

# Fluglärmkommission Leipzig/Halle

c/o Geschäftsstelle Sächsisches Staatministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Wilhelm-Buck-Straße 2, 01097 Dresden

Landesdirektion Sachsen  
Referat 32  
09105 Chemnitz

Leipzig, den 28.01.2021

## **Stellungnahme der Fluglärmkommission Leipzig/Halle zum Antrag der Flughafen Leipzig/Halle GmbH auf 15. Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses für das Vorhaben "Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld"**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 02.11.2020 wurde der Fluglärmkommission des Flughafens Leipzig/Halle (FLK) durch die Landesdirektion Sachsen Gelegenheit gegeben, zur beantragten 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 Stellung zu nehmen. Durch die FLK wurde am 28.01.2021 dazu folgende Stellungnahme beschlossen:

Die Planrechtfertigung und die Luftverkehrsprognose für den beantragten Flughafenausbau berücksichtigt bisher nicht die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Das ist bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens nachzuholen, da sich die pandemiebedingte Änderung des Flugverkehrs wesentlich auf alle Grundlagen der Planung auswirken wird. Die FLK fordert die Überarbeitung der Luftverkehrsprognose unter Berücksichtigung der aktuellen und langfristig wirkenden Gegebenheiten.

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

Die nahezu einzigartige Belastungssituation in der Umgebung des Flughafens Leipzig/Halle ist durch die Konzentration der Lärmbelastung in der Nachtkernzeit geprägt. Das aktuell geltende Nachtschutzgebiet (Berechnung von 2009) wird diesen Besonderheiten insofern gerecht, als der bestehende Schutzanspruch anhand der Aufwachreaktion berechnet wurde. Demgegenüber weist die neu berechnete Nachtschutzzone für den Planfall 2032 eine deutlich kleinere Ausdehnung aus, so dass deutlich weniger Lärmbetroffene mit Anspruch auf passive

Schallschutzmaßnahmen ausgewiesen werden als dies im derzeit geltenden Nachtschutzgebiet der Fall ist.

Mit den vorgelegten Unterlagen ist von einer Zunahme von Flugbewegungen insbesondere in der Nacht auszugehen. Demgegenüber steht eine Verkleinerung des Gebietes für passive Lärmschutzmaßnahmen nach der vorgelegten Berechnungsmethode nach Fluglärmgesetz.

Die Fluglärmkommission fordert daher die Berücksichtigung der Aufwachreaktionen des DLR-Konzepts für die Berechnung des Nachtschutzgebietes, d. h. die Verwendung der bisherigen Lärmberechnungsmethode (wie zum Planfeststellungsbeschluss 2004/2009) aktualisiert um neue wissenschaftliche Erkenntnisse. Auf der Basis eines lärmmedizinischen Gutachtens soll mittels der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse der letzten Jahre zur Wirkung des nächtlichen Fluglärms eine geeignete Lärmberechnungsmethode für die Spezifik des Nachtflugverkehrs am Flughafen Leipzig/Halle erarbeitet und angewendet werden.

Bisher liegen den Antragsunterlagen keine Aussagen zu Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes bei. Der besonderen Belastungssituation ist durch ein Schutzkonzept Rechnung zu tragen. Dieses muss beinhalten, eine deutliche Minderung der zu erwartenden Belastungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen und ein über das gesetzliche Mindestmaß hinausgehenden Konzept für den passiven Schallschutz.

Eine deutliche Minderung der Belastungen im Flugbetrieb ist vorzusehen, etwa durch Einsatz lärmärmeren Fluggeräts, durch Verlagerung von Flügen aus der Nacht- in die Tageszeit, Prüfung einer Lärmobergrenze im Nachtzeitraum und die Umsetzung lärmarmer An- und Abflugverfahren. Darüber hinaus kann nach den kommunalen Lärmaktionsplänen und durch weitere betriebliche Maßnahmen eine Minderung erreicht werden.

DHL hat bereits in den letzten Jahren eine Flottenerneuerung in Abstimmung mit der Fluglärmkommission vorgenommen. Diese Vorgehensweise wird begrüßt und soll weiterhin fortgesetzt sowie von anderen Fluggesellschaften übernommen werden.

Die Fluglärmkommission betont, dass ein hochwertiger und wirksamer passiver Schallschutz für die betroffenen Anwohner im Nachtschutzgebiet unbedingt erforderlich ist. In der Nachtzeit muss gewährleistet sein, dass die Menschen nicht durch Fluglärmgeräusche am Schlafen gehindert werden. Die Fluglärmkommission ist der Auffassung, dass mit dem bestehenden Schallschutzprogramm ein guter Grundstein gelegt wurde, um dieses Ziel zu erreichen, aber hier weitere Handlungsmöglichkeiten bestehen, die genutzt werden sollten.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb:

