

Bericht zur 63. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und Luftschadstoffe (FLK) für den Flughafen Leipzig/Halle (FLH) am 08.11.2023 - Stand: 06.02.2024

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

Verkehrsentwicklung

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen stieg im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 0,8 % und die Fluggastanzahl aufgrund der starken Urlaubsnachfrage um 38,7 %.

Flugbewegungen im Frachtflugverkehr waren um 5,5 % ggü. dem Vorjahreszeitraum rückläufig.

Beschwerdesituation

Im Zeitraum 01.04. - 30.09.2023 gingen 1.089 Beschwerden von 86 Beschwerdeführern bei der Flughafengesellschaft ein, darunter

- 694 Beschwerden von 37 Beschwerdeführern digital über den DFLD und
- 395 schriftliche oder telefonische Beschwerden von 49 Beschwerdeführern.

Ein Anstieg der Beschwerden ist u.a. aufgrund der geänderten Abflugrouten sowie der erhöhten Nutzung der Nordbahn in den Orten Schkeuditz Nord, Krostitz und Eilenburg zu verzeichnen.

Die für die Gemeinde Sandersdorf eingegangenen 121 Beschwerden umfassen allein 62 Einzelbeschwerden eines einzigen Beschwerdeführers.

Fluglärmmessungen

Es sind keine signifikanten Veränderungen der Messergebnisse zu verzeichnen.

Der Bericht für die in Machern durchgeführten mobilen Messungen wird aktuell erstellt. Daher sind die vorgestellten Ergebnisse für diesen Standort unter Vorbehalt zu sehen.

Alle in der 62. Sitzung beantragten Messungen wurden durchgeführt bzw. erfolgen aktuell noch.

Der FLH berichtet ausführlich zur Auswertung der mobilen Messungen in Leipzig-Lützschena:

Auf Anforderung der Stadt Leipzig führte der Flughafen zahlreiche Fluglärmmessungen im Ortsteil Lützschena-Stahmeln durch. In Auswertung dieser Messungen wurde in Teilen der Ortslage eine Überschreitung des im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Kriteriums der Aufwachwahrscheinlichkeit festgestellt. Als Grund dafür verweisen die beauftragten Sachverständigen auf geografische Besonderheiten. So fällt das Gelände von der Startbahn in Richtung Lützschena zunächst ab und steigt anschließend in Richtung Lützschena-Nord wieder an. In Abhängigkeit von den meteorologischen Gegebenheiten zum Zeitpunkt des jeweiligen Startvorgangs resultieren daraus für diesen Bereich unterschiedlich starke Bodenschalldämpfungen. So ergeben sich Abweichungen zwischen den Messungen und den Berechnungen im Zusammenhang mit der Überprüfung des Nachtschutzgebietes. Es wurden von den Sachverständigen weitergehende Untersuchungen durchgeführt und Anpassungen des Berechnungsmodelles hergeleitet, die im Vergleich der realen Messergebnisse mit den Berechnungsergebnissen validiert wurden. Diese wurden für die Nachrechnung des Nachtschutzgebietes für das Betriebsjahr 2021 berücksichtigt. Daraus resultierend ergeben sich für die Ortslagen Lützschena-Stahmeln und Schkeuditz Bereiche, die bisher außerhalb des ausgewiesenen Nachtschutzgebietes liegen und nun zusätzlich von

durchschnittlich mehr als einer fluglärmbedingten Aufwachreaktion pro Nacht betroffen sind. Der FLH wird den Bewohnern dieser Bereiche bauliche Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der Festlegungen zum Nachtschutzgebiet anbieten und hat dies auch bereits gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt.

Anspruchsberechtigt sind ca. 2.000 Haushalte. Der FLH wird über die erweiterte Schallschutzzusage auf seiner Internetseite und in Zusammenarbeit mit den Städten Leipzig und Schkeuditz ortsüblich informieren. Auf seiner Homepage können Eigentümer ihre Anspruchsberechtigung durch Eingabe ihrer jeweiligen Adresse direkt prüfen und die notwendigen Antragsunterlagen herunterladen.

Die FLK stimmt dem Antrag der Stadt Leipzig auf mobile Messungen an einem neuen Standort im Leipziger Ortsteil Lützschena-Stahmeln einstimmig zu und bestätigt zudem die Gemeinden Werlitzsch (Landkreis Nordsachsen) sowie Burgliebenau als weitere Einsatzorte.

