



**Mitteilung zur Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten am 09.02.2021  
Stellungnahme der Stadt Halle (Saale) zur 15. Planänderung Start- und Landebahn Süd  
mit Vorfeld des Flughafens Leipzig/Halle gemäß §§ 8 und 10 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 3a  
Satz 1 VwVfG**

Mit Schreiben vom 12.08.2020 hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Landesdirektion Sachsen, einen Antrag auf die 15. Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“ in der Fassung seiner Ergänzungen und Änderungen gestellt. Geplant sind u. a. die Umgestaltung und Erweiterung des DHL-Vorfelds (Vorfeld 4), der Bau neuer Rollwege, neuer Enteisungsflächen, einer Schneedeponie sowie sonstiger Nebenanlagen und Entwässerungen.

Die Stadt Halle (Saale) wurde als Trägerin öffentlicher Belange aufgefordert, zum vorgenannten Antrag Stellung zu nehmen.

Aus Sicht der Stadt Halle (Saale) sind die vorliegenden Unterlagen nicht ausreichend, um eine abschließende Beurteilung durchführen zu können.

In der Luftverkehrsprognose vom März 2020 der Fa. Intraplan Consult GmbH wird im Kapitel 4.3 dargestellt, dass die DHL wie auch die anderen KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paket-) ihre Flotte auf die Verfügbarkeit geeigneter Modelle ausrichtet. So entfallen beispielsweise die Flugzeuge vom Typ B757 und A300. Neu kommen jedoch die Flugzeuge vom Typ A321 und A330 hinzu. Grundsätzlich fehlen hier Einschätzungen der geänderten Flottenzusammensetzung nach der Flottenerneuerung und folglich der lärmphysikalischen Auswirkungen.

Während der Covid-19-Pandemie konnten Veränderungen des Flugbetriebes im Passagier- als auch im Frachtverkehr beobachtet werden. So stieg insbesondere der Frachtumschlag im Oktober 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8,7 %. Weiterhin wurde hinsichtlich des Passagierverkehrs ein lineares Wachstum angenommen. Dies kann aufgrund der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg angezweifelt werden. Ebenfalls wird angezweifelt, dass es zu keinen Änderungen hinsichtlich der Anzahl des sonstigen Verkehrs (u. a. Versorgungsflüge der Bundeswehr) kommen wird. Ferner wird der übrige Frachtverkehr, der nicht der DHL zuzuordnen ist, mit lediglich 120 Flugbewegungen wöchentlich als zu gering eingeschätzt. Dies gilt umso mehr, da im November 2020 Amazon Air den Betrieb am Flughafen Leipzig/Halle aufgenommen hat (<https://www.mdr.de/sachsen/leipzig/leipzig-leipzig-land/amazon-luftfrachtzentrum-leipzig-100.html>) und sich die Bundesregierung im Koalitionsvertrag vom 12. März 2018 für die Erweiterung der Frachtfluglandrechte am Flughafen Leipzig/Halle ausgesprochen hat.

*Demzufolge sollte abgeschätzt werden, mit welchen langfristigen Veränderungen in der Luftverkehrswirtschaft zu rechnen ist und ob Anpassungen der Luftverkehrsprognose erforderlich sind.*

Im Bericht über die Erstellung der Datenerfassungssysteme (DES) für den Planfall 2032 und den Prognoseullfall 2032 der Fa. AVIA Consult GmbH vom 08.04.2020 werden u. a. sowohl die Anflug- als auch die Abflugstrecken beschrieben. Die Stadt Halle (Saale) kritisiert die Anflugstrecken, die über die Ortslagen Lettin und Dörlau führen. Mit der Einführung der neuen Anflugverfahren, welche am 30.01.2020 veröffentlicht wurden, kam es zu vermehrten Beschwerden aus den vorgenannten Stadtgebieten. Aufgrund des Expressgeschäftes des Hauptnutzers DHL ist der Betrieb im Nachtzeitraum zwingend erforderlich. Anhand der bisherigen Erfahrungen ist festzuhalten, dass in der ersten Nachthälfte (ca. bis 1:30 Uhr) vorrangig Anflüge stattfinden.

