurden 663 000 Tonnen Fracht umgeschlagen, ein Viertel mehr als 2009.

5 Warum beharrt der Flughafen auf Nachtflügen?

Der Airport Leipzig/Halle sieht sich als Jobmotor für die Region. Je mehr Passagiere und Frachtgut, umso mehr Arbeitsplätze könnten geschaffen werden. Mit rund 3 600 Arbeitsplätzen sei der Flughafen nach Angaben der Airport Holding heute schon eine der größten Arbeitsstätten der Region. Bis 2012 sollen 3 500 weitere Jobs entstehen. Pro Nacht landen und starten rund 50 Fracht-Maschinen. Während 2010 genau 26,5 Prozent mehr Luftfracht in Leipzig umgeschlagen wurde als im Vorjahr, sank die Zahl der Flugpassagiere um 2,6 Prozent.

„Durchschlafen ist nicht möglich“

Bewohner des Saalekreises sind von den Fluggeräuschen besonders betroffen.

DÖLLNITZ/MZ/THE - „Müde und wie erschlagen“ fühlt sich Peter Richter, wenn er morgens aufsteht. Tagsüber sei er unausgeglichener und weniger leistungsfähig. Zwischen 50 und 60 Flugzeuge fliegen nachts über seinen Kopf hinweg. Das Haus des 48-jährigen Döllnitzers steht direkt in der Einflugschneise des Flughafens Leipzig/Halle. An durchgehenden Schlaf sei da nicht zu denken. „Mittlerweile habe ich einen Zettel auf meinem Nachttisch liegen, auf dem ich alle Zeiten notiere, zu denen ich wach werde“, sagt Peter Richter. Mehrere Fluglärmbeschwerden hat er versendet - bislang ohne Erfolg.

Klagen wie diese hört Michael Teske tagtäglich. Der Vorsitzende des Vereins IG Nachtflugverbot vertritt die Interessen von rund 75 000 Betroffenen. Rund 400 feste Mitglieder zählt der Verein, die kalkulierten Kosten für die Klage vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) könnten bislang durch Spenden fast komplett finanziert werden. Dennoch hätten viele Anwohner schon lange resigniert, sagt Teske. Zu groß sei die Frustration angesichts 70 Dezibel im Drei-Minuten-Takt - „als würde ein Elektrorasenmäher nachts direkt vor dem Fenster entlang fahren“.

Den Anwohnern bleibe nichts anderes übrig, als sich in ihren Wohnungen zu verammeln. Besonders im Sommer sei jedoch das Schlafen bei geschlossenen Fenstern eine Zumutung. Die schalldämpften Lüfter, die vom Flughafen auf Anfrage eingebaut werden, hält Peter Richter für „absoluten Schrott“. Denn diese saugen frische Außenluft hinein, leiten die verbrauchte, sauerstoffarme Luft aber nicht wieder nach draußen. Diese „Zwangsbeatmung“ ließe sich nicht länger als ein bis zwei Stunden aushalten.

Auch die Schallschutzfenster, die vom Flughafen für das Kernge-

biet genehmigt werden, seien unwirksam. Peter Richter hat dankend verzichtet. Sein komplettes Haus müsste schalldämmend werden; nur einige dichte Fenster würden nicht ausreichen, um den Lärm draußen zu halten. Peter wollte auch den letzten Ausweg gehen und mit seiner Familie wegziehen aus der Einflugschneise. Doch Haus und Grundstück seien nicht einmal mehr die Hälfte wert. Nun hat er sich dem vierten und letzten Klageverfahren angeschlossen. Bis dahin bleibe ihm nur zu hoffen, dass der Wind öfter aus Westen weht. Dann fliegen weniger Maschinen über das Haus.

Herzinfarkt durch Fluglärm?

VON SILVIA ZÖLLER

HALLE/MZ - Die Gegner der Nachtflüge vom und zum Flughafen Leipzig/Halle klagen derzeit vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte. In dem lang andauernden Streit legen sie nach, wollen mit neuen Studien und Argumenten gegen Frachtflüge und Militärflüge zwischen 22 und 5 Uhr vorgehen. Betroffen vom nächtlichen Fluglärm ist auch die Region rund um Halle. Bislang hat die Klageflut aber wenig ausgerichtet. Die MZ beantwortet die wichtigsten Fragen rund um den Streit.

