

Flughafen Leipzig/Halle: Darum geht's beim Streit um den Ausbau

Die geplante Erweiterung des Schkeuditzer Airports hat den Konflikt zwischen Betreibern und Anwohnern weiter verschärft. Die Kontroverse beschäftigt nun auch den Sächsischen Landtag.

Von Andreas Debski und Kai Kollenberg

Leipzig. Die Kritik am Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle wächst. Inzwischen hat der Streit auch den Sächsischen Landtag erreicht. Die LVZ erklärt, was geplant ist, welche Konsequenzen damit verbunden wären und welche Einsprüche es gibt.

■ **Was ist beim Ausbau des Flughafens geplant?** Es ist vorgesehen, das Vorfeld der Start- und Landebahn Süd um 66 Hektar zu erweitern. Die Zahl der Stellplätze für Frachtfieger soll von 60 auf knapp 100 wachsen. Die Nachtflüge zwischen 22 und 6 Uhr könnten von 20000 im Jahr auf 28000 steigen. Das 500-Millionen-Euro-Paket umfasst zudem Anbindungen an die Rollfelder, Logistik- und Bürogebäude im Nord- und Südteil sowie im Zentralbereich. Als Bauzeit werden etwa zwei Jahre veranschlagt.

■ **Wer profitiert von der Erweiterung?** Mit dem Ausbau sollen nicht nur DHL bessere Bedingungen geliefert werden: Laut Flughafen steuern mittlerweile mehr als 80 Fracht-Airlines Leipzig/Halle an. Amazon Air hat hier sein erstes Luftfrachtzentrum für Europa aufgebaut und will deutlich wachsen. Darüber hinaus sollen am Flughafen in Zukunft auch Flugzeuge gebaut werden. In einer neuen Montagehalle will die Deutsche Aircraft GmbH ab 2024 eine Kurzstreckenmaschine bauen. Aktuell arbeiten auf dem Flughafen und in dessen Umfeld etwa 11 000 Menschen, Hunderte neue Jobs sind im Gespräch.

■ **Wie haben sich die Starts und Landungen entwickelt?** Der Flughafen Leipzig/Halle ist das zweitgrößte Luftfrachtdrehkreuz Deutschlands und Nummer vier in Europa. Seit 2007 hat sich das Aufkommen auf fast 1,6 Millionen Tonnen mehr als verdreifacht – Tendenz weiter steigend. Allein von 2020 zu 2021 wurde ein



Streitpunkt Nachtflüge: Mit dem Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle sollen viel mehr Frachtfieger den Airport ansteuern. Anrainer gehen unter anderem mit einer Petition im Landtag dagegen vor.

FOTO: JAN WOITAS/DPA

Plus von 15 Prozent verzeichnet. Im Passagierbereich – für den es im Gegensatz zur Fracht ein Nachtflugverbot gibt – wurden in Vor-Coronazeiten (2019) insgesamt 2,6 Millionen Menschen registriert, im vergangenen Jahr waren es noch 670 000.

■ **Wo liegen die Grenzen?** Im Prinzip hat der Flughafen Leipzig/Halle die Obergrenze, die ihm die Landespolitik vorgegeben hat, bereits erreicht. So setzt der geltende Landesentwicklungsplan für den Frachtverkehr „circa 1,75 Millionen Tonnen im Jahr“ an. Und weiter heißt es: „Darüber hinaus soll Luftfracht auf die Schiene verlagert (Air Cargo Express) und Leipzig/Halle mit anderen Flughäfen besser vernetzt werden.“ Der im Jahr 2019 beschlossene Landesverkehrsplan 2030 sieht nur eine maximale Kapazität von 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr vor.

■ **Welche Einwände gibt es?** Die Ausbaupläne haben den seit Jahren brodelnden Konflikt zwischen Nachtflug-Gegnern und Flughafen-Betreiber weiter angefacht. Viele Anwohner aus den 17 umliegenden Kommunen befürchten eine Steigerung des Fluglärms. Ab 22 Uhr bis in die Morgenstunden starten und landen hier Frachtmaschinen – durch den Ausbau könnte laut DHL in Spitzenzeiten alle vier bis fünf Minuten ein Flugzeug starten oder landen. Die Bürgerinitiative „Gegen die neue Flugroute“ hat Lärmspitzen von über 70 Dezibel gemessen, das entspricht etwa der Lautstärke eines Staubsaugers.

■ **Was macht der Lärmschutz?** Laut Flughafen sind bereits 140 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert worden. Außerdem hat das Unternehmen eine Klimaschutzstrategie beschlossen. Eine neue Gebührenordnung – mit höheren Entgelten – ist im Gespräch. Nichtsdestotrotz kommt der deutsche „Lärmschutz-Papst“ Prof. Thomas Münzel in einem Gutachten, das die sächsische Grünen-Landtagsfraktion in Auftrag gegeben hatte, zu dem Schluss: Anhand

der „aufgezeichneten Lärmereignisse lässt sich feststellen, dass diese aufgrund der beschriebenen lärmbedingten Krankheitsgefahr für die Anwohnerinnen und Anwohner nicht zumutbar sind“. Die Nachtflüge müssten unbedingt begrenzt werden, so der Mediziner. Und: Die Politik müsse „geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung“ ergreifen.

