

An das
Sächsische Staatsministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 10 03 29
01073 Dresden

15.01.2015

**Verkehrsflughafen Leipzig/Halle
Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November
2004 i.d.F. der 4. Änderung vom 10. Juni 2008
Antrag vom 7. Mai 2012
hier: Ergänzung des Antrages**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Flughafen Leipzig/Halle GmbH beehrt mit ihrem Antrag vom 7. Mai 2012, ergänzt durch die der Genehmigungsbehörde mit Schreiben vom 9. Oktober 2014 zugeleiteten ergänzenden Unterlagen, die in Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 für den Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008 getroffene Regelung zur Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zu ergänzen. Zugleich soll Nr. 3.2.6 der luftrechtlichen Genehmigung i.d.F. vom 31. Juli 2007 an die beantragte Ergänzung von Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 i.d.F. des 4. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 10. Juni 2008 angepasst werden.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH ergänzt ihren Antrag vom 7. Mai 2012 und gibt ihm folgende Fassung:

- „1. In Nr. A II 4.7.2 Satz 2 und Satz 3 sollen die Worte ‚in keinem Fall‘ durch die Worte ‚im Mittel nicht‘ ersetzt werden.
2. Teil A II 4.7.2 soll am Ende folgende Ergänzung erhalten:
„Ebenso sind von diesen Regelungen ausgenommen Triebwerksprobeläufe, die aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen der Nichtnutz-

Flughafen Leipzig/Halle GmbH
Terminalring 11
04435 Flughafen Leipzig/Halle

Telefon +49 (0)341 224-1153
Telefax +49 (0)341 224-1415
corina.kahl@mdf-ag.com
www.leipzig-halle-airport.de

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Dieter Köhler

Geschäftsführung
Dipl.-Kaufmann Markus Kopp
(Vorsitzender)
Dipl.-Ingenieur Dierk Näther

Handelsregister
Sitz der Gesellschaft: Leipzig
Amtsgericht Leipzig
HRB 1874
Ust.-IdNr. DE 141623932
Steuer-Nr.: 3237/100/02460

Bankverbindung
Norddeutsche Landesbank
BIC NOLADE2HXXX
IBAN DE09 2505 0000 0152 0212 42

Postbank Leipzig
BIC PBNKDEFF
IBAN DE53 8601 0090 0452 5269 09

Commerzbank Leipzig
BIC DRESDEFF860
IBAN DE63 8608 0000 0130 0015 00

barkeit des Triebwerksprobelaufstandes nicht im Triebwerksprobelaufstand stattfinden können. Dies gilt für Triebwerksprobelläufe zur Nachtzeit nur, wenn diese aus zwingenden betrieblichen, insbesondere das Luftfahrzeug betreffenden umlaufbedingten Gründen nicht zur Tagzeit durchgeführt werden können. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat den Ort, die Uhrzeit und die Gründe der Durchführung von Triebwerksprobelläufen außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes aufzuzeichnen und der Luftaufsichtsbehörde vorzulegen.“

Begründung:

1. Der Antrag vom 7. März 2012

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH nimmt zur Begründung ihres Antrages auf ihr Antragsschreiben vom 7. Mai 2012, die ergänzende Begründung vom 9. Oktober 2014, die Vorhabenbeschreibung vom 9. Oktober 2014 die der Genehmigungsbehörde vorliegenden Äußerungen der Nutzer des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, die schalltechnischen Untersuchungen des Institutes für Umweltschutz und Bauphysik (Obermeyer Planen + Beraten GmbH), vom 24. Februar 2012, vom 22. April 2013 und vom 24. April 2014 und die der Genehmigungsbehörde vorgelegten Auswertungen über die Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle Bezug.

2. Die Antragsergänzung

Die mit diesem Schreiben vorgenommene Ergänzung des Antrages der Flughafen Leipzig/Halle GmbH vom 7. Mai 2012 ist aus der Sicht der Flughafen Leipzig/Halle GmbH zur Klarstellung geboten.

2.1

Maßgebliches Kriterium für den Schutz der Flughafenumgebung vor nächtlichem Fluglärm (einschließlich von Triebwerksprobelläufen zur Nachtzeit) ist, wie der Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 im Einzelnen ausführt, der Schutz vor zuzüglichen Aufwachreaktionen. Mit der in Teil A II 4.7.2 getroffenen Regelung sollen die Maximalpegel aus Triebwerksprobelläufen

durch das dort genannte einzelpegelbezogene Schutzziele so stark begrenzt werden, dass die Triebwerksprobeläufe in Schlafräumen zu keiner relevanten Erhöhung der für die Fluglärmbeurteilung maßgeblichen mittleren Anzahl von Aufwachreaktionen (AWR) nach dem DLR-Kriterium führen können (hierzu Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004, Teil C II 10.6.2.5.2). Bei der Ermittlung der Aufwachreaktionen werden jedoch alle Maximalpegel aus Flugereignissen berücksichtigt, die während der sechs verkehrsreichsten Monate des jeweiligen Jahres nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) stattfinden (zu den Einzelheiten der Berechnung der Aufwachreaktionen, Gutachten des Institutes für Umweltschutz und Bauphysik vom 24. April 2014 (Blatt 38)). Der Planfeststellungsbeschluss geht mit seinem Schutzkonzept nach allem von einer mittleren Zahl der Aufwachreaktionen aus, die nach den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses den Wert „1“ nicht überschreiten darf. Dem entsprechen die Grundlagen der Schutzaufgaben des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 i.d.F. der Änderungen und Ergänzungen, namentlich der 7. Änderung vom 17. Juli 2009 zur Ausweisung des Schutzgebietes aber auch zur Bemessung der Dimension der Schallschutzvorrichtungen. So haben z.B. die Schallschutzvorrichtungen zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge von den beiden Start-/Landebahnen 08/26 des Flughafens Leipzig/Halle im Mittel weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion verursacht wird und im Mittel Maximalpegel innen von 65 dB(A) und mehr ausgeschlossen sind (so ausdrücklich Teil A II 4.2.1). Zur Ausweisung des Nachtschutzgebietes bestimmt Teil A II 4.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 i.d.F. seiner Änderungen Folgendes:

