



Gabriele Pokrandt ist Kundenbetreuerin und kümmert sich um die Wünsche der Airlines, Piloten und Mitarbeiter vor Ort.

Reportage**FLUGHAFENALLTAG: ZWISCHEN
CORONA-TESTS UND RENNPFERDEN**

189 Flugzeuge starten und landen im Schnitt täglich am Flughafen Leipzig/Halle. Sie transportieren Urlauber und Geschäftsreisende, aber auch Coronatests und Rennpferde. Gabriele Pokrandt arbeitet seit über vier Jahrzehnten am Airport und koordiniert mit Kolleginnen und Kollegen die reibungslose Abfertigung. Ihr Alltag ist geprägt von Zeitdruck, Überraschungen und kreativer Problemlösung.

Gabriele „Gabi“ Pokrandt liebt das Fliegen, das wird jedem klar, der einmal einen Blick auf ihren Arbeitsplatz geworfen hat. Auf ihrem Schreibtisch stehen die verschiedensten Flugzeug- und Hubschraubermodelle in Miniaturausgabe. Es sind so viele, dass kein einziges neues mehr dazu passen würde. Die meisten dieser Modelle sind mit persönlichen Widmungen und Danksagungen von Airlines und Piloten versehen, mit denen die Kundenberaterin in der Vergangenheit zusammengearbeitet hat.

Obwohl der Tag gerade erst begonnen hat, herrscht bereits Hochbetrieb im Büro, das sich Gabi Pokrandt mit zwei Kolleginnen teilt. Alle paar Minuten klingeln Festnetz- oder Mobiltelefon, ständig ertönt der Benachrichtigungston, dass eine neue

E-Mail eingegangen ist. Während wir uns unterhalten, hört man im Hintergrund immer wieder Maschinen starten und landen, denn hinter dem Bürokomplex fangen die ersten Rollbahnen an. „Das gerade eben war eine Boeing 747“, meint Pokrandt. Sie kann die verschiedenen Flugzeuge mittlerweile an ihrem Klang unterscheiden, ohne auch nur aus dem Fenster sehen zu müssen.

Langweilig wird es nie

Nach mehreren weiteren Telefonaten wird es Zeit für Gabi Pokrandt, Aufgaben im inneren Flughafengelände zu erledigen. Das bedeutet: die neongelbe Signaljacke anziehen, ab ins Auto und auf in Richtung Sicherheitsbereich. Dort werden wir und unser Gepäck durchleuchtet, denn nicht nur für die Passagiere gilt die Regel: Wer in den Flughafen hinein will, der wird erst kontrolliert. Auch Pokrandts schwarzer VW wird von den Mitarbeitern des Sicherheitsdienstes gründlich überprüft, bevor es weitergehen kann.

Gabi Pokrandt arbeitet für den Flughafen Leipzig/Halle als Kundenbetreuerin. Das bedeutet, dass sie sich tagtäglich mit den unterschiedlichen Anfragen der Vertreter der Airlines und der Mitarbeiter vor Ort

beschäftigt. „Einen klassischen Arbeitstag gibt es bei mir meistens nicht“, meint sie, als wir in ihrem Dienstwagen über das Flughafengelände rollen. „Jeder Tag bedeutet neue Herausforderungen und Lösungen, Langeweile habe ich nie.“

Kerosin im Blut

Bei unserem heutigen Treffen ist sowieso alles anders als sonst. Es ist der 1. März 2022, sechs Tage sind vergangen, seit Russland die Ukraine angegriffen hat. Auch auf dem Airport machen sich die Folgen des Krieges bemerkbar. Vor Ort sind zwei Flugzeuge des Typs Antonov 124 abgestellt, die in der Vergangenheit von russischen und ukrainischen Mitarbeitern instand gehalten wurden. „Ich führe sehr oft persönliche Gespräche mit ihnen bei uns am Flughafen“, erzählt Pokrandt. Seit 2006 werden die russische und ukrainische Antonov auf dem Flughafen gewartet, seitdem habe sie immer wieder mit denselben Menschen zu tun gehabt: „Ich kenne die russische und die ukrainische Seite.“ Die aktuelle Situation sei für sie deshalb sehr bewegend, weil viele Kollegen persönlich von den Umständen betroffen seien.

Fortsetzung auf Seite 2

Inhalt**4****AUFWÄRTSTREND TROTZ CORONA**

Steigende Beschäftigungszahlen an den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden: sogar in Pandemiezeiten gelten die Flughäfen als attraktiver Arbeitgeber. LEJ Nachbar gibt einen Einblick in die aktuellen Zahlen.

6**BASIS DES ERFOLGS**

Wie der Flughafen-Chef die Corona-Pandemie erlebt, worauf er stolz ist, wie er die Zukunft des Standorts gestaltet – und was er Kritikern des Ausbaus entgegnet: ein Gespräch mit Götz Ahmelnmann.

8**PROJEKTE FÜR DIE NACHBARSCHAFT**

Seit Jahren engagiert sich der Flughafen Leipzig/Halle für soziale, kulturelle und sportliche Projekte. Welche Einrichtungen und Themen dem Flughafen besonders am Herzen liegen, lesen Sie auf Seite 8.

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

vor anderthalb Jahren habe ich als Kommunikationschef der Mitteldeutschen Flughafen AG angefangen. Uns war damals klar: Wir müssen die Region um uns herum besser informieren und mehr mit den Menschen reden, die hier wohnen und arbeiten, im Idealfall persönlich. Corona hat uns alle ausgebremst. Heute also ein neuer Anlauf – und ein neues Angebot für Sie. Ich lade Sie herzlich ein, sich Zeit zu nehmen für unsere erste Ausgabe von „LEJ Nachbar“. Informativ soll sie sein und Ihnen Einblicke in unseren Alltag auf dem Flughafen Leipzig/Halle bieten. Zweimal im Jahr landet LEJ Nachbar jetzt in Ihrem Briefkasten. Lassen Sie uns gerne darüber ins Gespräch kommen. Ich freue mich auf Ihre Reaktionen, übrigens auch auf unserer neuen Dialogplattform www.LEJ-Nachbarn.de.

Auf gute Nachbarschaft.



Herzlich

Thomas Reinhold

Thomas Reinhold
Leiter Kommunikation
und Politikbeziehungen

Drei Fragen an ...

Thomas Reinhold ist seit September 2020 der Leiter Kommunikation und Politikbeziehungen für die Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle. Zuvor war er als Sprecher des Personalvorstands für die Thyssenkrupp AG tätig und hat als Journalist unter anderem für die Frankfurter Allgemeine Zeitung und die Wirtschaftswoche geschrieben. Für die beiden Flughäfen kümmert sich Reinhold zum Beispiel um die Vernetzung verschiedener Akteure aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Was macht den Flughafen-Standort Leipzig/Halle besonders?