■ **Wie ist der Stand des Genehmigungsverfahrens?** Das Planfeststellungsverfahren läuft seit gut zwei Jahren in Hoheit der Landesdirektion Sachsen. In der ersten Runde, die im Sommer 2021 mit einer Verlängerung von zwei Monaten zu Ende gegangen war, gab es rund 4000 Einsprüche. Aktuell läuft seit 21. März – und bis zum 20. Mai – eine Online-Konsultation. Laut Landesdirektion sollen „alle bisher am Verfahren Beteiligten erneut Gelegenheit erhalten, ihre Standpunkte vorzutragen“. Aus Pandemiegründen sei die geplante Präsenzveranstaltung abge-

sagt worden. Danach folgen Auswertungen in der Landesdirektion sowie rechtliche Prüfungen. Bis zu einer endgültigen Entscheidung wird noch einige Zeit vergehen.

■ **Wie sollen die Bürger stärker beteiligt werden?** Neben den laufenden Online-Konsultationen hat der Flughafen soeben ein eigenes Bürgerportal unter www-lej-nachbarn.de gestartet, das montags bis freitags zwischen 8 und 21 Uhr erreichbar sein soll. „In den nächsten Wochen und Monaten liegt der Schwerpunkt darauf, den direkten Austausch mit den Nachbarinnen und Nachbarn anzubieten und zu verstetigen“, sagt Flughafen-Sprecher Uwe Schuhart. Genau diesen „wichtigen und direkten Austausch zu konkreten Anliegen“ habe die Pandemie meist verhindert. Das Versprechen lautet: „Der Flughafen will regelmäßiger und vor allem vor Ort informieren.“ Außerdem wurde ein „Nachbarschaftstelefon“ ins Leben gerufen. (Telefon 0341 2241190).

■ **Welche Möglichkeiten hat der Petitionsausschuss?** Außer den Einsprüchen im Planungsverfahren gibt es auch eine Online-Petition gegen den Ausbau, die knapp 11 000 Menschen unterzeichnet haben. Diese Petition wurde in der vergangenen Woche im Sächsischen Landtag während einer Anhörung behandelt. Dabei muss man wissen: Solche Anhörungen von Gutachtern und allen beteiligten Seiten sind für Petitionen keineswegs der Regelfall. Damit zeigt sich bereits die Brisanz. Vom Petitionsausschuss wird in den kommenden Monaten ein Bericht erstellt, der dann ins Plenum des Landtags geht. Da der Ausschuss keine gesetzgebende Funktion hat, kann er „nur“ Empfehlungen aussprechen – aber die Staatsregierung zu bestimmten Prüfungen oder Entscheidungen auffordern.

VW kauft Firma für Sensorik aus Chemnitz

Wolfsburg/Chemnitz. Volkswagens Softwaretochter Cariad hat einen weiteren Zukauf für die Entwicklung des automatisierten Fahrens beschlossen. Das Automobilgeschäft des Chemnitzer Unternehmens Intenta, eines Spezialisten zur Verarbeitung von Sensordaten, soll bis zum Jahresende übernommen werden. Wie Cariad am Freitag bekanntgab, müssen die Kartellbehörden dem Vorhaben noch zustimmen.

Die Analyse und Zusammenfassung riesiger Informationsmengen aus sensorischen Signalen spielt eine zentrale Rolle bei verschiedenen Assistenzsystemen im Auto – bis hin zur Kommunikation mit anderen Fahrzeugen und Verkehrsteilnehmern sowie mit der Infrastruktur auf der Endstufe des autonomen Fahrens. Intenta beschäftigt laut Cariad über 100 Expertinnen und Experten in diesem Bereich.

VW arbeitet beim Aufbau von Systemen für „Robo-Cars“ bereits mit Partnern wie der US-Firma Argo AI oder dem Zulieferer Bosch zusammen.

Galeria Kaufhof in Halle schließt

Halle. Der Handelskonzern Galeria Karstadt Kaufhof zieht sich aus Halle zurück. „Während wir im letzten Jahr drei Filialen komplett umgebaut haben, in diesem Jahr noch weitere große Projekte anstehen, müssen wir die Filiale schließen“, schrieb eine Sprecherin des Konzerns am Freitag. Man sei in Abstimmung mit dem Sozialpartner hinsichtlich der Möglichkeiten für die Mitarbeiter. Laut Medienberichten soll ab Anfang 2023 in beiden Häusern am Marktplatz Schluss sein. Zuvor hatte die „Mitteldeutsche Zeitung“ berichtet.

