STADT HALLE (SAALE)
DER OBERBÜRGERMEISTER

hallesaale
HÄNDELSTADT

Geschäftsbereich II
Stadtentwicklung und Umwelt

Ansprechpartner: Herr Pleyer

Akz: 67.2.2.01/LuftVG/20-3

Hansering 15
06108 Halle (Saale)
Telefon: 0345 221-4673
Telefax: 0345 221-4667
E-Mail: umwelt@halle.de

Sprechzeiten:
Di. 9-12 Uhr und 13-18 Uhr
Do. 9-12 Uhr und 13-15 Uhr

Sie erreichen uns:
Straßenbahnlinien: 1, 2, 5, 6, 10
Station: Joliot-Curie-Platz

Stadt Halle (Saale) · 06100 Halle (Saale)

Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

1. September 2023

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
Ihr Zeichen: 32-0522/1054/10

Sehr geehrte Damen und Herren,

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.

Mit Schreiben vom 22.05.2023 haben Sie die erste Tektur der 15. Planänderung vom 12.08.2020 übersandt.

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

Aus Sicht der Stadtentwicklung sind aber insbesondere die Entwicklung von Flugbewegungen und die damit verbundenen Auswirkungen auf den Fluglärm von Interesse, da sich diese auf die Siedlungsentwicklung und die Arbeits- und Lebensqualitäten der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt haben kann.

Die den Angaben zugrundeliegenden Daten werden u.a. zur Berechnung des sog. Siedlungsbeschränkungsgebietes und des Nachtschutzgebietes genutzt. Insbesondere das Siedlungsbeschränkungsgebiet hat Auswirkungen auf die Bauleitplanung der Stadt Halle (Saale), da in-

nerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes Planungen zur Ausweisung neuer Wohngebiete nicht möglich sind.

Bislang sind davon in Halle Ausläufer der südlichen Stadtgebiete Osendorf, Radewell und Ammendorf betroffen, in denen auch aus anderen Gründen, u. a. Naturschutz sowie wenige verfügbare, geeignete Entwicklungsflächen, keine neuen Planungen vorgesehen sind. Eine Ausweitung des Siedlungsbeschränkungsbereiches aufgrund zunehmender Lärmbeeinträchtigungen muss aber unbedingt vermieden werden.

Im Zuge der hier vorliegenden 15. Planänderung (Start-/Landebahn Süd), 1. Tektur, wurde durch OBERMEYER Infrastruktur GmbH Co. KG eine „Schalltechnische Untersuchung – Fluglärmberechnung – Fortschreibung der Untersuchung vom 31.07.2020 unter Berücksichtigung der modifizierten Abflugverfahren" erstellt (Stand: 15.03.2023) (Ordner 5 der Planunterlagen).

Eine Zunahme der Lärmbelastung von über 2 dB(A) ist in südöstlicher Richtung zu verzeichnen (s. Abb. 1, S. 13).

Weiterhin heißt es in der Zusammenfassung (S.19/20):
„In Abschnitt 4.1.3 dieser Untersuchung wird aufgezeigt, dass die beabsichtigte bauliche Erweiterung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle eine wesentliche bauliche Erweiterung dar-stellt. Im Falle der Genehmigung des beantragten Ausbauvorhabens ist der Flughafen Leipzig/Halle zukünftig nicht mehr als Bestandsflughafen sondern als wesentlich baulich erweiterter Flugplatz – mit entsprechend abgesenkten Grenzwerten – einzustufen.

Pegelerhöhungen von mindestens 2 dB(A) betreffen lediglich das direkte Umfeld der geplanten Vorfelderweiterung. Innerhalb des in der Abbildung 1 gezeigten Bereichs mit einer Pegelerhöhung um mindestens 2 dB(A) befindet sich keine Bebauung, insbesondere keine Bebauung mit Wohnnutzung. Außerhalb dieses Bereichs liegt die Pegelerhöhung nachts unterhalb von 2dB(A) (siehe Bild 4). Vorhabensbedingt erhöht sich die Fluglärmbelastung zwi-schen Prognosenullfall 2032 (mod.) und Planfall 2032 (mod.) an den 165 Nachweispunkten [Anmerk.: davon 7 Nachweispunkte innerhalb des Stadtgebietes von Halle (Saale)] tags um maximal 0.8 dB(A) (Median + 0.3 dB(A)) nachts um maximal 1.5 dB(A) (Median + 0.4 dB(A)). Die Veränderungen liegen unterhalb von +2 dB und stellen für die ausgewählten Nachweispunkte somit keine i.S.d. FluLärmG als wesentlich einzustufende Erhöhung der Fluglärmbelastung dar."

Die Nachweispunkte für Halle (Saale) sind:
HAL_01 Halle-Rattmansdorf, Dorfplatz 4 (Wohnhaus) [Anmerk.: Nachweispunkt liegt administrativ in der Gemeinde Schkopau im Saalekreis)
HAL-02 Halle-Planena, Dorfstraße 11 (Wohnhaus)
HAL-03 Halle-Beesen, Milchstraße 2 (Pflegeheim)
HAL-04 Halle, Kurt-Wüsteneck-Str.21 (Sekundarschule)
HAL-05 Halle-Radewell, Am Hohen Holz 20 (KiTa)
HAL-06 Halle-Radewell, Dachsweg 1 (Pflegeheim)
HAL-07 Halle-Osendorf, Knappenstraße 11 (Wohnhaus)

Für diese Nachweispunkte, die sich ausschließlich im südlichen und südöstlichen Stadtgebiet befinden, werden demnach keine Überschreitungen der Pegelerhöhungen von mindestens 2 dB(A) prognostiziert. Dabei geht man im Planfall 2032 gegenüber dem Ist-Zustand 2018 sowohl von einer Zunahme der Flugbewegungen als auch der Anzahl schwererer Flugzeuge aus.

Ungeachtet dessen gibt es nach wie vor Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern aus dem östlichen und zunehmend dem nördlichen Stadtgebiet, die über Lärmbelästigungen durch Fluglärm insbesondere in den frühen Morgenstunden klagen. Teilweise wird das Stadtgebiet dort

in Höhen von deutlich unter 3000 m überflogen. Es wird befürchtet, dass diese Beeinträchtigungen sich durch die prognostizierte Zunahme des Luftverkehrs und größere und schwerere Maschinen noch verstärken.

Für die Stadtentwicklung ist das deshalb von Interesse, weil der nordöstliche und nordwestliche Stadtraum in unserer, an potenziellen Entwicklungsflächen nicht unbedingt reichen, Stadt für die Baulandausweisung an Bedeutung gewinnt. Dabei gilt es auch, gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse zu wahren.

Mit Blick auf die Fortschreibung der Schalltechnischen Untersuchung vom 31.07.2020 unter Berücksichtigung der modifizierten Ablfugverfahren der Firma OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG vom 15.03.2023 wird dargestellt, dass sich die Nutzung der Start- und Landebahnen wie folgt abbildet:

Prognosefall	Zeitraum	SLB-Nord [%]	SLB-Süd [%]
Prognosenullfall 2032	Tags	48,4	51,6
	Nachts	37,4	62,6
	Gesamt	43,5	56,5
Planfall 2023	Tags	46,4	53,6
	Nachts	40,1	59,9
	Gesamt	43,5	56,5

Diese Annahmen sind Teil der Fluglärmberechnungen gemäß der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb. In diesem Sinne sei auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 9. November 2006 (BVerwG 4 A 2001.06) verwiesen. Demnach ist die Planfeststellungsbehörde nicht ermächtigt, eine konkrete Festsetzung der Verteilung der Flugbewegungen auf beide Start- und Landebahnen festzusetzen, denn die Verteilung des Flugverkehrs ist nach § 27c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) Aufgabe der Flugsicherung und die Festlegung von Flugverfahren nach § 27a Luftverkehrsordnung (LuftVO) Aufgabe des Luftfahrtbundesamtes (vgl. RNr. 80).

Somit erscheint es fraglich, ob die Verteilung der Start- und Landebahnen in den vorgenannten Verhältnissen tatsächlich erfolgen wird. Dies hat folgerichtig Konsequenzen für die Fluglärmberechnungen inkl. der neu eingereichten Betroffenheitsanalyse. Es sei hier auf die Fluglärmmessungen des Flughafens Leipzig/Halle verwiesen, welche teilweise höhere Mittelungspegel im Nachtzeitraum aufweisen. Dies lässt sich dadurch erklären, dass die Abwicklung des Flugverkehrs fast ausschließlich von der SLB-Süd erfolgt. Insofern sollte durch die Planfeststellungsbehörde abgewogen werden, ob die vorgenannten Verteilungen tatsächlich herangezogen werden.

Erfreulicherweise wurde eine Betroffenheitsanalyse, die unter anderem die Stadt Halle (Saale) gefordert hat, nachgereicht. Hieraus ist erkennbar, dass durch die Realisierung des Vorhabens eine erhebliche Erhöhung der Fluglärmbetroffenen zu erwarten ist. Mit Blick auf die Stadt Halle (Saale) nimmt die Anzahl der fluglärmbetroffenen Einwohner im Pegelband von 45 bis 48 dB (A) um 574 zu. Dies stellt in diesem Pegelband den drittgrößten Zuwachs dar. Obwohl im Pegelband zwischen 48 und 50 dB (A) 165 lärmbetroffene Einwohner weniger prognostiziert werden, nimmt die Anzahl der Fluglärmbetroffenheiten im Pegelband zwischen 50 und 55 dB (A) um 318 zu. In diesem Pegelband stellt dies den höchsten Zuwachs im Vergleich zu den anderen Ortschaften dar. Auch wenn die Stadt Halle (Saale) keine Betroffenheiten in den Pegelbändern größer 60 dB (A) aufweist, macht die Stadt Halle (Saale) auf den Zuwachs der betroffenen Einwohner aufmerksam. In diesem Zusammenhang sei auf die höchstrichterlichen Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes verwiesen (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 9.95 - BVerwGE 101, 1 <9 f.>; Urteil vom 28. Oktober 1998 - BVerwG 11 A 3.98 - BVerwGE 107, 350 <357>) BVerwG, Urteil vom 17. November 1999, a.a.O. S. 89 f.; BVerwG, Urteil vom 10. November 2004 – 9 A 67/03 –, Rn. 44, juris).

Mit Bedauern musste die Stadt Halle (Saale) feststellen, dass geforderte Unterlagen nicht nachgereicht worden sind. Dies betrifft insbesondere ein lärmmedizinisches Gutachten sowie ein Lärmschutzkonzept.

Aufgrund des 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.

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 lärmbetroffenen 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.

Ebenfalls wurde ebenfalls nicht die Forderung der Stadt Halle (Saale) berücksichtigt, dass das Nachtschutzgebiet nach den Vorgaben des Planfeststellungbeschlusses von 2004 in der Fassung seiner Änderungen und Ergänzungen unter Berücksichtigung aktualisierter Erkenntnisse berechnet wurde. Gerne begründet die Stadt Halle (Saale) die Notwendigkeit, wie sie es bereits in ihrer Stellungnahme getan hat.

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 Lärmbeeinträchtigung 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 verfügenden 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 ergebenen 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.

In der Luftverkehrsprognose wird ersichtlich, dass nicht nur DHL sondern sich auch weitere Logistikunternehmen mit Flugzeugflotte angesiedelt haben bzw. noch ansiedeln und bis zum Prognosejahr 2032 entsprechend entwickeln werden. Diesem Trend ist mit einer erweiterten Prognose bzw. einem Sicherheitszuschlag Rechnung zu tragen.

In den Unterlagen wird aufgeführt, dass eine Flottenmodernisierung seitens der DHL erfolgen wird, was grundsätzlich aus lärmtechnischer Sicht positiv zu bewerten ist. Jedoch fehlen hier verbindliche Zusagen, bis wann die Modernisierung erfolgt. Überdies lässt sich die Modernisierung nicht mittels Nebenbestimmung festsetzen, wodurch keine Verbindlichkeit

gegeben ist. Dies hat logischerweise direkte Konsequenzen auf den Fluglärm und ist aus Sicht der Stadt Halle (Saale) somit zu würdigen.