Bahnverteilung

Die Nutzungsquote der Nordbahn beträgt im Berichtszeitraum (01.04.2023 – 30.09.2023) 27,8 % und in der Nacht (22:00 Uhr – 06:00 Uhr) 15,8 %.

Am Spitzentag des Berichtszeitraumes (12.07.2023) verteilen sich die 316 Flugbewegungen zu 29,7 % auf die Nord- sowie 70,3 % auf die Südbahn.

Die Spitzennächte lagen mit je 165 Flügen am

- 31.05.2023 Nordbahn 11,5 % und Südbahn 88,5 % und
- 19.09.2023 Nordbahn 20,6 % und Südbahn 79,4 %.

Umsetzung Schallschutzmaßnahmen

Der FLH hat den Bericht neu gegliedert und wird zukünftig über die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen getrennt nach „Nachtschutzgebiet nach 7. Planfeststellungsänderung“ und „Erweiterung Schallschutzanspruch nach Nachberechnung 2022“ berichten.

Nachtschutzgebiet nach 7. Planfeststellungsänderung

Anträge komplett realisiert bzw. Handlungsbedarf seitens Antragsteller: 99 %
Anträge bei FLH in Bearbeitung: 1 %

Erweiterung Schallschutzanspruch nach Nachberechnung 2022

	Anträge	
Anspruchsberechtigte (von FLH angeschrieben)	578	
gestellte Anträge (bis 31.10.2023)	153	27 %
davon		
Anträge komplett realisiert bzw. Handlungsbedarf seitens Antragsteller	73	48 %

Nutzung Triebwerksprobelaufhalle

Die erforderlichen Umbaumaßnahmen sind seit Oktober 2022 umgesetzt. In Zusammenarbeit mit EAT und Lufthansa Technik befindet sich der FLH im Validierungsprozess zur Festsetzung der Betriebsgrenzen der Triebwerksprobelaufhalle.

Im Zeitraum Januar bis September 2023 fanden 71,9 % aller Triebwerksprobeläufe in der Halle statt. Im Nachtzeitraum (22:00 - 06:00 Uhr) erfolgte kein Triebwerksprobelauf außerhalb der Halle.

Einsatz Antonov-Flugzeuge

Von Januar bis September 2023 gab es keinerlei Flüge mit Flugzeugen der Typen AN12 und AN22. Die Anzahl der AN124-Flüge beläuft sich auf 302. Die AN124 der ukrainischen Antonov Airlines sind am FLH stationiert. Im Rahmen der Novellierung der Entgeltordnung ergeben sich für diesen Flugzeugtyp signifikant erhöhte Entgelte im Nachtzeitraum.

Zum **Antrag des Landkreises Leipzig auf Prüfung zur Veränderung von Flugverfahren im Südraum Leipzig** fasst die Kommission nach eingehender Diskussion folgende Beschlüsse:

Beschluss 1:

Die FLK beschließt mehrheitlich (4 Gegenstimmen / 2 Enthaltungen), den vorliegenden Antrag des Landkreises Leipzig bezugnehmend auf Punkt 2 wie folgt zu ändern:

„Die DFS wird gebeten zu prüfen, ob die Anflughöhe über Markkleeberg erhöht werden kann.“

Beschluss 2:

Die FLK stimmt dem Antrag mit der o. a. Änderung einstimmig (2 Enthaltungen) zu und bittet die DFS um entsprechende Prüfung.

Die **DFS** nimmt den Prüfauftrag an und merkt an, dass den Mitgliedern der Bürgerinitiative „ALLIANZ GEGEN FLUGLÄRM Markkleeberg“ in mehreren Schreiben alle grundsätzlichen Informationen zur Einführung der IFR-Anflugverfahren im Januar 2020 sowie die Gründe für Nicht-Verlegung der IFR-Anflugverfahren um 8 km nach Süden umfassend mitgeteilt bzw. zur Verfügung gestellt wurden. Zudem wurde der Bürgerinitiative vom BAF das diesbezügliche „Designkonzept“ der DFS zugesandt. Sie teilt zudem mit, dass in einer DFS-Informationsveranstaltung, welche ein freiwilliges Angebot der DFS darstellt, grundsätzlich die Abwicklung des Luftverkehrs durch die DFS der Schwerpunkt ist und das Thema „Verlegung von IFR-Flugverfahren“ nur am Rande eine Rolle spielt.