T.R.: Seine Entwicklungsperspektiven. Passagierflüge in alle Welt, Europas großer Frachtflughafen. Das glauben alle zu kennen. Doch wir haben noch viel mehr Potenzial. Gewerbeansiedlungen und Arbeitsplätze, Forschung, High-tech, Netzwerke und Nachhaltigkeit. Wir sind ein Knotenpunkt der Zukunft.

Was schätzen Sie an Ihrer Aufgabe?

T.R.: Jeder Tag ist anders. Nachbarn, Beschäftigte, Bewerber, Journalisten, Unternehmer, Behörden, Politiker: so viele Perspektiven, Themen und Zielgruppen. Am Flughafen sind wir häufig mit großen Erwartungen konfrontiert. Dem will ich als Kommunikator gerecht werden und als Mensch erkennbar bleiben.

Wo sehen Sie die Zukunft des Fliegens?

T.R.: Fliegen ist immer noch ein Menschheitstraum und wir als Flughafen bieten ihm die Bühne. Wir werden so lange fliegen, wie wir Menschen und Güter nicht beamen können. Ich baue deshalb vor allem auf intelligente Forschung an neuen Turbinen oder Treibstoffen. Und ich wünsche mir eine offene gesellschaftliche Debatte um die Mobilität der Zukunft. Schwarz oder weiß gibt es nicht. ✈

Fortsetzung von Seite 1:

„IN DER DDR WAR DIE MÖGLICHKEIT, AN FREMDE ORTE ZU REISEN, TOTAL FASZINIEREND“

Zusätzlich berichten verschiedene Medien an diesem Morgen, dass die Antonov An-225, das weltweit größte Frachtflugzeug, bei einem russischen Angriff auf den Flugplatz Hostomel zerstört worden sein soll. Das sowjetische Flugzeug wurde nie in Serie produziert, es gab nur diese eine Maschine auf der ganzen Welt. Einige Dutzend Male hat die An-225 auch einen Zwischenstopp auf dem LEJ eingelegt. Gabi Pokrandt diskutiert mit ihren Kolleginnen und Kollegen, aber genauere Informationen hat zu diesem Zeitpunkt noch niemand. „Das geht uns schon nahe, auch wenn es natürlich nur ein Flugzeug ist“, meint Pokrandt. „Wir haben eben alle auch ein bisschen Kerosin im Blut.“

Triebwerkstests und Tiertransporte

Unsere nächste Station ist die Triebwerkprobelaufhalle, die aktuell vom Flughafen modernisiert wird. Hier werden die Flugzeugantriebe in Zusammenarbeit mit der Verkehrszentrale des Flughafens getestet. Dafür müssen die Turbinen für 15 bis 30 Minuten voll belastet werden. „Ein Techniker steuert sein Flugzeug in die Halle. Das verringert einen Großteil des Lärms“, erklärt Gabi Pokrandt. Auf dem Boden der Anlage sind farbige Linien angebracht, die dabei helfen, das Flugzeug genau mittig in die Halle zu steuern. In einer schalldichten Kabine können die Techniker die Turbinentests überwachen.

Am Flughafen Leipzig/Halle wird aber nicht nur Fracht umgeschlagen, auch Tiere werden von hier aus in andere Länder geflogen. Meistens handelt es sich dabei um Rinder und Pferde, die im Fachjargon

als „Großtiere“ bezeichnet werden. Gabi Pokrandt koordiniert auch den Transport von Tieren. „Dieser Geschäftszweig bringt ganz eigene Herausforderungen mit sich“, erzählt sie. Vor dem Abflug werden die Tiere und die Transportbedingungen von einem Tierarzt begutachtet. Nur wenn alle gesetzlichen Bestimmungen erfüllt sind, gibt es grünes Licht für den Transport. Pokrandt schildert, wie vor Ort Ställe für Rinder gezimmert wurden und wie sie sich in den frühen Morgenstunden auf den Weg machen musste, um irgendwo Heu für die Tiere aufzutreiben.

Stellplätze für Kleinflugzeuge und riesige Transportmaschinen

Häufig sind es vermeintlich simple Anfragen, die in ihrer konkreten Umsetzung schnell sehr kleinteilig werden können. Ein großes Thema ist immer wieder die Logistik beim Organisieren der Stellplätze in Zusammenarbeit mit der Verkehrszentrale. Denn große Frachtflugzeuge wie die russischen und ukrainischen Antonovs können nicht einfach irgendwo auf dem Gelände parken. Gabi Pokrandt kümmert sich darum, dass die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist, um beispielsweise Reparaturen vorzunehmen oder schwere Güter erfolgreich entladen zu können. Viele Airlines haben ihre Werkstätten bereits am Flughafen und wollen möglichst kurze Strecken auf dem riesigen Gelände zurücklegen. Außerdem müssen die Flugzeuge gereinigt werden, wobei das Schmutzwasser nicht einfach im Boden versickern darf. Auf dem LEJ können aber auch Privatpersonen mit ihren Businessjets landen. „Gerade am Wochenende ist es eine große



Das Smartphone ist der ständige Begleiter: Gabi Pokrandt vor einem Antonov-Frachtflugzeug.

Herausforderung, die Standplätze für die verschiedenen Privatjets zu organisieren“, sagt Pokrandt.

Über 40 Jahre gemeinsame Geschichte

All diese Anfragen und Anforderungen laufen bei Gabi Pokrandt zusammen. Sie hat die Auflagen im Kopf, kennt vom Po-

liziebeamten bis zum Mechaniker einen Großteil des Flughafenpersonals persönlich und hat sich immer wieder in neue Sachverhalte eingeleitet. Seit 42 Jahren arbeitet Pokrandt für den Flughafen Leipzig/Halle, ihre Biografie ist stark mit dem Airport verwoben: Sie ist in der Nähe aufgewachsen und hat schon zu DDR-Zeiten in den Schulferien als Küchenhilfe im Flughafen-Restaurant mitgearbeitet. „Fliegen war damals total faszinierend“, erinnert sie sich. „Gerade in der DDR, wo es kaum Möglichkeiten gab, an fremde Orte zu reisen, war das besonders aufregend.“

Nach ihren Schichten in der Passagier-Abfertigung war Gabi Pokrandt 17 Jahre lang im Sicherheitsbereich tätig. „Ich wollte dann aber irgendwann mehr mitwirken im operativen Bereich“, sagt sie. Das ist ihr definitiv gelungen. Als Kundenbetreuerin ist Pokrandt die erste Ansprechperson, wenn es um die Umsetzung von Kundenanfragen geht. Die Airlines kommen mit besonderen Wünschen und Vorstellungen auf sie zu und Pokrandt setzt dann alle Hebel in Bewegung, damit vor Ort die Rahmenbedingungen geschaffen werden. Neben dieser Tätigkeit ist sie Beauftragte für Flugunfalluntersuchung und hilft im Notfall auch schon mal beim Winterdienst aus. Man kann nur staunen, wie sie ihre vielen verschiedenen Aufgabenbereiche unter einen Hut bekommt. Als wir uns wieder Richtung Ausgang bewegen, erzählt Gabi Pokrandt, dass sie auch heute noch in der Nähe des LEJ wohnt und deswegen keinen langen Arbeitsweg auf sich nehmen muss. Und fügt dann noch schmunzelnd hinzu: „Der Flughafen ist aber sowieso mein zweites Zuhause.“ ✈

Triebwerkprobelauf-Halle wird weiter optimiert

FLUGHAFEN REDUZIERT BODENLÄRMEMISSION



Beste Anströmverhältnisse und maximaler Lärmschutz: der Bau soll beides gewährleisten. Die Modernisierungsmaßnahmen bringen weitere Verbesserungen.

