

Bericht zur 61. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und Luftschadstoffe (FLK) für den Flughafen Leipzig/Halle am 28.09.2022 - Stand: 24.11.2022

Der **Flughafen** Leipzig/Halle (**FLH**) informierte im Zuge der regelmäßigen Berichterstattung über die Verkehrsentwicklung, Beschwerdesituation, Fluglärmmessungen, Bahnverteilung, Nutzung der Triebwerksprobelaufhalle und die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen.

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen Jan. – Aug. 2022 stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum vor allem durch Zuwächse im Passagiergeschäft um 10,2 %. Bei der Fracht ist ein Rückgang von 1,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu verzeichnen.

Bei der Beschwerdesituation weist der Ortsteil Lützschena-Stahmeln im Berichtszeitraum (April – Aug. 2022) eine Zunahme von Beschwerden auf, die Anzahl der Beschwerdeführer ist jedoch rückläufig. Sonst sind keine signifikanten Änderungen zu verzeichnen.

Im Zeitraum 01.04.2022 – 31.08.2022 gingen

- 2.036 über den DFLD generierte digitale Beschwerden von 66 Beschwerdeführern und
 - 271 schriftliche oder telefonische Beschwerden von 38 Beschwerdeführern
- bei der Flughafengesellschaft ein.

Die Fluglärmmessungen ergaben im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegene Werte bei den Aufwachreaktionen (AWR) in Gröbers und Rackwitz. Dies ist auf die Sperrung der Nordbahn von April bis September 2021 zurückzuführen.

Zur Überprüfung der Messwerte werden jährlich durch das SMWA als luftrechtliche Genehmigungsbehörde Vergleichsmessungen an Messstellen des Flughafens veranlasst. In diesem Jahr erfolgten auf Veranlassung des Fluglärmschutzbeauftragten (FLSB) die Vergleichsmessungen an allen 10 stationären und auch den 3 mobilen Messstellen.

Die Messungen der mobilen Messstellen ergaben an den von der FLK ausgewählten Standorten überwiegend geringe Fluglärmbelastungen (z. B. Burghausen AWR von 0,03 und Halle AWR von 0,04). Die ausgewiesene AWR von 0,06 an der Messstelle in Glesien wird vom Flughafen noch einmal überprüft.

Der Landkreis Nordsachsen beantragt eine Messstelle in der Stadt Eilenburg. Diese soll zeitnah erfolgen, daher priorisierte die FLK diese Messung.

Die Stadt Schkeuditz plant mittelfristig Messungen am bereits beantragten Standort Radefeld. Der Standort Glesien kann aufgrund der bereits erfolgten Messungen im Zusammenhang mit dem Umbau der Triebwerksprobelaufhalle gestrichen werden.

Dem Antrag der BVF entsprechend und von der Stadt Schkeuditz zustimmend zur Kenntnis genommen wird Freiroda in die Liste der Standorte für mobile Messungen aufgenommen.

Der Flughafen wurde beauftragt, bis zur nächsten Sitzung eine Aktualisierung der Messreihenfolge zu erarbeiten.

Die Nutzungsquote der Nordbahn beträgt im Berichtszeitraum 26,9 % und in der Nacht (22:00 Uhr – 06:00 Uhr) 15,1 %. In der Spitzennacht liegt der Nutzungsanteil der Nordbahn bei 20 %.

Bei der Umsetzung der von der Planfeststellungsbehörde verfüigten passiven Schallschutzmaßnahmen sind keine signifikanten Änderungen zu verzeichnen. 98,7% der Anträge sind abschließend bearbeitet.

Der Flughafen berichtete erneut über die Flugbewegungen der Antonov-Flotte (AN 26, AN 12, AN 22 und AN 124). Aufgrund der politischen Lage ist die Zahl der Gesamtflugbewegungen der

Antonov-Flugzeuge am FLH gesunken. Für die AN 124 Flotte der ukrainischen Antonov-Airline ist in Leipzig/Halle vorübergehend eine Wartungsbasis errichtet worden.

Der Umbau der Triebwerksprobelaufhalle zur Erhöhung der Nutzbarkeit erfolgte planmäßig und wurde im Oktober 2022 abgeschlossen. Im Zeitraum März bis August 2022 fanden 6 nächtliche Triebwerksprobelaufe im Freien statt, die jeweils aufgrund einer Einzelgenehmigung durch die Luftaufsicht erfolgten.