Der Handelsriese gilt als finanziell angeschlagen. Dem Konzern wurden erst kürzlich Staatshilfen in dreistelliger Millionenhöhe gewährt. Es ist bereits das zweite Mal, dass das durch die Fusion der Traditionsfirmen Karstadt und Kaufhof entstandene Unternehmen in der Pandemie auf Staatshilfe zurückgreifen muss. Schon Anfang 2021 hatte der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) dem Warenhauskonzern mit einem Darlehen in Höhe von 460 Millionen Euro unter die Arme gegriffen.

5,90 Euro weniger im Osten: Lohnangleichung sehr langsam

Von Verena Schmitt-Roschmann

Berlin. Mehr als drei Jahrzehnte nach der deutschen Einheit schwinden die Lohnunterschiede zwischen West und Ost sehr langsam. 2021 betrug die Lücke beim durchschnittlichen Stundenlohn nach Daten des Statistischen Bundesamts 5,90 Euro – in den westdeutschen

Bundesländern und Berlin wurden 26,81 Euro bezahlt, in den östlichen Bundesländern 20,91 Euro. Im Vergleich zu 2020 verringerte sich die Lücke gerade einmal um acht Cent.

Damals lag der durchschnittliche Bruttolohn im Westen bei 26,26 Euro und im Osten bei 20,28 Euro. Bundesweit ergab sich daraus ein Wert von 25,40 Euro für

2020, für 2021 dann 25,96 Euro. Alle Werte stiegen also nur wenig. Im Osten lag die Steigerung geringfügig über der im Westen, so dass sich die Schere etwas weiter schloss, aber eben nur minimal. Die Daten fragte die Linksfraktion im Bundestag ab.

„Ostdeutsche bleiben Arbeitnehmer zweiter Klasse“, bemängelte der Ostbeauftragte der Linksfrak-

tion, Sören Pellmann. „5,90 Euro pro Stunde weniger Lohn im Osten ist ein inakzeptabler Zustand. Acht Cent Angleichung pro Jahr bedeuten, dass es noch über 70 Jahre dauern könnte, bis die Ostlöhne Westniveau erreichen.“ Die Ampel-Koalition unternehme nicht genug für die Angleichung.

Pellmann räumte ein, dass die

von der Regierung geplante Erhöhung des Mindestlohns auf 12 Euro einen positiven Effekt für die Löhne im Osten haben werde. Das reiche aber nicht. Arbeitsminister Hubertus Heil und der Ostbeauftragte Carsten Schneider (beide SPD) müssten „endlich einen Fahrplan zur Angleichung der Löhne zwischen Ost und West vorlegen“.

ANZEIGE

Eine Empfehlung der

EXKLUSIVE LESERREISE LEIPZIGER VOLKSZEITUNG

Erleben Sie den Zauber Afrikas!

TANSANIA

Atemberaubende Tierwelt am Fuße des Kilimanjaro

INFOABEND

Infoabend zu unseren exklusiven Tansania-Reisen

Das erwartet Sie:

- ✓ Drei Millionen Gnus, Zebras und Thomson-Gazellen auf der weltweit **größten Wildtierwanderung** durch die Serengeti
- ✓ Kilimanjaro – Gletscher am Äquator, größter freistehender Berg der Erde
- ✓ Die **wildreichsten Nationalparks Ostafrikas** – Tarangire – Lake Manyara – Arusha – Serengeti
- ✓ Weltwunder **Ngorongoro-Krater** – die Arche Noah Afrikas
- ✓ Auf den Spuren von **Prof. B. Grzimek und Hardy Krüger**
- ✓ Begegnungen mit den **stolzen Massai**
- ✓ Der Ostafrikanische Grabenbruch – die Wiege der Menschheit
- ✓ **Koralleninsel Sansibar** – Traumstrände am Indischen Ozean
- ✓ Reisen in begleiteten **Kleingruppen**
- ✓ Wohnen in charmanten, ausgewählten Lodges
- ✓ Fußsafaris mit **intensiven Tierbeobachtungen**
- ✓ Livevorträge durch **langjährige Ostafrika-Experten**
- ✓ Umfangreiches Informationsmaterial und Broschüren durch den Reiseveranstalter **reisewelt Teiser & Hüter GmbH**

EINTRITT FREI

Montag, **25.04.2022**

LVZ – Kuppel
Leipziger Volkszeitung
Peterssteinweg 19
04107 Leipzig

Beginn um 19:00 Uhr
Einlass um 18:30 Uhr

Eine Platzreservierung ist nicht erforderlich.
Die Anmeldung erfolgt unter 0341 / 86092312.
Montag von 10-14 Uhr oder unter www.lvz.de/Tansania

Dieser Vortrag findet unter den aktuellen Hygieneregeln und -vorschriften und den zum Zeitpunkt der Veranstaltung gültigen Bestimmungen am Veranstaltungsort statt. ????

Der Eintritt zu dem Vortrag ist FREI.

VA: reisewelt Teiser & Hüter GmbH, Fuldaer Straße 2, 36119 Neuhoß