1 Welche neuen Erkenntnisse gibt es?

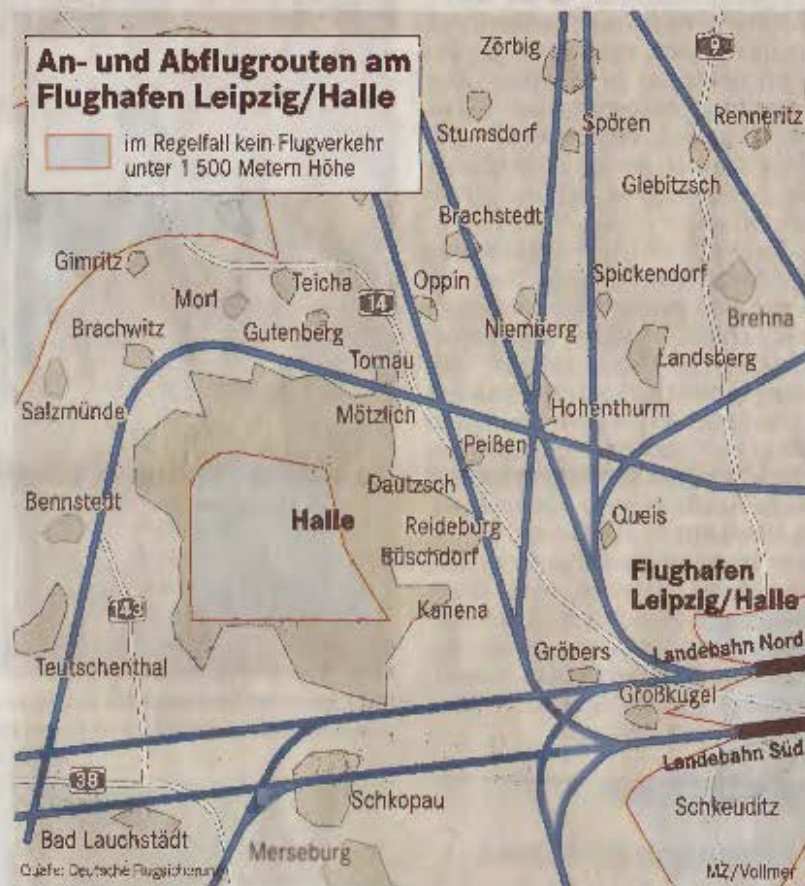
Nach einer Studie der Berner Universität wurde ein Zusammenhang zwischen Fluglärm und einem erhöhten Herzinfarkt-Risiko festgestellt. Schlafmangel verkürzt das Leben, so eine Studie der englischen Universität Warwick. Die Internationale Flug-Transport-Vereinigung (IATA) hat auf einer Fachkonferenz eingeräumt, dass Luftfracht im Schnitt fünf Tage unterwegs ist, davon nicht einmal 24 Stunden in der Luft - der Rest der Zeit müsse für Bürokratie aufgewandt werden.

2 Was soll mit der Klage erreicht werden?

Der Europäische Gerichtshof soll beurteilen, ob der nächtliche Fluglärm gegen den Paragraphen 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention verstößt. Darin werden das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens sowie der ihrer Wohnung festgeschrieben. Die Kläger sehen diese durch den Fluglärm in den Nachtstunden beeinträchtigt - eine Aufhebung oder Reduzierung der Nachtflüge soll das

An- und Abflugrouten am Flughafen Leipzig/Halle

im Regelfall kein Flugverkehr unter 1 500 Metern Höhe



spruch würde nicht nur für Halle, sondern für alle europäischen Flughäfen gelten. Sollte diese Klage scheitern, sind alle rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft.

3 Wie sehen die Chancen aus?

Jährlich werden 40 000 Beschwerden beim Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte eingereicht, viele werden umgehend als unzulässig zurückgewiesen. Die Klage der Nachtflieger hat jedoch eine Verfahrensnummer zugebilligt bekommen; auch hat der Gerichtshof weitere Unterlagen angefordert. Mit einer Entscheidung ist

ren zu rechnen. Verfassungsbeschwerden der IG Nachtflug vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe und eine Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig sind bereits gescheitert.

4 Was hat der Flughafen bereits unternommen?

Nach eigenen Angaben sind bereits 100 Millionen Euro in den Lärmschutz investiert worden. Das sei das umfangreichste Schallschutzprogramm in ganz Europa. Mehr als 4 000 Anwohner haben neue Fenster oder eine Fassadendämmung erhalten. Zwischen 23.30 Uhr und 5.30 Uhr gibt es keinen

PLÄNE

Ausbau

Der Flughafen Leipzig/Halle will deutlich mehr Frachtflüge abwickeln. Das Gelände soll mit mehr als 50 Millionen Euro in diesem Jahr ausgebaut werden, hatte Flughafenchef Dierk Näther in der vergangenen Woche mitgeteilt. Am teuersten wird der Bau einer Wartungsbasis im Nordbereich für die russische Frachtfluggesellschaft Volga-Dnepr, die Antonow-Großraumflugzeuge in Betrieb hat. Für das Logistikunternehmen DHL werden außerdem vier weitere Stellflächen gebaut. Zur Reitmesse „Partner Pferd“ Ende April soll ein spezieller Bereich für den Transport von lebenden Großtieren eröffnet werden. Der Flughafenchef erwartet, dass das Frachtaufkommen wie in den Vorjahren erneut zweistellig wachsen wird. Im vergangenen Jahr wurden rund 663 000 Tonnen Fracht umgeschlagen, ein Viertel mehr als 2009.

5 Warum beharrt der Flughafen auf Nachtflügen?

Der Airport Leipzig/Halle sieht sich als Jobmotor für die Region. Je mehr Passagiere und Frachtgut, umso mehr Arbeitsplätze könnten geschaffen werden. Mit rund 3 600 Arbeitsplätzen sei der Flughafen nach Angaben der Airport Holding heute schon eine der größten Arbeitsstätten der Region. Bis 2012 sollen 3 500 weitere Jobs entstehen. Pro Nacht landen und starten rund 50 Fracht-Maschinen. Während 2010 genau 26,5 Prozent mehr Luftfracht in Leipzig umgeschlagen wurde als im Vorjahr, sank die Zahl der Flugpassagiere

AIRPORT LEIPZIG/HALLE Die Klage der Nachtflug-Gegner beim Europäischen Gerichtshof wurde durch Studien ergänzt. Entscheidung lässt auf sich warten.



Besonders die Frachtflüge zwischen 22 und 5 Uhr vom und zum Airport Leipzig/Halle stehen in der Kritik.

FOTO: ARCHIV

Herzinfarkt durch Fluglärm?

VON SILVIA ZÖLLER

HALLE/117 - Die Gegner der Nacht-

An- und Abflugrouten am

Zörbig

PLÄNE