Der FLH berichtete ferner über die turnusmäßige Überprüfung des Nachtschutzgebiets und das Ergebnis der Überprüfung für das Betriebsjahr 2021.

Die im Planfeststellungsbeschluss (PFB) festgeschriebenen turnusmäßigen Überprüfungen des Nachtschutzgebietes fanden zwischen 2009 und 2015 jährlich und seit 2016 alle 3 Jahre statt. Die Überprüfung für das Jahr 2021 ergab Differenzen zwischen prognostiziertem und tatsächlichem Lärmaufkommen. Es zeigte sich, dass im Jahr 2021 weitere Grundstücke, die bisher außerhalb des planfestgestellten Nachtschutzgebietes lagen, von durchschnittlich mehr als einer fluglärmbedingten Aufwachreaktion pro Nacht betroffen waren. Laut Berechnungen lagen 6,2 % der betroffenen Fläche außerhalb des planfestgestellten Nachtschutzgebietes. Der Flughafenbetreiber wird den betroffenen Bürgern deshalb in Teilbereichen der Ortslagen Schkopau, Oberthau, Rübsen und weiteren Ortsteilen von Schkeuditz baulichen Schallschutz nach Maßgabe der Festlegungen der Planfeststellung anbieten. Über eine umfassende Information auf der Homepage der FHLG hinausgehend werden die Betroffenen durch die FLHG direkt unter Beifügung eines Antrages auf baulichen Schallschutz angeschrieben.

Die Notwendigkeit, den passiven Schallschutz anzupassen, geht im Wesentlichen auf die Entwicklungen im Verkehrsaufkommen sowie Veränderungen im Flugzeugmix zurück. Ein weiterer zentraler Faktor ist ein hoher Anteil der Betriebsrichtung West bei nahezu ausschließlicher Nutzung der Start- und Landebahn Süd für Abflüge im Untersuchungszeitraum (6 Monate des Jahres 2021 mit höchstem Verkehrsaufkommen nachts). Die Start- und Landebahn Nord war im Untersuchungszeitraum 3 Monate wegen Bauarbeiten gesperrt, so dass sämtlicher Flugverkehr auf der Südbahn erfolgte.

Die Planfeststellungsbehörde (LDS) wurde bereits über das Überprüfungsergebnis informiert. Sie hat von der FLHG die schriftliche Zusage erhalten, in den neu betroffenen Bereichen baulichen Schallschutz nach Maßgabe der Festlegung zum Nachtschutzgebiet zu gewähren. Es wird davon ausgegangen, dass dieses Ergebnis bei dem 15. Planänderungsverfahren in die Abwägung mit einfließt.

Ende 2020 wurde vom Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) die Studie *„Untersuchung zur Wirksamkeit lärmärmerer An- und Abflugverfahren am Flughafen Leipzig/Halle unter Einbeziehung der CO₂- Bilanz“* beauftragt. Ziel war die Ermittlung von Steig- und Sinkraten bzw. Flugverfahren, die im Flughafenumfeld die größten Entlastungspotentiale haben.

Zur Erarbeitung von Vorschlägen zur weiteren Verfahrensweise bezüglich der Ergebnisse der Studie beschloss die FLK die Etablierung einer Unterarbeitsgruppe (UAG) unter Leitung des FLSB. Die UAG tagte zwischenzeitlich zweimal. Es wurden dabei Schwerpunkte und Prüfaufträge bestimmt.

Für Abflüge ist das Flachstartverfahren für alle Flugzeugtypen geeignet. DHL und DFS stehen dem positiv gegenüber. Der Flughafen und das LfULG prüfen die Möglichkeiten einer messtechnischen Begleitung.

Bei Anflügen ist es komplizierter. Bezüglich der Auswirkungen auf die Kapazität wären hier aufwändige Simulationen notwendig. Die DFS prüft auf Bitte des FLSB den genauen Aufwand, die Einordnung in die Arbeitsplanung und die Zeitschiene.

Derzeit läuft die Studie D-KULT zum Einsatz des Piloten-Assistenzsystems „Low Noise Augmentation System“ (LNAS). Die Studie wird vom DLR geleitet und soll bis 2025 beendet sein. Die Ergebnisse sind noch offen.

