

den Zeiträumen der höchsten Aktivität im Hub zwischen 00:00-01:30 Uhr sowie 04:00-05:30 Uhr deutlich höher ausfallen als über den gesamten Nachtzeitraum hinweg gemessen.

Maßnahmen zur Eindämmung von Lärm werden allgemein in aktiven und passiven Schallschutz unterteilt. Ersterer betrifft die Reduktion von Emissionen. Dazu gehören das Verbot lauter Flugzeuge, die Reduzierung der Aufkommen am Tag und in der Nacht, zum Beispiel durch die Festschreibung von Kontingenten, sowie möglicherweise ein Verbot von Nachtflügen. Passiver Schallschutz beinhaltet Maßnahmen am Ort der Immission, wie die Installation von Schallschutzwällen und -fenstern sowie Schalldämmlüftern, die bei geschlossenen Fenstern eine ausreichende Belüftung gewährleisten sollen.

4.2.2 Planungsverfahren

Die Planfeststellung ist in Deutschland ein (förmliches) Verwaltungsverfahren bei so genannten übergeordneten raumbedeutsamen Fachplanungen, worin eine Vielzahl von öffentlich-rechtlichen Einzelverfahren zusammengefasst durchgeführt werden müssen. Die Arbeit in Planfeststellungsbehörden gehört zu den wenigen klassischen Betätigungsfeldern von Geographen. Ein Teilbereich davon ist die Herstellung »räumlicher Ordnung«, zum Beispiel bei Flächennutzungskonflikten (vgl. Sedlacek 1998:69). Laut Theorie entsteht die »räumliche Ordnung« durch die Handlungen der Mitglieder dieser Behörden und aufgrund dessen, was die »Gemeinschaft« durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen erwartet (vgl. Kap. 3.2).

Der Vorhabenträger erstellt dabei den Plan und reicht diesen bei der zuständigen Genehmigungsbehörde, im Fall des Flughafens Leipzig/Halle die FLHG beim RPL, ein, wo anschließend ein Anhörungsverfahren mit dem Einholen von Stellungnahmen betroffener Behörden und die öffentliche Auslegung von Plänen und Gutachten durchgeführt werden. Diese können Bürger sichten und schriftlich Einwendungen verfassen. Anschließend erfolgt die (öffentliche) Erörterung und abschließend der PFB. Die Planfeststellung bei Flughäfen muss dabei auch übergeordneten Gesetzen und Plänen entsprechen, wie beispielsweise dem Raumordnungsgesetz, den Landesentwicklungsplänen und bestehenden regionalen Entwicklungskonzepten. Im vorliegenden Fallbeispiel betrifft dies die Landesentwicklungspläne von Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie den Regionalplan Westsachsen und den regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle. Während im Regionalplan Westsachsen beispielsweise Siedlungsbeschränkungsbereiche um den Flughafen Leipzig/Halle definiert sind, wurde dies für Sachsen-Anhalt nicht übernommen. Dies zeigt, dass auch zwischen politischer beziehungsweise und planerischen Instanzen Interessenkonflikte bestehen.

Im Planfeststellungsverfahren werden auch allgemeine¹⁵ und für die Anwohner spezielle Kompensationsmaßnahmen integriert. Letzteres umfasst im direkten Umfeld das Anrecht auf Entschädigung der Außenwohnbereiche und die Übernahme von Immobilien durch den Vorhabenträger. Darüber hinaus gilt das Anrecht auf passiven Schallschutz, jedoch werden Wertverluste von Immobilien nicht entschädigt (vgl. Kap. 4.3.1 / 7). Weitere mögliche Maßnahmen und Möglichkeiten wie eine Umsiedlung der lokalen Bevölkerung in ein Gebiet ohne oder mit geringerer Beeinflussung werden in Kap. 5.1 und 6.2.2 beschrieben.

4.3 Der Flughafen Leipzig/Halle

Der Flughafen Leipzig/Halle liegt an der Grenze von Sachsen und Sachsen-Anhalt in unmittelbarer Nähe des Mittelzentrums Schkeuditz am Autobahnkreuz von A14 und A9 (vgl. Usbeck 2002:73 / Abb. 6 / Abb. 9). Die Siedlungsstruktur des Umlandes ist geprägt durch die Entwicklungen der Nachwendezeit (vgl. Hartwig 2000:123). Die Geschichte des 80 Jahre alten Flughafens kann unter Link 24 nachgelesen werden. Der Hauptgesellschafter des Flughafens Leipzig/Halle ist die Mitteldeutsche Flughafen AG, die einen Anteil von 94% hält. Der Freistaat Sachsen besitzt direkt 5,25% der Anteile der FLHG und ist darüber hinaus mit 76,64% Hauptanteilseigner der Mitteldeutschen Flughafen AG (vgl. Link 19 / Link 20).

Trotz einiger weggefallener Passagierverbindungen stieg das Passagieraufkommen in den letzten Jahren kontinuierlich an, Im Jahr 2007 wurden immerhin 2,7 Millionen Passagiere befördert¹⁶. In Folge der Ansiedlung von DHL verzeichnet das Frachtaufkommen extreme Zuwachsraten (von 29.330 t 2006 auf 101.283 t 2007), ein Trend der sich in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Insgesamt wurden im Jahr 2007 knapp 51.000 Flugbewegungen verzeichnet (vgl. Link 21).

Auch wenn der Flughafen Leipzig/Halle nach Aussage des Sächsischen Ministerpräsidenten Georg Milbradt auch ohne die Ansiedlung von DHL hätte ausgebaut werden müssen¹⁷, so waren eine 24-Stunden Betriebserlaubnis und ein voneinander redundantes Doppelbahnsystem zwingende Voraussetzungen dafür. Eingeschränkte Nachtflugaufkommen beziehungsweise ein komplettes Nachtflugverbot standen daher von Seiten des RPL nie zur Debatte (vgl.

¹⁵ beispielsweise Ausgleichsflächen aufgrund von Abholzung und Flächenversiegelung sowie Maßnahmen zur Schadstoffaufbereitung an den Rollfeldern

¹⁶ zum Teil aufgrund militärischen »Anforderungsverkehrs«

¹⁷ Für reinen Passagierverkehr wären jedoch auch die Start- und Landebahn Nord und eine nur 2.500 Meter lange Südbahn ausreichend gewesen, wenn man die (überzogenen) Prognosen zur Passagierentwicklung vom PFV zur Nordbahn heranzieht (vgl. Konopka 2001:17).