Die DFS macht ressourcenbedingt keine Zusage, in absehbarer Zeit eine Informationsveranstaltung durchzuführen. Sie merkt zudem an, dass derzeit keinerlei Informationsveranstaltungen im Zuständigkeitsbereich von München stattfinden. Dies ist nicht ausschließlich auf die Region Leipzig beschränkt. Das bereits in der Vergangenheit ggü. der BI gemachte Angebot einer telefonischen Kontaktaufnahme, was bisher nicht in Anspruch genommen wurde, besteht weiterhin.

Zur **Realisierung des Umsetzungskonzeptes Sicherheitsrisikominimierung von Kreuzungsvorgängen** erläutert die **DFS** den aktuellen Stand der Umsetzung. Die für Mitte 2023 geplante Inbetriebnahme des Runway Incursion Monitoring (RIM) verschiebt sich auf das Ende des 1. Halbjahres 2024. Aus der sich anschließenden Validierung des Sicherheitsniveaus für jeden Kreuzungspunkt ist bis Ende 2024 eine Aussage zu erwarten, ob und an welchen Punkten zusätzlich zum System RIM noch die Installation des Systems RIAS notwendig ist.

Auf Nachfrage erklärt sie noch einmal, dass außerhalb eines unabhängigen Parallelbahnbetriebes grundsätzlich jeder Runway für Abflüge in jede Betriebsrichtung genutzt werden kann, solange dies kapazitiv und betrieblich möglich ist.

Ferner berichtet die **DFS** zum **Sachstand nach Einführung neuer IFR-Abflugverfahren für einen parallel unabhängigen Bahnbetrieb sowie zur Evaluierung des tatsächlichen Flugverhaltens mittels Flugspurenanalyse und Entwicklung der Beschwerdelage**.

Die Flugspurenanalysen für die Betriebsrichtungen West und Ost zeigen keine Veränderungen zu den in der vorangegangenen Sitzung präsentierten Auswertungen und belegen, dass das tatsächliche Flugverhalten dem von der DFS vorher prognostizierten und erwarteten Flugverhalten entspricht.

Ein parallelunabhängiger Bahnbetrieb für Abflüge fand bisher keine Anwendung.

Der Vertreter vom **Sachsen-Anhalt** wirbt für ein zentrales Beschwerde-Management sowie eine verbesserte und umfassendere Veröffentlichung von Informationen im Hinblick auf die Arbeit der Fluglärmkommission.

Zur Verbesserung der Transparenz der Arbeit der FLK beabsichtigt der **sächsische Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB)**, einen entsprechenden Antrag für die nächste Sitzung einzureichen.

Ferner informiert er über die **Beauftragung einer wissenschaftlichen Studie zur Wiedereinführung des Point-Merge-Anflugverfahrens (PM)** am Flughafen Leipzig/Halle.

Die Gesellschaft für Luftverkehrsforschung erhielt nach erfolgter Ausschreibung den Zuschlag zur Durchführung der vom Wirtschaftsministerium beauftragten Studie zur Optimierung der Anflugverfahren in Leipzig/Halle.

Der FLSB erläutert die wichtigsten Inhalte sowie den Ablauf der Studie. Die finalen Ergebnisse sollen im Herbst 2024 vorliegen.

Er weist die Kommission darauf hin, dass sich selbst bei ggf. positiv ausfallenden Ergebnissen im Anschluss die Frage der Umsetzbarkeit stellt, da dies in Bundeszuständigkeit geregelt wird.

Der **FLH** informiert die Kommission noch darüber, dass ADV und ADF ein gemeinsames Schreiben an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz gerichtet haben, in dem sie eine realitätsnähere Ausgestaltung der neuen Fluglärmrechnungsverfahren fordern. Hintergrund ist die seit Oktober 2021 bundesweit geltende „Berechnungsmethode für die Berechnung von Umgebungslärm an Flugplätzen (BUF)“.

Der Termin für die kommende reguläre Sitzung ist 20.03.2024.

Steffen Schwalbe
Vorsitzender der Fluglärmkommission für den Flughafen Leipzig/Halle

**Übersicht der an der 63. Sitzung der Fluglärmkommission (FLK) Leipzig/Halle am
8. November 2023 teilgenommenen Institutionen/Dienststellen (FLK-Mitglieder)**

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