Geprüft werden in der UAG auch mögliche Entlastungen durch die Veränderung der so genannten „11 Meilen Regel“. Derzeit stimmen sich FLSB und luftrechtliche Genehmigungsbehörde zur rechtlichen Zulässigkeit ab. Der Planfeststellungsbeschluss empfiehlt in der Nacht die Festsetzung des frühestmöglichen Eindrehpunkts auf den Endanflug bei 11 Meilen vor der Schwelle der Nordbahn bei Betriebsrichtung West.

Die Äußerung der BVF, dass die Entlastung von Gebieten aber nicht zur Belastung anderer Gebiete führen dürfe, fand die Zustimmung durch die FLK. Daher wurde die UAG gebeten, das in die Prüfung aufzunehmen und die Ergebnisse der Kommission in der nächsten Sitzung vorzustellen.

Zur Einführung der IFR-Abflugverfahren für einen parallel unabhängigen Bahnbetrieb ging das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) in seiner Mitteilung vom 23.09.2022 davon aus, dass die von der DFS geplante Einführung wie beantragt zum 26.01.2023 in Kraft tritt.

Der Flughafen informierte anschließend zu seinem Antrag zur Einführung lärm- und emissionsabhängiger Start- und Landeentgelte. Dazu sei eine Änderung der Entgeltordnung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde beantragt worden. Die Änderung soll dabei in 2 Schritten erfolgen. In einem ersten Schritt werden lärm- und tageszeitabhängige Entgelte eingeführt. Anschließend sei vorgesehen, auch emissionsabhängige Entgelte zu ergänzen. Bisher richten sich die Entgelte für Landungen und Starts nach den Lärmkategorien der Luftfahrzeuge gemäß ICAO Anhang 16. Durch die Einführung separater Entgeltkomponenten für Lärm und Nachtzuschläge soll nun eine bessere Differenzierung bezüglich der Lärmauswirkung der einzelnen Luftfahrzeuge und somit der vermehrte Einsatz lärmärmerer Flugzeuge erreicht werden.

Das SMWA bestätigt, dass der Antrag am 07.07.2022 eingegangen ist und das förmliche Genehmigungsverfahren eröffnet wurde. Im Zuge der Prüfung auf Vollständigkeit und Prüffähigkeit der Antragsunterlagen ergingen Nachforderungen. Nach Vorlage der nachgeforderten Unterlagen erfolgt die Anhörung der Nutzer (Airlines) nach § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz (Anhörung Beteiligter). Ferner bestätigt das SMWA, dass mit der beantragten Änderung eine stärkere, lärmabhängige Spreizung der Entgelte gegenüber Status quo erreicht werden soll.

Der Vorsitzende informierte darüber, dass die Tagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) am 10./11. Nov. 2022 in Schkeuditz ausgerichtet wird. Gastgeber ist diesmal die FLK Leipzig/Halle, FLHG und FLSB unterstützen bei der Realisierung. Die ADF trifft sich jährlich i. d. R. zweimal. Es ist eine gute Gelegenheit für den Austausch von Erfahrungen und Erkenntnissen.

Auf Nachfrage der Stadt Halle bzgl. der Lärmkartierung teilte das LfULG mit, dass das Ergebnis bis Ende Oktober 2022 vorliegen soll. Es wird auf der nächsten Sitzung darüber berichtet.

Der Termin für die kommende reguläre Sitzung ist 19.04.2023.

Steffen Schwalbe
Vorsitzender der Fluglärmkommission für den Flughafen Leipzig/Halle

**Übersicht der an der 61. Sitzung der Fluglärmkommission (FLK) Leipzig/Halle
am 28. September 2022 teilgenommenen Institutionen/Dienststellen (16 von 19)**

1. Stadt Halle (Saale)
2. Stadt Schkeuditz
3. Gemeinde Kabelsketal
4. Gemeinde Rackwitz
5. Gemeinde Schkopau
6. Landkreis Nordsachsen
7. Saalekreis
8. Landkreis Leipzig
9. Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
überörtlicher Vertreter und
örtliche Vertreterin
10. Board of Airline Representatives in Germany
11. European Air Transport Leipzig GmbH
12. Flughafen Leipzig/Halle GmbH
13. Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft
14. Ministerium für Wissenschaft, Energie, Klimaschutz und Umwelt des Landes
Sachsen-Anhalt
15. Industrie- und Handelskammer zu Leipzig
16. Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau