

Herrn  
Helmut Gobsch  
Max-Reger-Straße 15  
06110 Halle (Saale)

Dienstgebäude: Marktplatz 1

Auskunft erteilt: Kerstin Doering  
Telefon: (0345) 221-1115  
Telefax: (0345) 221-1117  
Sprechzeiten: Mo/Di/Do/Fr 10 - 18 Uhr

Sie erreichen uns: Haltestelle Marktplatz

Internet: [www.halle.de](http://www.halle.de)  
E-Mail: [buengerbriefkasten@halle.de](mailto:buengerbriefkasten@halle.de)

Halle (Saale), 09. März 2006

Sehr geehrter Herr Gobsch,

bezüglich Ihrer Anfrage per E-Mail vom 08.12.2005 („Militarisierung des Flughafens“ und Phänomene) und Ihrer mündlichen Nachfrage in der Einwohnerfragestunde der Stadtratssitzung vom 22.02.2006 möchte ich Ihnen nun gern nachfolgende Informationen übermitteln. Für die verspätete Beantwortung möchte ich Sie um Entschuldigung bitten.

### **Flughafen Leipzig/Halle**

1. Welche zusätzlichen Terrorgefahren bestehen aufgrund der unten dargestellten Fakten für die Bürger von Halle ?

Eine Militarisierung der Region Leipzig/Halle liegt nicht vor. Die Frachtfluggesellschaft „Volga Dnepr“, die voraussichtlich zwei Luftfahrzeuge vom Typ Antonov AN 124-100 am Flughafen Leipzig/Halle stationieren wird, ist eine zivile Luftfahrtgesellschaft. Das betreffende Luftfahrzeug vom Typ AN 124-100 ist ein ziviles Transportflugzeug. Die Behauptung (und teilweise durch die Presse gewählte Formulierung), dass es sich bei der vorgesehenen Stationierung um „Nato-Flugzeuge“ handelt, ist daher falsch. Richtig dagegen ist, dass der Impuls für die Stationierung der Transportflugzeuge am Flughafen Leipzig/Halle ein Rahmenvertrag zwischen NATO und Volga Dnepr/Designbüro Antonov ist.

2. Sind Sie als Mitglied des Aufsichtsrates des Flughafens Leipzig/Halle von diesen Fakten informiert worden?

In den Medien wird schon seit über einem Jahr (vgl. u.a. „Die Welt“ vom 05.03.2005) über die mögliche Stationierung mehrerer ziviler Transportflugzeuge vom Typ AN 124-100 berichtet.

Da der Betrieb dieser Transportflugzeuge am Flughafen Leipzig/Halle genehmigungsrechtlich zulässig ist, gibt es keinerlei Informationspflicht – weder durch den Flughafenbetreiber gegenüber den Gesellschaftern oder der Öffentlichkeit noch der Gesellschaftervertreter gegenüber anderen Gremien. Eine „Umwidmung“ des Flughafens Leipzig/Halle zu einem Militärflughafen, wie sie von Seiten verschiedener Interessengruppen kommuniziert wird, wird weder juristisch noch faktisch eintreten.

#### 4. Welche zusätzliche Lärmbelastung geht von den Antonov-Flügen für die hallesche Bevölkerung aus?

Durch den Neubau der Start- und Landebahn Süd, der eine Neuausrichtung in paralleler Lage zur bestehenden Start- und Landebahn Nord mit sich bringt, werden insbesondere dicht bewohnte Gebiete der Städte Halle und Leipzig nicht mehr überflogen. Dies gilt ebenso für die Nutzung der Start- und Landebahn Nord, welche bis zur Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn Süd im Jahre 2007 für alle An- und Abflüge genutzt wird und mit einer 24-Stunden-Betriebsgenehmigung ausgestattet ist. Die Betriebsgenehmigung des Flughafens Leipzig/Halle als öffentliche Verkehrsinfrastruktur (wie beispielsweise auch Autobahnen) ist zeitlich unbegrenzt. In dieser Betriebsgenehmigung ist u. a. geregelt, dass für Luftfahrzeuge, die über ein gültiges Lärmschutzzertifikat nach Kapitel III der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation „ICAO“ (International Civil Aviation Organisation) verfügen, der Betrieb 24 Stunden täglich zulässig ist. Auch die Transportflugzeuge vom Typ Antonov AN 124-100 verfügen über dieses Lärmzertifikat.

Der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig vom 04.11.2004 verpflichtet die Flughafen Leipzig/Halle GmbH zur Realisierung eines bisher in der Bundesrepublik einmaligen passiven Schallschutzprogramms. Bei der Berechnung des daraus resultierenden Nachtschutzgebietes, mit einer Ost-West-Ausdehnung von 44 km, wurde ein Planungsflugplan für das Jahr 2015 mit einem repräsentativen Mix aus Flugzeugtypen, die über eine europaweite Einflugberechtigung verfügen (z. Z. Lärmschutzzertifikat Kapitel III) zu Grunde gelegt. Insofern stellt auch der Betrieb von AN 124-100, die übrigens schon in der Vergangenheit und gegenwärtig gelegentlich von und nach Leipzig/Halle fliegen, keine Ausnahme im Sinne des gültigen Planfeststellungsbeschlusses dar. Die in der Vergangenheit wiederholt von Seiten der „IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.“ angeführte Behauptung, dass es in der Bundesrepublik außer Leipzig/Halle keinen Verkehrsflughafen gibt, der über eine uneingeschränkte 24-Stunden-Betriebsgenehmigung verfügt, ist falsch. Über eine solche Betriebsgenehmigung verfügt, neben anderen, beispielsweise auch der Flughafen Köln/Bonn.

#### 5. Welche zusätzliche Feinstaubbelastung geht von den Antonov-Flügen für die hallesche Bevölkerung aus ?

Die Belastung hinsichtlich Luftschadstoffe wurde durch unabhängige Gutachter im unmittelbaren Nahbereich, d. h. innerhalb des Flughafengeländes, als äußerst gering (in der Regel kleiner 1 % der Gesamtbelastung bei allen vorkommenden Luftschadstoffen) eingestuft. Dabei wurde die Flugzeugklasse, in welche die AN 124-100 fällt, ebenfalls mit berücksichtigt. Außerhalb des Flughafengeländes ist die Belastung für die Bevölkerung als nicht relevant anzusehen. Die höchsten spezifischen Partikelemissionen der Triebwerke treten bei stehendem bzw. (auf dem Flughafen) rollendem Flugzeug auf (Schwachlastbetrieb). Daher ist davon auszugehen, dass die Stellen, die am stärksten von Partikelemissionen des Luftverkehrs beeinflusst sind, sich auf dem Flughafen selbst befinden.

## **Phänomena**

Nachdem Sie in den vergangenen Monaten über mein Bürgerbüro umfassend zum Stand der Ausstellung Phänomena informiert worden sind, fragten Sie in der Einwohnerfragestunde am 22.02.2006, wer für den Verlust der entstandenen Kosten zur Verantwortung gezogen wird. Zunächst möchte ich anmerken, dass alle erdenklichen Anstrengungen der Stadtverwaltung zum Zustandekommen der Ausstellung unternommen worden sind und auch wir bedauern, dass es Phänomena in Halle nicht geben wird.

Der Stadtrat hat am 27. August 2003 über die „Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für das Projekt Phänomena und Vorschläge zum weiteren Vorgehen“ ausführlich diskutiert und die Verwaltung beauftragt, alle Maßnahmen zur Umsetzung des Projektes mit dem Ziel der Eröffnung der Ausstellung zu ergreifen. Dabei hat der Stadtrat beschlossen, die Mittel zur Absicherung der Vorbereitungsmaßnahmen im Haushalt – in bewusster Kenntnis der Risiken – bereitzustellen. Die Risiken betrafen die Finanzierbarkeit im Ganzen und den Zeitplan.

Insofern erfolgt weder eine Rückzahlung durch das Züricher Forum und es gibt auch keine Verantwortlichen für das Scheitern der Ausstellung. Dennoch bin ich sicher, dass allein die Planungen und die Diskussionen für unsere Stadt positive Resonanzen zeigen und Halle einmal mehr weit über die Region hinaus im Gespräch war. Würden wir in jedem Fall das Risiko scheuen, hätte es viele Entwicklungen in unserer Stadt nicht gegeben. Ich bin sicher, dass Sie dafür Verständnis haben.

Mit freundlichen Grüßen

Ingrid Häußler  
Oberbürgermeisterin