

Weniger Lärm am Flughafen?



Eine Boeing 747-400 der Frachtfluglinie AirBridgeCargo im Anflug. FOTO: IMAGO

Eine neue Gebührenordnung soll das Anfliegen des Airports Leipzig/Halle für laute Maschinen nachts teurer machen. Wir erklären, was der Plan für die Anwohner des Drehkreuzes bedeutet.

Von Andreas Dunte

Leipzig. Die sächsische Landesregierung untersucht eine neue Gebührenordnung für den Flughafen Leipzig/Halle. Kann sie für weniger Lärm insbesondere in der Nacht sorgen? Die LVZ beantwortet die wichtigsten Fragen dazu.

► Führen höhere Entgelte für Flieger zu weniger Lärm?

Zahlreiche Bürgerinitiativen sehen in den aus ihrer Sicht viel zu geringen Entgelten den Grund dafür, warum insbesondere in der Nacht so viel Fracht mit oft alten und lauten Maschinen geflogen wird. Eine Spreizung der Gebühren (deutlich höher in der Nacht als am Tag) soll die Frachtairlines – so der Gedanke dahinter – dazu bringen, weniger nachts zu fliegen. Außer Nachtschlägen soll die von der Mitteldeutschen Flughafen AG erarbeitete Entgeltordnung auch „gewichtungs-, lärm- und emissionsabhängige Komponenten“ enthalten, wie ein Sprecher der Holding sagt. Mit modernen Frachtfliegern lässt sich so Geld sparen. Den Logistikdienstleister DHL, der vorwiegend nachts fliegt, könnte dies anspornen, seine Flotte weiter zu modernisieren.

► Wie hoch sind die Landeentgelte an anderen Flughäfen?

Laut der Linksfraktion im Landtag sind für Start und Landung eines Airbus A300-600 am Leipziger Airport rund 2000 Euro Gebühren fällig. Am Flughafen Köln/Bonn sind es mehr als 3500 Euro. Hinzu kommen, so der Verkehrsexperte Marco Böhme, der sich auf Zahlen des Kölner Flughafens beruft, Extrakosten für die Fracht. „Voll beladen sind 7000 Euro möglich“, sagt der Linken-Politiker Matthias Zimmermann von der Bürgerinitiative „Gegen Fluglärm“ hat Preise für die lauteste Maschine, die Antonow An-124, parat. „In Leipzig kosten Landung und Start am Tag zusammen 3100 Euro. In Frankfurt am Main kostet alleine das Lärmertgelt

am Tag für Landung und Start zusammen 47 525 Euro.“ Innerhalb der sächsischen Landesregierung gilt auch die Boeing 747-400 zu den lautesten Maschinen, die Leipzig/Halle anfliegen.

Laut den Untersuchungen von Zimmermann sind Maschinen vom Typ An-124 im vergangenen Jahr 577 Mal in Schkeuditz gelandet und gestartet. Rund 50 Prozent aller Maschinen, die nachts fliegen, gehörten der Flugzeugklasse H („Heavy“) – besonders schwer und laut – an. „Deshalb unsere Forderung nach einer Spreizung zwischen Tag und Nacht und insbesondere nochmals höchste Entgelte für die Kernnacht (0 bis 5 Uhr) wie in Frankfurt am Main.“

► Was verspricht sich die Stadt Leipzig als größter Nachbar davon?

„Wir werden in einer globalisierten Welt Flugverkehr weiter brauchen“, sagt Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung (SPD) auf Nachfrage der LVZ. „Aber der Flugverkehr muss leiser, im Antrieb sparsamer und CO₂-reduzierter werden und mehr Rücksicht nehmen auf Menschen und Klima. Nach Lärm gestaffelte Landegebühren könnten ein gutes Mittel sein, den Flugverkehr und seine Belastungen für die Anwohner zu steuern“, so Jung, der Mitglied der Fluglärmkommission ist, das Gremium aber verlassen will.

► Die Opposition hat eine Erhöhung gefordert – ist sie zufrieden?

„Noch im letzten Jahr war der von uns dazu im Landtag gestellte Antrag abgelehnt worden“, sagt Verkehrsexperte Böhme von der Linksfraktion. „Dass die Regierung nun trotzdem handelt, sehen wir als Erfolg an.“ Die Linken fordern, die Gebühren und Entgelte am Flughafen Leipzig/Halle deutlich anzuheben und dabei insbesondere Emissionsentgelte für Stickoxidemissionen sowie nach Tag und Nacht zu unter-

scheidende Lärmzuschläge zu erheben, damit es unattraktiv wird, in der Nacht mit sehr lauten Maschinen zu fliegen. Die Gelder sollten sich an der Gebühren- und Entgeltordnung der Flughafen Köln/Bonn GmbH orientieren.

Eine Erhöhung sei auch im Sinne des Steuerzahlers, so Böhme. „Der Flughafen schreibt seit Jahren rote Zahlen, nicht nur deswegen ist es überfällig – wie an allen anderen Flughäfen auch – marktübliche Preise zu verlangen. Es kann nicht sein, dass wir in Sachsen unsere Dienstleistungen immer nur zu Ramschpreisen anbieten – und das sogar nachts – zum Nachteil der Anwohner.“

► Welche Verluste fährt der Flughafen ein?

Laut Linkspartei sind seit dem Jahr 2000 rund 800 Millionen Euro an Verlusten aufgelaufen. Das ginge aus Antworten auf Fragen aus dem Finanzministerium hervor. Beim Flughafen widerspricht man. „Vor Corona haben die Flughäfen operativ schwarze Zahlen geschrieben“, so ein Sprecher. Es habe jährliche Fehlbeträge gegeben. Diese resul-



Der Frachter Antonow An-124 ist das lauteste Flugzeug, das Leipzig anfliegt. FOTO: WALTRAUD GRUBITZSCH DPA

tierten maßgeblich aus Abschreibungen auf die enormen Investitionen insbesondere in den Bau der Start- und Landebahnen und Terminals. Man sei nicht von Zuschüssen abhängig gewesen. Aktuell will der Flughafen rund 300 Millionen Euro in die Erweiterung der Stellplätze – von aktuell 60 auf über 90 – für DHL investieren. Das würde zu einer deutlichen Zunahme von Starts und Landungen führen. Das Planfeststellungsverfahren dazu läuft.

► Wie hat sich der Flugverkehr in Leipzig/Halle entwickelt?

Der Frachtflugverkehr nimmt seit Jahren spürbar zu. Gab es im Jahr 2011 knapp 64 100 Starts und Landungen, waren es 2019 schon 79 000. Der Großteil davon – 46 491 Starts und Landungen – geht auf Fracht- und Postflüge zurück, die überwiegend nachts stattfinden. Corona und die Reisebeschränkungen haben in den vergangenen zwei Jahren den Passagierverkehr stark eingedämmt, den Frachtschlag hingegen beflügelt. Er stieg 2021 um 15 Prozent von rund 1,3 auf fast 1,6 Millionen Tonnen. Damit wurde ein neuer Höchstwert erreicht, wie der Flughafen mitteilt.

Besonders deutlich nahm das Wachstum im vierten Quartal zu. In den Monaten Oktober, November und Dezember erzielte das Aufkommen jeweils neue Rekordwerte. Im Dezember wurden 149 123 Tonnen umgeschlagen, das entspricht einem Plus von 5,8 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert. Das Management am Flughafen rechnet damit, dass sich auch in diesem Jahr das Wachstum fortsetzt. Im Januar lag das Aufkommen 6,2 Prozent über dem Vorjahreswert.

► Zieht sich DHL bei fehlenden Expansionsmöglichkeiten zurück?

Das Management am Flughafen Leipzig/Halle ist zuversichtlich, dass der Ausbau für den DHL-Frachtbereich genehmigt wird. Wie

Peter Richter von der Interessengemeinschaft Nachtflugverbot sagt, haben Flughafenverantwortliche auf Veranstaltungen mit Anrainern mehrfach die „rote Karte DHL“ gezogen. „Sprich, sie haben davor gewarnt, dass sich DHL ohne Expansionsmöglichkeiten nach Alternativen umsehen wird.“ Wie realistisch ein Wegzug ist, dazu will man sich bei DHL nicht äußern.

An einer Lärminderung über höhere Entgelte führt kein Weg vorbei, sagt Richter weiter. Zudem sollten die Ausbaupläne „beerdigt“ werden. Die aktuell „bis zu 170 nächtlichen Starts und Landungen mit Lärmpegeln über 80 Dezibel“ gefährdeten bereits jetzt schon die Gesundheit aller im Umfeld des Flughafens. Mit Verweis auf die Arbeitsplätze am Flughafen sei das nicht zu rechtfertigen.

► Wie viele Beschäftigte hat DHL am Flughafen?