1. Es wird im Wege einer Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses eine sog. Meistbegünstigungsklausel für den passiven Schallschutz eingeführt. Diese sollte vorsehen, dass das bisherige DLR-Konzept für die Zukunft grundsätzlich fortgeschrieben wird. Zugleich stellen die Vorgaben des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) einschließlich der untergesetzlichen Regelwerke in Form der 1. bis 3. Fluglärmschutzverordnung einen Mindeststandard für Ansprüche auf passiven Schallschutz dar. Deshalb sollte im Wege der Meistbegünstigung vorgesehen werden, dass ergänzend das FluglärmG gilt, soweit es weitergehenden Schallschutz im Einzelfall vorsieht. Im Einzelfall müssen deshalb die Schallschutzansprüche sowohl nach

FluglärmG als auch nach dem Planfeststellungsbeschluss (DLR-Konzept mit Aufwachreaktion) berechnet werden. Eine Fortschreibung des DLR-Konzepts kann damit begründet werden, dass am Flughafen Leipzig/Halle vor allem nachts und hier gerade in der Nachtkernzeit geflogen wird. Ein nächtlicher Flugbetrieb in vergleichbarem Umfang ist eine Besonderheit des Flughafens Leipzig/Halle verglichen mit der überwiegenden Mehrzahl der Verkehrsflughäfen im Bundesgebiet. Es liegt deshalb in der Freiheit der Planfeststellungsbehörde, einen sog. atypischen Fall anzunehmen und im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zu treffen oder fortzuschreiben, die über die Regelungen des FluglärmG hinausgehen. Da entsprechende Regelungen des passiven Schallschutzes die Ausübung des Flugbetriebs und damit die betrieblichen Interessen des Flughafens und seiner Nutzer nicht tangieren und zugleich die Möglichkeiten zur Lärmentlastung durch aktiven Schallschutz begrenzt sind, sollten die bestehenden Möglichkeiten des passiven Schallschutzes im Sinne einer Meistbegünstigung genutzt werden.

2. Zugleich sollte das DLR-Konzept unter Berücksichtigung der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den gesundheitlichen Auswirkungen nächtlichen Fluglärms fortentwickelt werden, wobei insbesondere zu überprüfen ist, ob der bisher geltende Maximalpegel (im Mittel 1 x 80 dB(A) außen) abgesenkt werden sollte.
3. Unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Lärmwirkungsforschung sollte die Planfeststellungsbehörde ein Innenschutzziel formulieren, das über die in der 2. FlugLSV vorgesehenen Pegelbereiche hinausgeht bzw. über die unter 2. angesprochene Überprüfung des Maximalpegelkriteriums des DLR-Konzepts einen abgesenkten Maximalpegel festlegen, der für die Dimensionierung des passiven Schallschutzes im Einzelfall herangezogen wird und auf diesem Wege niedrige Innenwerte nach der schalltechnischen Ertüchtigung sicherstellt. Anhand eines so definierten Innenschutzzieles und/oder Maximalpegels für die Dimensionierung sollten die Schallschutzmaßnahmen dimensioniert werden (vgl. dazu als Beispiel die Dimensionierung des passiven Schallschutzes im Tagschutzgebiet am Flughafen Berlin Brandenburg, wo der Flughafen verpflichtet ist sicherzustellen, dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern tagsüber höhere A-bewertete Maximalpegel als 55 dB(A) in den sechs verkehrsreichsten Monaten rechnerisch insgesamt weniger als einmal (weniger als 0,005 mal am Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate) auftreten.
4. Die Flughafengesellschaft sollte dauerhaft zur Übernahme der Verantwortung für passive Schallschutzmaßnahmen verpflichtet werden. Hierzu fordert die Fluglärmmmission eine Aufhebung der Nebenbestimmung zur Befristung der Ansprüche auf passiven Schallschutz. Lärmbetroffene, die seit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses 2004 keinen Antrag gestellt haben, sollten die Möglichkeit erhalten dies nachzuholen. Zur Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit der Lärmschutzfenster und technischer Anlagen muss die Flughafen Leipzig/Halle GmbH für eine laufende Instandhaltung / Wartung qualifizierte Vorkehrungen treffen und dauerhaft die Kosten hierfür übernehmen.

Betroffenen Anwohnern sollte gestattet werden, alternative Schallschutzmaßnahmen vorzuschlagen bzw. bei der Auswahl der Schallschutzmaßnahmen mitzuwirken. Dies betrifft insbesondere die Frage, ob und wenn ja welche Schalldämmflügel Bestandteil des individuellen Schutzkonzepts werden sollen.

Es ist eine Gesamtlärbetrachtung aller im erweiterten Umfeld des Flughafens (unabhängig vom Flughafen) wirkenden Verkehrsquellen, wie Schienenlärm und Straßenverkehrslärm, durchzuführen. Hierzu zählt insbesondere die nächtlich stark von Güterzügen genutzte Bahnstrecke Leipzig – Halle und der Straßenverkehrslärm an den benachbarten Autobahnen A9 und A14, auch unter Berücksichtigung unmittelbar in der Nähe des Flughafens befindlichen Logistikzentren.

In den Antragsunterlagen finden sich keine Aussagen zu Veränderungen des Klimas durch Treibhausgasemissionen sowie zur Ultrafeinstaubbelastung. Die Gutachten sind entsprechend zu ergänzen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten im Verfahren um Berücksichtigung unserer Hinweise und Forderungen.

Mit freundlichen Grüßen



Schwalbe – Vorsitzender Fluglärmkommission