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

Mit freundlichen Grüßen

René Rebenstorf
Beigeordneter

STADT HALLE (SAALE)
DER OBERBÜRGERMEISTER

hallesaale
HÄNDELSTADT

Geschäftsbereich II
Stadtentwicklung und Umwelt

Stadt Halle (Saale) · 06100 Halle (Saale)

Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Ansprechpartner: Herr Pleyer

Akz: 67.2.2.01/LuftVG/20-3

Hansering 15
06108 Halle (Saale)
Telefon: 0345 221-4673
Telefax: 0345 221-4667
E-Mail: umwelt@halle.de

Sprechzeiten:
Di. 9-12 Uhr und 13-18 Uhr
Do. 9-12 Uhr und 13-15 Uhr

Sie erreichen uns:
Straßenbahnlinien: 1, 2, 5, 6, 10
Station: Joliot-Curie-Platz

18. September 2023

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
Ihr Zeichen: 32-0522/1054/10

Sehr geehrte Damen und Herren,

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.

Mit Schreiben vom 22.05.2023 haben Sie die erste Tektur der 15. Planänderung vom 12.08.2020 übersandt.

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

Seitens der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Halle (Saale) wurde noch eine Stellungnahme zum vorgenannten Vorhaben abgegeben, welche ich Ihnen in Ergänzung der bereits eingereichten Stellungnahme vom 01.09.2023 mit der Bitte um Berücksichtigung übersenden möchte.

Die Anmerkungen der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) aus der Gesamtstellungnahme von Februar 2021 zum Antrag auf die 15. Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“ wurden in den Unterlagen der ersten Tektur vom 04.05.2023 in Gänze nicht berücksichtigt. Die Stellungnahme der UNB vom 09.02.2021 wird daher noch mal angeführt.

Die eingereichten Unterlagen enthalten keine vollständigen Aussagen zu den möglicherweise betroffenen FFH-Gebieten in der Stadt Halle (Saale). Diese müssen ergänzt werden.

Zum UVP-Bericht (Unterlage 111_1)
Im Punkt 2.4 wird als wichtigstes Merkmal für die Betriebsphase eine Erhöhung der Flugbewegungszahlen angegeben. Nach der Verkehrsprognose (INTERPLAN, 2020) steigt die Zahl der Flugbewegungen im Frachtflugverkehr im Planfall 2032 um 8,1 Tsd. Gegenüber dem Prognosenullfall 2032, die zudem überwiegend nachts stattfinden.

Der Einfluss von Fluglärm in größerer Entfernung wird in Zusammenhang mit den Unterlagen zu FFH- und SPA-Verträglichkeit thematisiert. Hier wird lediglich das SPA „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ aufgrund des Vorkommens zweier auch nachtaktiver Vogelarten in die Argumentation einbezogen. Weitere FFH-Gebiete und SPA in größerer Entfernung wurden nicht näher betrachtet, da in Bezug auf diese vorhabenbedingte Auswirkungen von vornherein auszuschließen seien. Diese Aussage ist durch Fakten zu begründen!

Für die im Zusammenhang mit der Erweiterung des Flughafens - 15. PÄ geplanten Anflugstrecken ist aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auszuschließen, dass die FFH-Gebiete DE4437-308 „Dölauer Heide und Lindbusch bei Halle“ und DE4437-302 „Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle“ betriebsbedingt beeinträchtigt werden können. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, in welchem Maße (Überflughöhen, Frequenzen, Zeiten, Anteil Großraumflugzeuge usw.) die FFH-Gebiete überflogen werden. Vor diesem Hintergrund ist unter Hinzuziehung der genannten betriebsbedingten Wirkungen eine Vorprüfung zur Verträglichkeit für beide Schutzgebiete zu ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

René Rebenstorf
Beigeordneter