Flugverkehr ist eine der sichersten Verkehrsarten überhaupt. Um das hohe Niveau zu halten, gibt es genaueste Sicherheitsvorkehrungen, Wartungen und Vorschriften für die technische Instandhaltung. In den turnusmäßigen Kontrollen – ähnlich wie beim Werkstattbesuch mit dem Auto bei einem bestimmten Kilometerstand – müssen Triebwerke auf ihre einwandfreie Funktion überprüft werden, bevor das Flugzeug weiterfliegen darf.

Die feinen Antennen am Airport

SENSIBLE BRUMMER AM FLUGHAFEN LEIPZIG/HALLE

Neben den großen und überdimensionalen Fliegern, die in regelmäßigen Abständen die Start- und Landebahn des Flughafens Leipzig/Halle aufsuchen, sind auch kleinere Brummer am Airport beheimatet.

In der Umgebung werden seit Jahren zehn Bienenvölker von Imkern betreut. Allein im Jahr 2021 wurden 80 Kilogramm Honig von den Bienenvölkern rund um den Flughafen Leipzig/Halle produziert.

Seit 14 Jahren unter Beobachtung

Mithilfe des Biomonitorings wird der Honig auf etwaige Auswirkungen durch den Flughafenbetrieb kontrolliert. Bienen reagieren sensibel auf Umwelteinflüsse. Sie kommen bei ihren Flügen mit Schadstoffen in Kontakt, die sich in Luft, Wasser und Pflanzen befinden können. Diese Schadstoffe werden wiederum in das Bienenvolk getragen und können sich somit im Honig und im Wabenwachs wiederfinden. Um solche Entwicklungen im Blick zu

Aber auch nach unvorhergesehenen Schäden und kurzfristigen Reparaturen müssen solche Probeläufe stattfinden, um die Flugsicherheit zu gewährleisten – damit beispielsweise Passagiere, Hilfsgüter, alltägliche Warensendungen, medizinische Ausrüstung oder sensible Technik anderswo sicher und pünktlich ankommen.

Vierorts werden derartige Checks im Freien durchgeführt. Am Flughafen Leipzig/Halle wurde hierfür bereits 2008 eine

spezielle Halle gebaut, die in ihrer Größe und Bauart weltweit einzigartig ist. Sie steht im westlichen Teil des Flughafens, möglichst weit weg von den Häusern der nächsten Anwohner, eingerahmt von den umliegenden Autobahnen. Circa 80 Prozent der jährlich bis zu 290 Tests fanden in der Halle statt, wodurch der Lärm beträchtlich reduziert wurde – auch wenn die Halle nicht rundum geschlossen werden darf. Für Triebwerkstests ist es nötig, dass die Luft ungehindert durch das Ge-

Ergebnisse des Bienenmonitorings

Es handelt sich hierbei um einen freiwilligen Umweltservice, der durch die Unterstützung und direkten Zusammenarbeit mit den regionalen Imkern ermöglicht wird. Dabei werden Proben von sechs Standorten genommen und in unabhängigen Laboren analysiert. Das Ziel ist, die Umgebung des Flughafens repräsentativ nach Schadstoffen zu untersuchen sowie mögliche Veränderungen der Kennzahlen zu beobachten. Der Honig wird seit 2009 auf polyzyklische Kohlenwasserstoffe,

schwermetalle und BTEX (Benzol, Toluol, Ethylbenzol, Xylole) untersucht. Die Analyse eines zertifizierten Labors ergab, dass keine Belastungen an den Standorten vorzufinden sind. An der Honig der Airport-Bienen unterliegt demnach einer sehr strengen Beobachtung. Die Untersuchungen



Insgesamt zehn Bienenvölker leben am Flughafen Leipzig/Halle und stehen dank des Bienenmonitorings unter genauer Beobachtung.

der vergangenen 14 Jahre ergaben, dass der Honig ohne Bedenken konsumiert werden kann und das die Gehalte der untersuchten Luftverunreinigung in den Honigproben aller Standorte am Flughafen in niedrigen und für Nahrungsmittel typischen Bereichen liegen. ✈

bäude strömt. Insbesondere bei schwierigen Windverhältnissen mussten einige der Tests in der Vergangenheit daher dennoch außerhalb der Halle stattfinden. Der Flughafen unternimmt jetzt weitere Maßnahmen, sodass zukünftig noch mehr der notwendigen Probeläufe zwischen den Mauern des Lärmschutz-Kolosses verschluckt und die Bodenlärmissionen für Anwohner weiter reduziert werden können.

Ein solider Plan für die Übergangszeit

Seit dem 7. März werden nun acht Monate lang Teile der 90 Meter breiten Halle nach neuesten Erkenntnissen modernisiert, weitere Akustiklamellen und Betonfertigteile im Sockelbereich ergänzt. Zusätzlich können die Einfahrtstüren je nach Flugzeugtyp weiter geschlossen und der Zufahrtstunnel für Schleppfahrzeuge verkleinert werden, damit noch weniger Geräusch nach außen dringt.

Da die Halle während der Bauzeit nicht genutzt werden kann, müssen die Triebwerkstests in der Zwischenzeit – streng überwacht vom Sächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr – draußen stattfinden. Nachts sind maximal fünf der Probeläufe unter strengen Auflagen möglich und dies nur, wenn kein Ersatzflugzeug zur Verfügung steht. Jeder Fall wird einzeln genehmigt. Nach der Fertigstellung der modernisierten Lärmschutz-Halle sind Triebwerkchecks nachts im Freien wieder ausgeschlossen. ✈

Beschäftigungszahlen

AUFWÄRTSTREND TROTZ CORONA

An den beiden Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle waren 2021 mehr als 16.000 Menschen beschäftigt. Die Zahl der Arbeitskräfte steigt stark an – auch in Zeiten von Corona. Während die Passagierzahlen sinken, wurde wesentlich mehr Fracht umgeschlagen.

Zum Jahresende 2021 arbeiteten an den Flughäfen in Leipzig/Halle und Dresden 16.128 Menschen. In dieser Zahl sind auch die Mitarbeiter aller ansässigen Unternehmen und Behörden enthalten. Damit lässt sich ein stetiger Aufwärtstrend beobachten: Im Vergleich zum Vorjahr beschäftigten die Standorte beider Flughäfen gut zehn Prozent mehr Arbeitnehmer, anliegende Unternehmen und Behörden inbegriffen.

Alein am Flughafen Leipzig/Halle sind aktuell 12.344 Menschen in über 120 Unternehmen angestellt. Gegenüber 2010 hat sich die Zahl der Arbeitsplätze sogar mehr als verdoppelt. Die meisten Mitarbeiter zählen die Bereiche Fracht-Airline, Abfertigung, Spedition und Logistik. Am Standort Flughafen Dresden liegt die Zahl der Arbeitsplätze mit 3.784 auf dem Niveau von 2020. Insgesamt sind an den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden aktuell 235 Unternehmen angesiedelt, vier Prozent mehr als noch im Jahr 2020.

Ausbauvorhaben LEJ

DIE WICHTIGSTEN FRAGEN UND ANTWORTEN

Vor 14 Jahren hat DHL am Flughafen Leipzig/Halle sein größtes internationales Luftfrachtdrehkreuz errichtet. Durch die enorm gestiegene Menge an transportierter Expressfracht in den letzten Jahren muss die Infrastruktur jetzt ausgebaut werden. Dazu läuft aktuell ein Planänderungsverfahren.

Welche Investitionen sind geplant?

Die Frachtmenge, die jedes Jahr am LEJ umgeschlagen wird, hat sich seit 2007 mehr als verzehnfacht. Jede Nacht werden rund 150.000 Sendungen empfangen und weiterversendet, die Vorfelder des Flughafens sind in Spitzenzeiten maximal ausgelastet. Geplant ist deshalb die Erweiterung des Vorfeldes, um neue Parkpositionen für Flugzeuge zu schaffen. Gleichzeitig können auf dem erweiterten Vorfeld auch größere Frachtflugzeuge wie etwa der Airbus A330 parken. Zusätzlich sollen vier neue Rollwege sowie Nebenanlagen, Betriebsstraßen und Enteisungsflächen entstehen.

Insgesamt wird die Größe der neu bebauten Flächen etwa 67 Hektar betragen. Die Baukosten in Höhe von rund 300 Millionen Euro trägt die Flughafen Leipzig/Halle



In Leipzig wurden 2021 rund 663.000 Fluggäste und etwa 1,6 Millionen Tonnen Luftfracht registriert. Aufgrund der Corona-Pandemie wurden wesentlich weniger Passagiere befördert, der Frachtschlag am LEJ ist hingegen stark gestiegen. Über 100 Frachtcharterflüge mit Millionen von Corona-Tests verließen den Flughafen Leipzig/Halle in den vergangenen Mona-

ten. Während der Pandemie wurde der Airport damit europaweit zu einem der bedeutendsten Umschlagplätze im Kampf gegen die Pandemie. Den Flughafen Dresden nutzten im vergangenen Jahr etwa 331.000 Passagiere. Alle Daten werden jeweils zum 31. Dezember erhoben. Götz Ahmelnmann, Vorstandsvorsitzender (CEO) der Mitteldeutschen Flughafen AG, zeigt

sich zufrieden mit dem Trend: „Die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden sind Impulsgeber für die dynamische Entwicklung Mitteldeutschlands. Sie stehen als Standortfaktoren für Mobilität, sichern internationale Lieferketten sowie Wertschöpfung in der Region und garantieren Kontinuität für Zehntausende Menschen in vielfältigen Beschäftigungsfeldern.“

GmbH. Durch die Verkehrserlöse und Einnahmen aus der Vermietung der Vorfelder werden sich diese Kosten refinanzieren.

Warum gibt es ein Planänderungsverfahren?

Die Landesdirektion Sachsen hat 2004 den Ausbauplänen des Flughafens zugestimmt. Damit die Bauvorhaben umgesetzt werden können, muss der Flughafen als Antragsteller einen sogenannten Änderungsantrag einreichen. Diesen gesetzlich vorgeschriebenen Antrag hat die Flughafen Leipzig/Halle Mitte August 2020 bei der Landesdirektion eingereicht. Die gesammelten Unterlagen wurden in 17 Umlandgemeinden ausgelegt und waren dort und über das Internet öffentlich einsehbar. Bürgerinnen und Bürger hatten die Gelegenheit, Einwände gegen das Vorhaben gegenüber der Landesdirektion zu formulieren.

Wie geht es jetzt weiter?

Seit dem 21. März bis zum 20. Mai dieses Jahres können alle am Verfahren Beteiligten ihre Argumente bei einer Online-Konsultation vorbringen. Aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie und der hohen Zahl an Teilnehmerinnen und

Teilnehmern hatte die Landesdirektion entschieden, auf einen Präsenztermin zu verzichten. Diese Online-Verfahren sind inzwischen eine weitverbreitete Praxis. Die Einwendungen der Teilnehmer sowie die dazugehörigen Stellungnahmen des Flughafens können seit dem 21. März in einem passwortgeschützten Online-Portal eingesehen werden. Die Zugangsdaten wurden von der Landesdirektion an die Teilnehmer per Post versendet. Berechtigte ohne Internetanschluss können die Unterlagen nach telefonischer Vereinbarung in der Leipziger Dienststelle der Landesdi-

rektoren einsehen. Die Teilnahmeberechtigten bekommen bis zum 20. Mai 2022 die Gelegenheit, sich schriftlich zu den Stellungnahmen des Flughafens zu äußern. Nach dieser Frist wird die Landesdirektion Sachsen die Online-Konsultation auswerten, die Positionen der Beteiligten rechtlich prüfen und anschließend entscheiden, ob das Planänderungsverfahren wie beantragt, unter Auflagen oder gar nicht weitergeführt wird. Diese Entscheidung wird veröffentlicht, die Antragsunterlagen sind dann nochmals zwei Wochen lang öffentlich einsehbar.



Neue Rollwege und Vorfelder geplant: Blick von Westen, im Hintergrund DHL.

Neue Dialogplattform im Internet

WO GUTE NACHBARN MITEINANDER REDEN

Die neue Dialogplattform des Flughafens Leipzig/Halle ist der direkte Draht zwischen Flughafen und Nachbarschaft, ganz nach dem Motto: Miteinander reden, nicht übereinander.

Mit der neuen Dialogplattform www.LEJ-Nachbarn.de hat der Flughafen jetzt eine Möglichkeit geschaffen, um jederzeit direkt und aktiv mit seinen Nachbarn ins Gespräch zu kommen. Ob Lärmschutz, Ausbauplanungen, Frachtaufkommen oder Klimaschutz: auf der Plattform berichtet der Flughafen aktuell zu allen Themen, die den Anwohnerinnen und Anwohnern des Flughafens besonders wichtig sind. Und es kann diskutiert werden. Angemeldete Nutzerinnen und Nutzer können die Beiträge des Flughafens bewerten und kommentieren. Sie können Fragen stellen, Themen vorschlagen, ihre eigene Sicht auf aktuelle Entwicklungen darstellen und den Flughafen um Rückmeldung bitten – ganz genau so, wie man es in einem echten Gespräch tut.

Diskutieren Sie mit unter www.LEJ-Nachbarn.de oder mit der App fürs Smartphone.