2008 hat die Tochter der Deutschen Post ihr weltweit größtes Fracht-Drehkreuz am Flughafen Leipzig/Schkeuditz in Betrieb genommen. Hier werden Waren aus aller Welt umgeschlagen und zu Zielen rund um den Globus geflogen. DHL Express gehört zu den größten Arbeitgebern in der Region Leipzig und in ganz Sachsen. Das Unternehmen ist rasant gewachsen. Arbeiteten 2014 noch 2400 Beschäftigte am Hub, sind es heute rund 6000. Bei Speditionen, Logistikunternehmen, Fracht-Airlines und in der Abfertigung sind heute am Flughafen insgesamt 9600 Personen tätig – 15 Prozent mehr als ein Jahr zuvor.

► Wer hat die neue Entgeltordnung erarbeitet?

Sie stammt aus der Feder der Mitteldeutschen Flughafen AG, die Holding der beiden Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden. Die Entgeltordnung muss durch das sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr genehmigt werden. Dieses Verfahren sei noch nicht abgeschlossen.

Bezahlen mit Girocard auf Rekordniveau

Stopp für Zahlungen und Geldabheben im Ausland ab Mitte 2023

Frankfurt am Main. Das bargeldlose Bezahlen mit der Girocard hat im zweiten Jahr der Pandemie nochmals einen kräftigen Schub bekommen. Nie zuvor nutzten Deutschlands Verbraucher die Plastikkarte, die früher als EC-Karte bekannt war, so häufig anstelle von Schein und Münze wie 2021: Rund 5,9 Milliarden Bezahlvorgänge mit der Girocard zählte die Einrichtung Euro Kartensysteme im vergangenen Jahr, wie aus dem Mittwoch veröffentlichten Girocard-Jahreszahlen hervorgeht. Damit wurde der erst ein Jahr zuvor erzielte Rekord von 5,5 Milliarden Transaktionen noch um rund 8 Prozent übertroffen.

Im Einzelhandel war während der Pandemie aus Hygienegründen für kontaktloses Bezahlen geworben worden. Der Großteil der 100 Millionen Girocards, die Banken und Sparkassen in Deutschland an ihre Kunden ausgegeben haben, ist mit dieser Funktion ausgestattet. Branchenschätzungen zufolge ist an 90 bis 95 Prozent der mehr als 970 000 Terminals im Handel das schnelle Bezahlen im Vorbeigehen möglich.

Was ab dem 1. Juli 2023 nicht mehr möglich sein wird, ist das Geldabheben und Bezahlen im Ausland. Im Herbst 2021 entschied der US-Bezahldienstleister Mastercard, dass ab Mitte des nächsten Jahres keine Maestro-fähigen Geldkarten mehr ausgegeben werden, wie die ARD berichtet. Maestro ist das Bezahlssystem, das Transaktionen im Ausland überhaupt erst möglich macht. Das Unternehmen begründet den Schritt damit, dass die Funktion nicht ausreichend für den Onlinehandel ausgelegt und nicht mehr zeitgemäß sei.

Verbraucherschützer vermuten jedoch einen strategischen Schachzug des Unternehmens, um den Umsatz in Deutschland zu steigern. Mit dem Verkauf eigener Kredit- und Debitkarten ließe sich über die Transaktionsgebühren von den wachsenden Umsatzzahlen im Online-Handel profitieren, zudem bräuchten viele Bankkunden für das Ausland neben der Girocard eine Zweitkarte zum Bezahlen und Geldabheben.

Biontech setzt in Afrika auf Container

Marburg/Mainz. Mit mobilen Produktionsanlagen will das Mainzer Unternehmen Biontech die Produktion von Corona-Impfstoff in Afrika voranbringen. Es stellte am Mittwoch im hessischen Marburg die Module für solche Anlagen vor. Dort wird bereits in großem Stil der Corona-Impfstoff von Biontech und Pfizer produziert. Konkret besteht eine solche mobile Produktionsanlage für mRNA-Impfstoffe aus zwei Modulen, die jeweils sechs Container umfassen, wie Biontech erklärte. Beide Module brauchen rund 800 Quadratmeter Platz und bieten Raum für alle nötigen Geräte für den Herstellungsprozess. Anfangs sei eine Produktionskapazität von bis zu 50 Millionen Dosen des Pfizer/Biontech-Impfstoffs gegen das Coronavirus pro Jahr möglich. Geeignet seien sie auch für mögliche künftige Vakzine gegen Malaria oder Tuberkulose von Biontech, wenn diese entwickelt, zugelassen und genehmigt seien.

Geplant sei, in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Land und der Afrikanischen Union die Fertigungsstätten an Ruanda, Senegal und gegebenenfalls Südafrika zu liefern, teilte Biontech mit. Die erste Anlage soll in der zweiten Jahreshälfte in Afrika eintreffen. Der Produktionsbeginn werde zwölf Monate nach der Lieferung an den Zielort erwartet.

Entlastung für Mieter bei den CO₂-Heizkosten

Steigende Energiepreise belasten viele Haushalte in Deutschland. An einer Stelle könnten es aber Einsparungen geben.

Von Andreas Hoenig

Berlin. Mit einem Stufenmodell will die Bundesregierung die Aufteilung der CO₂-Heizkosten zwischen Mietern und Vermietern neu regeln – und Mieter entlasten. Bisher tragen diese die Kosten alleine. Ein Stufenmodell, über das innerhalb der Regierung beraten wird, sieht im Kern vor: Je schlechter ein Gebäude gedämmt und je älter zum Beispiel die Heizung ist, umso höher soll die CO₂-Last für den Vermieter ausfallen und umso größer die Entlastung für Mieter. Das Modell soll Anreize für eine energetische Sanierung von Wohnungen setzen.

In einem Papier des Wirtschafts- und Bauministeriums heißt es: „Insgesamt wird angestrebt, dass Mieter insgesamt über alle vermieteten Gebäude hinweg nicht mehr als die Hälfte der Kosten für die CO₂-

Bepreisung bezahlen.“ Vermieter, die bereits durch energetische Modernisierungen die CO₂-Emissionen des Gebäudes gesenkt haben, sollten prozentual weniger belastet werden. Eine Sprecherin von Wirtschafts- und Klimaschutzminister Robert Habeck (Grüne) sagte, die Gespräche in der Regierung liefen.

Im Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP heißt es, es solle eine faire Teilung des zusätzlich zu den Heizkosten zu zahlenden CO₂-Preises zwischen Vermietern und Mietern erreicht werden. Zum 1. Juni solle ein Stufenmodell nach Gebäudeenergieklassen eingeführt werden. Sollte dies zeitlich nicht gelingen, sollten die erhöhten Kosten durch den CO₂-Preis ab dem 1. Juni hälftig zwischen Vermieter und Mieter geteilt werden.

Das nun geplante Modell sieht vor, dass Gebäude in sieben Stufen



Fassadendämmung an einem Altbau. FOTO: SVEN SIMON/PICTURE ALLIANCE

eingeteilt werden – je nach Höhe des CO₂-Ausstoßes pro Quadratmeter im Jahr. In der niedrigsten, klimafreundlichsten Stufe mit einem Ausstoß von weniger als fünf Kilogramm

CO₂ müssten die Mieter die gesamten CO₂-Kosten fürs Heizen übernehmen. In der letzten Stufe, etwa bei schlecht sanierten Gebäuden, müssten sie nur 10 Prozent tragen.

Der Deutsche Mieterbund erklärte, die Entlastung sei überfällig. Bisher müssten sie die Klimakosten allein bezahlen, obwohl sie die Art der Heizung nicht beeinflussen könnten. Die Mehrkosten für einen Musterhaushalt in einer unsanierten Wohnung betragen laut Mieterbund allein 2022 durch die CO₂-Abgabe 130 Euro bei Gas und 190 Euro bei Heizöl – und stiegen bis 2025 auf 238 Euro bei Gas und 350 Euro jährlich bei Heizöl.

„Durch ein Stufenmodell zur Aufteilung der CO₂-Kosten kann hier Entlastung geschaffen werden, allerdings nur, wenn Mieterinnen und Mieter bei den energetisch schlechtesten Gebäuden von den

Mehrkosten vollständig befreit werden“, erklärte Melanie Weber-Moritz, Bundesdirektorin des Deutschen Mieterbundes. Das sehe das Stufenmodell aber bislang nicht vor.

Nach Berechnungen des Vergleichsportals Verivox könnten Mieter bei einem Haushalt von 100 Quadratmetern bei einer Umsetzung des Stufenmodells um bis zu 122 Euro im Jahr entlastet werden, je nach Energieeffizienz der Wohnung. Für die meisten Mieter lägen die Entlastungen zwischen 12 und 72 Euro im Jahr.

Der Eigentümerverband Haus & Grund warnte die Koalition davor, die vollständige Umlagefähigkeit des CO₂-Preises auf die Mieter zum 1. Juni zu beenden. Sollte die Regierung den Vermietern die CO₂-Kosten ganz oder teilweise aufbürden, werde Haus & Grund eine Verfassungsklage prüfen.