*In Hinblick auf das beschriebene Anflugregime ist es bei der Betriebsrichtung 08 innerhalb des Nachtzeitraums aus Sicht der Stadt Halle (Saale) erforderlich, die Luftfahrzeuge westlich des Stadtgebietes zu führen, mindestens jedoch zu verteilen, um eine Nachtruhe zu gewährleisten.*

Überdies wurden zum Bericht zur Erstellung des DES Unklarheiten festgestellt. Es wurde die Tabelle 13 des Berichtes mit den Daten der Luftverkehrsprognose Anhang A-3 verglichen. Hierbei treten insbesondere im Bereich der innerdeutschen Flüge erhebliche Diskrepanzen hinsichtlich der Flugbewegungen auf. Diese betreffen nahezu alle Flugzeugklassen. Die Erläuterungen zur Tabelle 13 sind nicht ausreichend, um den Widerspruch auszuräumen. Insbesondere ist der festgestellte Zusammenhang zwischen der Verteilung der Flugbewegungen auf bestimmte Zielrichtungen und der Runway-Zuordnung nicht erkennbar.

Auf Seite 29 des Berichtes zum DES wird die Verteilung der Flugbewegungen auf die Start- und Landebahnen im Nachtzeitraum dargestellt. Demnach sollen 40 % der Starts auf der Nordlandebahn erfolgen. Werden die Landungen betrachtet, wird die Nordlandebahn lediglich mit 30 % der Flugbewegungen belegt. Diese Annahme widerspricht die von der Stadt Halle (Saale) in der Fluglärmkommission vertretenen Forderung einer gleichmäßigen Bahnverteilung. Des Weiteren entspricht das vorgenannte Verhältnis nicht dem empfohlenen Verhältnis des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses.

Ferner sind auf dem Plan Darstellung der Rollwege und Ersatzpositionen Prognoseplanfall 2032 die zusätzlichen Rollwege, die Gegenstand der Planänderung sind, nicht dargestellt.

*Der Bericht zum DES ist folglich zu überarbeiten. Hierbei sollte eine Klarstellung der aufgezeigten Diskrepanz erfolgen sowie eine gleichmäßige Bahnverteilung angestrebt werden. Das Kartenmaterial ist entsprechend zu ergänzen.*

In der Schalltechnischen Untersuchung – Fluglärmrechnungen – vom 31.07.2020 der Fa. OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH wird festgestellt, dass die beantragte sonstige bauliche Erweiterung wesentlich ist, da im Bereich des Vorfeldes 4 eine Pegelerhöhung größer 2 dB (A) prognostisch ermittelt wurde. Infolge dessen führt die bauliche Erweiterung dazu, dass der Flughafen kein Bestandsflughafen i. S. d. des FluLärmG ist und somit strengere Grenzwerte gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 lit. b) gelten.

Anhand der Verkehrszahlen aus der Luftverkehrsprognose ist erkennbar, dass sich der nächtliche Flugverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten um 8.000 Bewegungen im Planfall 2032 erhöhen wird. Im Plannullfall erhöht sich hingegen die Anzahl der zusätzlichen Flugbewegungen im Nachtzeitraum um ca. 5.900. Wird der Flugzeugmix hierbei betrachtet, ist festzustellen, dass der Anteil der Luftfahrzeuge Luftfahrzeuggruppe S 7 im Planfall um den Faktor 3,4 zu 2018 steigt. Lediglich der Anteil der Luftfahrzeuge der Gruppe S 5.2 reduziert sich um den Faktor 0,58 gegenüber dem Jahr 2018. Sowohl die Änderung des Flugzeugmixes hin zu größeren Flugzeugen als auch die erhöhte Anzahl der Flugbewegungen im Nachtzeitraum führt zu einer Erhöhung des Fluglärms.