Wie der Sommerflugplan entstanden ist

DER REISETRAUMDEUTER

Ab dem 5. Mai kann man von Leipzig/Halle aus mit Condor nach Athen fliegen – steht so im Sommerflugplan. Aber wer schreibt den eigentlich? Und wer entscheidet, dass eine weitere Stadt in diesem Sommer auf der Liste der Reiseziele landet, die per Direktflug erreichbar sind? Thomas Kurzweg erreicht die Antworten.



Zusammen mit Datenanalysten entwirft Thomas Kurzweg den Sommerflugplan.

„Moment! Das kann ich Ihnen genauer sagen!“ – der Leiter der Geschäftsentwicklung Passage kneift die Augen zusammen und sein Blick fliegt über die Tabellenspalten. Er hat in seinem Alltag die zwei Gruppen von Menschen, die für die Entwicklung des Flugplans von Bedeutung sind, immer auf dem Schirm: Geschäftsreisende, die für ihren Beruf mit Linienflügen eher Wirtschaftsmetropolen – dann bestenfalls direkt und möglichst zeitsparend – erreichen müssen. Und zum anderen die Abertausenden urlaubshungrigen Ferienreisenden, die sich eine Auszeit von der Arbeit daheim gönnen wollen.

Wachsende Sehnsucht

„Es waren 88,8 Prozent weniger!“, ruft Kurzweg und hebt die Augenbrauen. Im Vergleich zu diesem Jahr ist das der Anteil der Ferienflieger, die im Sommer 2020, direkt nach Beginn der Corona-Pandemie, niemanden in Richtung Meeresrauschen, Hotelbuffet oder Stadtbummel geflogen haben. Urlaub, Entspannung, Traumreiseziel – nur die Sehnsucht nach Frieden ist seitdem wohl mehr gewachsen.

Doch wohin führt uns unser Fernweh? Wohin wollen sie – die Menschen in Leipzig/Halle, im Osten und in ganz Deutschland?

sind die Lieblingsgegenden der Menschen in der Umgebung? Kurzum: Jeder Flughafenstandort hat da seine Eigenarten – einfach weil auch die Menschen vor Ort ihre speziellen Vorlieben haben. Beispielsweise fliegen nirgendwo sonst so viele Menschen in den Ferien nach Bulgarien oder Ägypten. Die meisten Flugzeuge verlassen Leipzig/Halle jedoch in Richtung Antalya in der Türkei. Oft sind es vor allem Sonnensicherheit, niedrige Preise oder regionale Gewohnheiten, die das Urlaubsziel bestimmen.

Athen – Traumziel oder Zwischenstopp

Airlines oder Reiseanbieter entscheiden am Ende auf dieser Grundlage, was in den Flugplan aufgenommen wird. Eine bestimmte Destination kann aber nur angeboten werden, wenn sie mindestens zweimal pro Woche angefliegen wird – nur so kann man Urlaub flexibel buchen.

Das Ziel Athen hatte Thomas Kurzweg ins Gespräch gebracht. Ihm war zu Ohren gekommen, dass Condor plante, sein Streckenportfolio zu erweitern. Man einigte sich darauf, dass die in der Region zuletzt besonders oft nachgefragte, kunterbunte Uralt-Metropole eine wünschenswerte Reiseregion sei und sie im Sommerflugplan landen sollte – auch weil man von dort wunderbar nach ganz Griechenland weiterreisen kann.

Eins steht also fest: Der Sommerflugplan ist weder aus der Luft gegriffen noch vom Himmel gefallen – im Grunde ist er ein Spiegel jenes Urlaubs, den die hier wohnenden Menschen sich gerade erträumen.

Ein Kurztrip nach Athen

Auf geht's in die älteste Hauptstadt Europas: Athen! Sie ist die Wiege der Demokratie und beherbergte die großen Philosophen wie Sokrates und Platon. Zusätzlich gilt Athen als hippe Kulturstadt mit vielen verborgenen Schätzen. Wir haben drei Tipps für einen Städtetrip zusammengestellt:

1. Der Monastiraki-Trödelmarkt
Wer das Stöbern liebt, ist hier an der richtigen Adresse. Jeden Sonntag verwandelt sich der Markt zu einem türkischen Basar und bietet neben der typischen „Flohmarkt-Ware“ auch kleine Souvenirartikel. Sobald am Nachmittag der größte Trübel vorbei ist, können die Besucher in den umliegenden Cafés der Livemusik lauschen.

2. Akropolis
Dieses Wahrzeichen der Stadt darf nicht fehlen: Die Akropolis gehört zum UNESCO-Welterbe und setzt sich aus vielen Einzelbauwerken zusammen wie dem Parthenon- und Nike-Tempel, den Propyläen, dem Erechtheion mit den Caryatiden, dem Odeon des Herodes Atticus und dem Dionysostheater. Für 20 Euro können diese Monumente bewundert werden.

3. Zampanó – Food & Drinks
Mitten im angesagten Psiri-Viertel befindet sich das Bistro Zampanó mit Weinbar. Wer nach einer langen Besichtigungstour gut essen und trinken möchte, sollte dieses Lokal aufsuchen. Begleitend zur modernen Küche läuft im Hintergrund lässiger Jazz und ermöglicht einen entspannten Ausklang des Tages.

Im Gespräch mit Flughafenchef Götz Ahmelmann

„WIR SCHAFFEN HEUTE DIE BASIS FÜR UNSEREN ERFOLG IN DEN KOMMENDEN JAHRZEHNEN“

Götz Ahmelmann steht seit Oktober 2018 als Vorstandsvorsitzender an der Spitze der Mitteldeutschen Flughafen AG (MFAG). Er leitet damit das operative Geschäft und die strategische Weiterentwicklung des Unternehmens und ist für die Ressorts Business Development (Geschäftsfeldentwicklung), Kommunikation und Marketing zuständig. Gleichzeitig ist er Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Dresden GmbH und der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, beides Tochterunternehmen der MFAG. Der ausgewiesene Luftfahrtspezialist bringt rund 25 Jahre Erfahrung in der Branche ein, darunter aus Leitungsfunktionen bei der Lufthansa, Etihad Airways und Air Berlin. Ein Gespräch in Leipzig über aktuelle Herausforderungen, Zukunftspläne und Reisetipps.

Herr Ahmelmann, wie haben Sie die letzten beiden Corona-Jahre erlebt? Welche Herausforderungen gab es für die beiden Flughafenstandorte Leipzig/Halle und Dresden?

Götz Ahmelmann (G.A.): Um es kurz zusammenzufassen: turbulent. Zunächst ging es ja darum, an beiden Standorten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für Reisende und Kunden entsprechende Hygienekonzepte zu schaffen. Der Passagierverkehr brach ein, mit allen Folgen für Reisen, aber auch für die Mieter an den Flughäfen. Das hat uns wie die gesamte Luftfahrtbranche schwer getroffen. Trotzdem konnten wir letztes Jahr mit London und Paris auch wieder neue Flugziele anbieten. Das gibt Hoffnung für die kommenden Monate.

Wie hat sich das Frachtgeschäft während der Pandemie entwickelt? Durch den Boom des Onlinehandels war doch sicher viel mehr los?

G.A.: Zunächst hat die weltweite Corona-Pandemie die internationalen Logistikketten stark durcheinandergewirbelt. Das haben auch wir gespürt. Aber ja, das Frachtgeschäft lief rein von den umgeschlagenen Mengen her sehr gut. Wir sind weiter gewachsen auf 1,6 Millionen Tonnen Fracht jährlich. Das ist deutlich mehr als doppelt so viel wie vor zehn Jahren. Aber es kamen auch neue Herausforderungen dazu, wenn man zum Beispiel Umschlagplatz für große Mengen von Corona-Impfstoff wird. Hier ging es um geschlossene Kühlketten und kurze Transportwege. Insgesamt sind wir besonders stolz darauf, dass wir mit dem LEJ eine so zentrale Rolle bei der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft während der Pandemie einnehmen konnten, als viele Lieferketten auf dem Landweg oder dem Seeweg blockiert waren.

Der Krieg in der Ukraine erfüllt uns alle mit Sorge. Auch für den

Flugverkehr hat das gravierende Auswirkungen. Wie gehen Sie mit solchen besonderen Situationen um, wie sind Sie darauf vorbereitet?

G.A.: Flughäfen sind generell sehr gut auf besondere Situationen und Krisen vorbereitet. Das wird regelmäßig überprüft und auch geübt. Aber natürlich ist jede Situation anders und der Krieg in der Ukraine erschüttert uns menschlich zutiefst. Darauf bereitet kein Krisenplan vor. Zuerst galt unsere Sorge unseren Partnern und Mitarbeitern aus der Ukraine. Ihnen sofort zu helfen, war selbstverständlich.

Sie blicken jetzt auf dreieinhalb Jahre als Vorstandsvorsitzender der MFAG zurück. Auf welche Projekte und Vorhaben sind Sie besonders stolz?

G.A.: Für mich waren es drei ereignisreiche Jahre mit großen, sehr spannenden Aufgaben für die weitere Entwicklung des Unternehmens. Stolz bin ich darauf, dass ich mit einer so hoch qualifizierten und motivierten Mannschaft zusammenarbeiten darf. Die große Erfahrung und das Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter machen am Ende den Erfolg aus. Dass wir die Corona-Pandemie so gut meistern konnten, ist in erster Linie ein Verdienst dieses Teams. Wir sind in Leipzig/Halle inzwischen Europas viertgrößtes Frachtdrehkreuz. Das ist ein großer Erfolg, wengleich mir bewusst ist, dass es die Menschen in der Region auch mit Sorgen erfüllt. Das nehme ich sehr ernst, sehe aber die großen Chancen in der Region, die wir gemeinsam nutzen sollten.

Fünf Jahre weiter gedacht – wohin möchten Sie die MFAG und speziell den LEJ entwickeln?

G.A.: Das Bild des Flughafens wird sich noch mal stark verändern. In fünf Jahren haben wir hoffentlich viele neue attraktive Flugziele in Europa dazugewonnen. Wir haben mit Dornier eine Flugzeugproduktion am Standort und sind damit neben Airbus in Hamburg der zweite Ort in Deutschland, an dem Flugzeuge gebaut werden. Wir haben deutliche Fortschritte bei Klima- und Umweltschutz erreicht und unseren CO₂-Ausstoß nochmal deutlich reduziert. Und das alles in guter Nachbarschaft mit allen rund um den LEJ.

Fliegen wird aktuell oft direkt mit dem Klimawandel in Verbindung gebracht. Wie sehen Sie das und welche Maßnahmen werden getroffen, um Ihre Flughäfen und das Fliegen generell klimafreundlicher und nachhaltiger zu gestalten? Wo sehen Sie da weitere Optimierungspotenziale?

G.A.: Natürlich nehmen auch wir diese Fragen sehr ernst und arbeiten an Lösungen.



Götz Ahmelmann, Vorstandsvorsitzender der MFAG

Seit 2010 haben wir unseren CO₂-Ausstoß bereits um mehr als 65 Prozent reduziert. Bis 2030 wollen wir CO₂-neutral werden. Dazu setzen wir Solarenergie für die eigene Energieversorgung ein und tauschen unsere Fahrzeugflotte am Boden aus. Wir stehen für Flugverkehr ohne schädliche Emissionen und beteiligen uns an Projekten für erneuerbare Flugkraftstoffe. In Kürze werden wir lärm- und emissionsabhängige Landeentgelte einführen. Das motiviert die Airlines, möglichst leise und umweltfreundliche Flugzeuge einzusetzen.

Der geplante Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle sorgt gerade im direkten Umland für große Diskussionen und Kritik – was sagen Sie den Kritikern?

G.A.: Gegenfrage: Was wäre die Region ohne den Flughafen, so wie er heute ist? Es wurde so viel erreicht. Leipzig ist international eine sehr wichtige Adresse geworden. Das dürfen wir bei allen Diskussionen nicht vergessen. Wir bauen weiter aus, weil es die Nachfrage gibt. Wir schaffen heute die Basis dafür, auch in den kommenden Jahrzehnten erfolgreich zu sein. Ich verstehe die Sorgen der Menschen. Deshalb haben wir bereits mehr als 140 Millionen Euro allein in Schallschutz investiert. Hier werden wir weiter dranbleiben und vor allem mehr zuhören und uns aktiv mit unseren Nachbarn austauschen. Die gerade stattfindende Modernisierung der Triebwerksprobelaufhalle ist ein gutes Beispiel. Wir reduzieren mit dem Bauprojekt den Lärm für die Anwohner, haben sie darüber aber auch sehr früh und ausführlich informiert.

Gutes Stichwort. Wie können betroffene Anwohner und Anwohnerinnen mit Ihnen ins Gespräch kommen?

G.A.: Der Austausch ist uns sehr wichtig. Dafür bieten wir verschiedene Möglichkeiten an. So haben wir ganz aktuell beispielsweise eine Online-Dialogplattform gestartet. Dort kann man an uns jede Frage stellen und auch diskutieren. Wem online nicht so liegt: wir werden direkt vor Ort in die Gemeinden kommen und für Diskussionen zur Verfügung stehen. Wir haben ganz klar verstanden, wie wichtig dieser Dialog ist, und werden uns hier sehr aktiv einbringen.

Neben der Fracht spielen natürlich auch die Reiseziele für Passagiere eine große Rolle. Was ist derzeit beliebt und was kann man in den kommenden Jahren vom Standort Leipzig erwarten?

G.A.: Reisen von Leipzig/Halle aus soll auch in Zukunft attraktiv sein. Wissen Sie eigentlich, dass man wie früher schon einmal seit dem vergangenen Jahr wieder aus LEJ nach Paris fliegen kann? Wichtig ist mir, dass wir Verbindungen innerhalb von Europa schaffen, die gute Reiseverbindungen in die ganze Welt bieten. Daran werden wir mit Hochdruck arbeiten. Und die beliebten Urlaubsorte sind natürlich weiter Standard im Programm. Im Sommer kommt jetzt Athen neu dazu. Das lohnt sich auf jeden Fall.

Haben Sie ein persönliches Lieblingsreiseziel?

G.A.: Allein durch meinen Beruf bin ich schon viel gereist und habe viele interessante Orte sehen dürfen. Da fällt es schwer, sich festzulegen. Aber im Urlaub ziehe ich Ruhe vor, idealerweise in den Bergen.

Was viele nicht wissen: Flughäfen sind viel mehr als nur Start- und Landeplatz. Gerade hier in Leipzig siedeln sich immer mehr Unternehmen mit ihren Büros an. Welche Vorteile überzeugen da und wie wirkt sich das langfristig auf den Flughafen und die Umgebung aus?

G.A.: Ganz klar die gute Lage! Zentrale Lage in Europa mitten in einer prosperierenden Region, zwei Autobahnen, die Anbindung an den Fernverkehr der Bahn und so weiter. Wir sehen uns daher mehr als ein Mobilitätsknoten. Diese Kombination ist ziemlich einzigartig und eine große Chance für uns.

Fliegen Sie privat eigentlich gern und wohin ging Ihr letzter Flug?

G.A.: Da ich in Südamerika aufgewachsen bin, kenne ich Fliegen seit frühester Kindheit als Teil des Familienlebens, da wir regelmäßig nach Deutschland fliegen. Ich liebe den Augenblick, wenn man durch die Wolkendecke kommt und nur noch Blau und Sonne sieht. Und ohne Faszination für das Fliegen könnte ich wohl auch den Job nicht machen.

Letzte Frage: Neben dem Flughafen – was ist Ihr Lieblingsort in Leipzig?

G.A.: Leipzig hat eine faszinierende Dynamik und sich beeindruckend entwickelt, vor allem wenn ich an die Kunst- und Kulturszene denke. Aber besonders schön finde ich es an den Seen im Umland. Da lohnt sich ein Ausflug immer. ☺

D328eco

WUNDERFLUGZEUG MADE IN LEIPZIG

Am Flughafen Leipzig/Halle hat man große Pläne. Hier entwickelt der Flugzeughersteller Deutsche Aircraft in den kommenden Jahren das Flugzeug der Zukunft und ebnet somit einen neuen Weg in Richtung Nachhaltigkeit im Flugverkehr. D328eco heißt die neue Maschine, die Reisen nicht nur preiswerter, sondern auch nachhaltiger gestaltet.

Die D328eco fliegt in über 30.000 Fuß Höhe (etwa 9,1 Kilometer) und somit wesentlich höher als konventionelle Maschinen. Damit liegt sie konstant über dem Wetter und kann wenig benutzte Luftstraßen nutzen, da andere Maschinen in

anderen Höhenmetern unterwegs sind. Das bedeutet insgesamt kürzere Flugstrecken und einen reduzierten Kraftstoffverbrauch. Im Vergleich mit gleichgroßen Jets stößt die D328eco über 30 Prozent weniger CO₂ aus.

Besser, leiser, umweltschonender

Durch die große Flughöhe wird auch der Überfluglärm deutlich verringert: bis zu fünf Prozent leiser soll die neue Maschine sein. Start- und Landemanöver fallen ebenfalls geräuschärmer aus, da die 328er-Serie in der Lage ist, sehr steil abzuheben und zu landen. Experten sprechen hier von einem „steep approach“.



Ein Flugzeug wie ein Geländewagen – die D328eco kann selbst auf Eis landen.

Fliegen unter erschwerten Bedingungen

Aber damit noch nicht genug: das Flugzeug ist auch noch wesentlich robuster als herkömmliche Maschinen. Statt auf Start- und Landebahnen kann die D328eco auch auf Gras, Schotter, Eis oder Sand starten. Wenn die klassischen Rollbahnen entfallen, könnten Passagiere in der Zukunft wesentlich näher an die Zielorte gebracht werden. Die Deutsche Aircraft formuliert den Anspruch, dass man mit der 328er-Serie beinahe überall abheben kann, „von der arabischen Wüste bis in den Himalaya“.

Ein Schritt Richtung Zukunft

Bereits 2025 sollen die neuen Flugzeuge in Betrieb genommen werden. Bis zu 43 Passagiere kann die D328eco aufnehmen. Durch den Bau der Eco-Reihe sollen etwa 300 neue Arbeitsplätze am Flughafen Leipzig/Halle entstehen. Für Dave Jackson, Geschäftsführer der Deutschen Aircraft, ist das Vorhaben ein Schritt in Richtung Zukunft: „Wir wollen der führende Flugzeughersteller werden, der weltweit für saubere Energie, Innovation und ausgezeichnete Leistung wahrgenommen wird.“ ☺

Rückblick

AIRPORT WIRD 95 JAHRE ALT

Zum Jubiläum unternimmt LEJ Nachbar eine Zeitreise zurück zu den Anfängen.

Die Geschichte des Leipziger Flughafens beginnt am 25. April 1927, als das erste Flugzeug auf dem „Großflughafen Halle-Leipzig bei Schkeuditz“ landet. Zwei Jahre später siedelt sich die Deutsche Lufthansa mit eigenen Werkstätten in Schkeuditz an. In den Folgejahren wird das Gelände bebaut und modernisiert. Bereits 1938 kann der Flughafen Berlin-Tempelhof im 20-Minuten-Takt angefliegen werden, mit mehr als 40 Starts pro Tag zählt der Airport zu einem der verkehrsreichsten Flughäfen Deutschlands.

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges findet diese Entwicklung ein jähes Ende. Der zivile Flugverkehr wird stark eingeschränkt, die deutsche Luftwaffe übernimmt die Anlage für militärische Zwecke. Fortan werden in den Lufthansa-Werkstätten Kriegsgeräte hergestellt. Im April 1944 zerstören alliierte Bomber große Teile der Flughafenanlage. 1945 verhindern zwei Mitarbeiter der

Lufthansa-Werkstätten eine von der Wehrmacht geplante Sprengung der Flughafenanlage und können so den Airport vor seinem vorzeitigen Ende bewahren.

DDR und Neubeginn

Nach Kriegsende wird die Firma Flugzeugbau Schkeuditz zum Volkseigentum erklärt und in VEB Maschinen- und Apparatebau umbenannt. Die erste Produktionslinie besteht zunächst aus Kühlanlagen. Acht Jahre soll es dauern, bis man im VEB wieder Flugzeuge repariert. Fortan wird der Flughafen während der Leipziger Messe genutzt, erst 1972 wird der ständige Flugverkehr wieder aufgenommen.

Mit dem Ende der DDR wird im September 1990 die Flughafen Leipzig GmbH durch die Treuhandanstalt gegründet. Etwa ein halbes Jahr später bekommt der Flughafen seinen finalen Namen Flughafen Leipzig/Halle GmbH. Der einmillionste Fluggast innerhalb eines Jahres wird im Dezember



Das „Schkeuditzer Tageblatt“ berichtet 1927 von der erfolgreichen Landung auf dem Flughafen Halle-Leipzig.