Aufgrund des Expressgeschäftes des Hauptnutzers DHL ist der Betrieb im Nachtzeitraum zwingend erforderlich. Dies wurde im DHL-Erläuterungsbericht zur Entwicklung am Standort Flughafen Leipzig/Halle vom 13.01.2020 skizziert. Anhand der bisherigen Erfahrungen ist festzuhalten, dass in der ersten Nachthälfte (ca. bis 1:30 Uhr) vorrangig Anflüge stattfinden und ab 3:00 Uhr die Abflüge gestaffelt organisiert werden. Hieraus erwächst aus schalltechnischer Sicht ein erhebliches Störpotential, welches mit der Aufwachreaktion, gewürdigt werden sollte. Überdies ist festzustellen, dass sich das hinsichtlich der Flächenausdehnung Nachtschutzgebiet des 7. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses (ÄPFB) verkleinert, wodurch der Schutzanspruch virtuell kleiner wird, obwohl die rechnerisch ermittelten Schalldruckpegel an den einzelnen Immissionsorten steigen.

Im Mittel steigt die Lärmbelastung im Planfall innerhalb des Nachtzeitraumes an den Immissionsorten im Stadtgebiet um 4,2 dB (A) gegenüber dem Bezugsjahr 2018. Die Differenz zwischen dem Planfall und dem Plannullfall beträgt im Mittel 0,4 dB (A). Weiterhin ist festzustellen, dass sich die Ereignisse im Planfall, an denen der Maximalpegel von 68 dB (A) an den Immissionsorten in einer Durchschnittsnacht erreicht bzw. überschritten wird, im Mittel um den Faktor 3,8 erhöhen. Insbesondere der Immissionsort HAL\_05 (Halle-Radewell) ist hier mit dem Faktor 4,7 am stärksten betroffen. Danach folgt der Immissionsort HAL\_07 (Halle-Osendorf) mit einem Faktor von 3,7. Trotz dieser deutlichen Erhöhung der Lärmbelastung befinden sich lediglich die Immissionsorte HAL\_05 und HAL\_07 im Nachtschutzgebiet, obwohl sich mit Ausnahme der Immissionsorte HAL\_03 und HAL\_04 die übrigen untersuchten Immissionsorte im Nachtschutzgebiet des 7. ÄPFB befinden.

In den vergangenen Jahren seit Inbetriebnahme des Flughafens hat eine nicht nur gefühlte Zunahme der nächtlichen Lärmbelastung gegeben, insbesondere aber im Verlaufe des letzten Jahres. Deshalb ist eine Reduzierung der Nachtschutzzone im südlichen Stadtgebiet von Halle im Ergebnis einer Neuberechnung in der vorliegenden Form nicht nachzuvollziehen, umso mehr, als das Siedlungsbeschränkungsgebiet im Entwurf des neuen Regionalen Entwicklungsplans für die Planungsregion Halle im südlichen Stadtbereich von Halle erweitert wird. Hier besteht eine weitere Diskrepanz. Eine ungerechtfertigte Einschränkung der Planungshoheit der Stadt kann nicht hingenommen werden, da die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten, z. B. für Wohnungsbau und Gewerbe, durch Restriktionen u. a. aus dem Umweltschutz und ausbleibenden Eingemeindungen ohnehin stark eingeschränkt sind.

Dies ist kritisch zu sehen, da die Planfeststellungsbehörde im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss von 2004 im verfügbaren Teil unter A II.4.9.3. Folgendes geregelt hat:

*„Die FLHG (Flughafen Leipzig/Halle GmbH, Anm. des Verf.) hat bis Ende Februar eines Jahres (bis Februar 2016 jährlich, sodann alle drei Jahre) für das jeweils abgelaufene vorangegangene Kalenderjahr die Auswertung für die Nachtzeit von 22.00 bis 6.00 Uhr aufgrund der Dosis-Wirkungs-Beziehung des DLR gemäß Auflage A II.4.9.1. unter Berechnung des sich daraus ergebenden Gebietes einschließlich der Kontur mit einer notwendigen Pegeldifferenz von 25 dB(A) vorzulegen.*

*Die Planfeststellungsbehörde behält sich nachträgliche Anordnungen, insbesondere zur Abgrenzung des Nachtschutzgebietes für den Fall vor, dass in zwei aufeinander folgenden Jahren das so berechnete Gebiet über das planfestgestellte Nachtschutzgebiet oder das Nachtschutzgebiet nach Inbetriebnahme, sofern dies weiterreicht, hinausgeht. Ab dem Jahr 2019 bleiben nachträgliche Anordnungen vorbehalten, sofern die jeweilige Überprüfung hierfür ein Erfordernis ergibt.“*

Mit dieser Auflage möchte die Planfeststellungsbehörde sicherstellen, dass sie über alle wesentlichen Änderungen hinsichtlich des Flugbetriebes informiert wird und die daraus ergebenden Änderungen des Nachtschutzgebietes rechnerisch zu ermitteln sind. Hiermit sollte sichergestellt werden, dass eine Nachbesserung des Schallschutzes erfolgen kann, wenn lautere Flugzeuge am Flughafen verkehren. Hieraus ergibt sich ein dynamischer Nachtschutz in Abhängigkeit der Lärmsituation. Da die Berechnung nicht nach der vorgenannten Auflage erfolgt, ist das Nachtschutzgebiet faktisch eine Schlechterstellung gegenüber der jetzigen Nachtschutzzone

*Aus diesem Grund wird gefordert, dass das Nachtschutzgebiet nach den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses von 2004 in der Fassung seiner Änderungen und Ergänzungen für den Prognosehorizont 2032 berechnet wird.*

Abschließend fehlen aus Sicht der Stadt Halle (Saale) weitere Untersuchungen. Dies betrifft insbesondere ein lärmmedizinisches Gutachten, eine Betroffenheitsanalyse sowie ein Lärmschutzkonzept.

Aufgrund des bereits beschriebenen Nutzungskonzeptes der DHL sind vermehrte Anflüge in der ersten Nachthälfte sowie entsprechende Abflüge in der zweiten Nachthälfte zu beobachten. Die sich hieraus ergebenden Stress- und Aufwachreaktionen sind in einem lärmmedizinischen Gutachten zu bewerten.

Der vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen lassen sich keine Angaben zur Anzahl der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner innerhalb der berechneten Lärmkonturen entnehmen. Folglich kann nicht beurteilt werden, wie viele Personen durch den Plannullfall und den Planfall gegenüber der jetzigen Situation betroffen sind. Die Betroffenheitsanalyse ist anhand des Nachtschutzgebietes, welches wie oben beschrieben, berechnet wurde, durchzuführen.

Den Unterlagen lassen sich ebenfalls keine Aussagen zu aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen zu entnehmen. Auch wenn die Stadt Halle (Saale) nicht von aktiven Maßnahmen wie Lärmschutzwänden etc. partizipieren kann, stellt jedoch der Einsatz modernster Luftfahrzeuge eine Möglichkeit dar, die Geräuscheinwirkungen grundsätzlich zu reduzieren. Um eine Schlechterstellung der lärmbeeinträchtigten Personen zu vermeiden, sind Maßnahmen nach dem Stand der Technik umzusetzen. So sind für Wohnräume und sonstige nicht nur vorübergehend genutzte Räume, die in dem Nachtschutzgebiet, welches nach dem Planfeststellungsbeschluss von 2004 berechnet wurde, liegen, Schallschutzvorrichtungen nach dem Stand der Technik, die eine Lüftungsplanung nach DIN 1946-6 berücksichtigen, vorzusehen. Bzgl. der Schalldämmlüfter sind dem Stand der Technik entsprechende Be- und Entlüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung umzusetzen. Darüber hinaus sollte die Antragstellerin dazu verpflichtet werden, bereits bestehende passive Schallschutzmaßnahmen wie beispielsweise Schalldämmlüfter durch moderne Anlagen zu ersetzen, da diese moralisch verschlissen sind.

*Den Antragsunterlagen sind um ein Schallschutzkonzept, eine Betroffenheitsanalyse sowie ein lärmmedizinisches Gutachten zu ergänzen.*

Bis zur Vorlage der aus Sicht der Stadt Halle (Saale) erforderlichen Unterlagen, kann eine abschließende Meinungsbildung im Rahmen der Trägerbeteiligung nicht erfolgen.

René Rebenstorf  
Beigeordneter