1992 begrüßt. Drei Jahre später sind es bereits zwei Millionen Fluggäste pro Jahr.

Entwicklung zu einem der größten Luffracht-drehkreuze

Durch die im März 2000 eröffnete Start- und Landebahn Nord sind am Flughafen nun auch interkontinentale Flüge möglich. 2002 entsteht eine Verbindung der

Deutschen Bahn, die Passagiere von den Hauptbahnhöfen Leipzig und Halle zum Airport bringt. Ein weiterer Meilenstein wird im Mai 2008 erreicht, als das europäische Luffracht-drehkreuz von DHL eröffnet wird. Heute ist der Flughafen Leipzig/Halle das viertgrößte Luffracht-drehkreuz in Europa. Jedes Jahr werden hier mehr als 1,6 Millionen Tonnen an Fracht in mehr als 200 verschiedene Zielorte transportiert. ☺

1927: Aufnahme des Flugbetriebs am Flughafen Halle-Leipzig

1939: Deutsche Luftwaffe übernimmt den Flughafen

1972: Flughafen Leipzig nimmt wieder ständigen Flugverkehr auf

1990: Gründung der Flughafen Leipzig GmbH

2008: DHL eröffnet sein europäisches Luffracht-drehkreuz

PROJEKTE FÜR DIE NACHBARSCHAFT

Der Flughafen Leipzig/Halle unterstützt kulturelle, sportliche und soziale Projekte in der Region. Im Austausch mit den angrenzenden Städten und Gemeinden steht dabei besonders die Kinder- und Jugendarbeit im Fokus.

Gute Nachbarn helfen sich, wo sie können. Dem Flughafen Leipzig/Halle ist es wichtig, soziale Projekte zu fördern und dabei eng mit den Vereinen und Einrichtungen in der Region zusammen zu arbeiten. Der Airport unterstützt deshalb über 130 Kindertagesstätten, Schulen, Vereine, Jugendklubs und Veranstaltungen, die im 256 Quadratkilometer großen Nachtschutzgebiet rund um den LEJ liegen. Besondere Förderung bekommen dabei sportliche und kulturelle Projekte für die jüngeren Generationen. Bei den Sponsorings steht der Flughafen in engem Austausch mit den Bürgermeistern, Gemeindevertretern und Einwohnern der angrenzenden Städte und Dörfer und hat immer ein offenes Ohr für neue Projektvorschläge und Kooperationen.

Wenn möglich, beziehen wir unsere Partner ein. Im Oktober 2021 initiierte der LEJ ein Treffen aller sächsischen Lions



Thomas Reinhold (r.), Leiter Kommunikation und Politikbeziehungen der MFAG, und Stefan Neubert, Distrikt Governor der Lions Cubs Sachsen bei der Spendenübergabe.

Clubs auf dem Flughafengelände. Nach dieser jährlich abgehaltenen Distriktveranstaltung sammelten die Lions Spenden für den Schkeuditzer Jugendclub „Neue Welle“ in Glesien und das Kinder- und Jugendheim „Gutshaus Biesen“, das im gleichnamigen Rackwitzer Ortsteil angesiedelt ist. Der Jugendclub „Neue Welle“ bietet Freizeitaktivitäten für Kinder und

junge Erwachsene an. Zusätzlich unterstützen Sozialarbeiter Kinder und Jugendliche in schwierigen Lebenssituationen. Im Gutshaus Biesen stehen therapeutische Familienarbeit und Erziehungshilfen im Vordergrund. Stefan Neubert, Mitglied im sächsischen Lions-Kabinett, übergab an beide Einrichtungen einen Scheck von je 1.000 Euro. ✦



KINDERN ERKLÄRT: KONDENSSTREIFEN

Liebe Kids, aufgepasst!

Die weißen langen Streifen, die ihr so oft am Himmel seht, nennt man KONDENSSTREIFEN. Ihr könnt sie euch wie künstliche Wolken vorstellen, nur dass sie eben völlig anders geformt sind. Doch wieso verursachen Flugzeuge überhaupt solche Streifen? Sicherlich nicht, um den Himmel anzumalen.

Genau wie Autos benötigen Flugzeuge Treibstoff, um sich fortzubewegen. Bei Autos heißt dieser Treibstoff Benzin, bei Flugzeugen sagt man Kerosin. Im Motor des

Flugzeuges wird das Kerosin verbrannt – somit entsteht die nötige Energie, die das Flugzeug zum Fliegen braucht. Wenn aber etwas verbrannt wird, entsteht Rauch oder Dampf – denkt einmal an euer letztes Lagerfeuer zurück oder an den Nebel, der in Filmen oder Theateraufführungen aus der Nebelmaschine kommt.

Bei Flugzeugen ist das genauso: Kerosin wird verbrannt und dabei entsteht Dampf, der aus den Triebwerken des Flugzeugs ausgestoßen wird. Normalerweise

würdet ihr diesen Dampf aber gar nicht sehen können, denn er ist – genau wie beim Wasserkocher – farblos. Wenn er sich aber mit besonders kalter und feuchter Luft vermischt, dann wird er schlagartig wieder flüssig – das nennt man KONDENSATION. Und weil es da oben bei den Flugzeugen ständig eiskalt und feucht ist, gefriert der Dampf oft sogar. Wie in echten Wolken entstehen somit kleine Wassertropfen und Eiskristalle. Diese reflektieren das Sonnenlicht, daher die weiße Farbe. ✦

LIEBE
NACHBARN,
GEBEN SIE UNS
IHR FEEDBACK

Liebe Nachbarn, uns liegen
Ihre Gedanken am Herzen.

Wir geben Ihnen deswegen die Möglichkeit, uns eine Rückmeldung zu geben: Worüber möchten Sie in der nächsten Ausgabe etwas lesen? Was ist verbesserungswürdig? Was bedrückt Sie oder welches Thema soll genauer beleuchtet werden? Schreiben Sie uns, was Sie beschäftigt, an diese E-Mail-Adresse:

redaktion@lejnachbar.de



 LEIPZIG·HALLE
AIRPORT

Impressum

Herausgeber:

Flughafen Leipzig/Halle GmbH
Terminalring 11
04435 Flughafen Leipzig/Halle
www.LEJ-Nachbarn.de

Redaktion und Layout:

WOLFFBERG
Management Communication GmbH
www.wolffberg.de

Fotonachweise:

© 1xpert, aapsky, bmf-foto.de,
Can Yesil, noman77, Thomas Söllner,
viperagg, wildman, Yakobchuk Olena/
AdobeStock, Deutsche Regional
Aircraft GmbH, Flughafen Leipzig/
Halle GmbH, Maya Iseli, WOLFFBERG

Druck:

Variograph Druck- und
Vertriebs GmbH

Auflage:

60.000

Redaktionsschluss:

17. März 2022