„Das Nachtschutzgebiet umfasst folgende Gebiete:

- Gebiet, welches von der aufgrund der vom DLR ermittelten Dosis-Wirkungsbeziehung errechneten Kontur von im Mittel einer zusätzlichen Aufwachreaktion unter Zugrundelegung einer Pegeldifferenz von außen/innen von 15 dB(A) –unter Berücksichtigung eines Zuschlages von 1,4 dB(A) auf jedes Fluggeräusch in dem Zeitraum zwischen 02:00 und 06:00 Uhr – umschlossen wird.
- Gebiet, das durch die fluglärmbedingte Maximalpegelkontur von im Mittel einmal 80 dB(A) (außen) umschlossen wird.“

2.2

Dem Nachtschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses liegen, soweit es sich auf Maximalpegel und zusätzliche Aufwachreaktionen bezieht, Maximalwerte und Aufwachreaktionen bezogen auf die sechs verkehrsreichsten Monate „im Mittel“ zugrunde. Dies ist damit auch Grundlage der dem Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 i.d.F. seiner Änderungen zugrundeliegenden Abwägung und der hierauf beruhenden Nebenbestimmungen zum Schutz vor Fluglärm zur Nachtzeit, § 9 Abs. 2 LuftVG. Mit dem hier gestellten Antrag wird deshalb der Wortlaut der in Teil A II 4.7.2 verfügten Nebenbestimmung an den Wortlaut der Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 i.d.F. seiner Änderungen in Teil A II 4.2.1 und Teil A II 4.2.2 angepasst. Eine Begründung, weshalb in Teil A II 4.7.2 Satz 2 und Satz 3 abweichend von den in Teil A II 4.2.1 und Teil A II 4.2.2 verfügten Nebenbestimmungen die Formulierung „in keinem Fall“ gewählt worden ist, ist dem Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 i.d.F. seiner Änderungen vom 10. Juni 2008 und seiner Begründung nicht zu entnehmen. Bei der hier nachgesuchten Ersetzung der Begriffe „in keinem Fall“ in Teil A II 4.7.2 Satz 2 und Satz 3 durch die Begriffe „im Mittel nicht“ handelt es sich um eine, von der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Abwägung unabhängige Berichtigung. Diese Berichtigung fügt sich in die dem Nachtschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses und den Auflagen zum Schutz vor Fluglärm zur Nachtzeit zugrundeliegenden Abwägungen ein. Wie das Sachverständigengutachten des Institutes für Umweltschutz und Bauphysik vom 24. April 2014 ausweist, führt die Durchführung von Triebwerksprobeläufen zur Nachtzeit außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes in den vom Änderungsantrag gezogenen Grenzen nicht zu einer abwägungsrelevanten Erhöhung der Aufwachreaktionen und von nach den Schallschutzauflagen zur Nachtzeit schutzauslösenden Maximalpegeln.

2.3


Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat darüber hinaus durch den Sachverständigen, das Institut für Umweltschutz und Bauphysik untersuchen lassen, in welchem Verhältnis die Auswirkungen der unabdingbar außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes zur Nachtzeit durchzuführenden Triebwerksprobeläufen mit den

sonstigen, aus dem genehmigten Flughafenbetrieb resultierenden Lärmauswirkungen stehen.

Seite 5

Insoweit wird auf das Gutachten des Sachverständigen vom 24. April 2014, Blatt 34 und 35, Bezug genommen. Dort wird für den Nachweispunkt Süd_11 eine Verteilung der aus Fluglärmergebnissen resultierenden Maximalpegel (Prognosefall 2020) mit den aus den Triebwerksprobeläufen resultierenden Maximalpegelhäufigkeiten (Szenario 1 mit 15 Triebwerksprobeläufen an Außenpositionen innerhalb von sechs Monaten) verglichen. Für das Szenario 1a (ausschließliche Nutzung der Außenposition „alte Südbahn“) ergeben sich lediglich 0,4 durch Triebwerksprobeläufe verursachte Überschreitungen des Pegels von 50 dB(A). Dem stehen 55,4 Überschreitungen durch Fluglärmergebnisse gegenüber. Der Maximalpegel von 57 dB(A) wird durch Triebwerksprobeläufe nicht mehr, jedoch durch Fluglärmergebnisse 20,4-mal überschritten. Erst oberhalb von 69 dB(A) sind an diesem Punkt keine durch Fluglärm verursachten Pegel mehr zu erwarten. Für das Szenario 1b (Nutzung der Außenfläche „Enteisungsfläche NW“ bei nordöstlichen bis nordwestlichen Windrichtungen) reduzieren sich die durch Triebwerksprobeläufe verursachten Überschreitungen des Pegels von 50 dB(A) auf 0,3. Der Maximalpegel von 53 dB(A) wird durch Triebwerksprobeläufe nicht mehr überschritten. Bei diesen Pegeln sind jedoch noch 43,8 durch Fluglärmergebnisse verursachte Überschreitungen zu verzeichnen. Voraussetzung für diesen Vergleich im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung wäre, dass alle Probeläufe (15 Probeläufe in den sechs verkehrsreichsten Monaten) aus zwingenden betrieblichen, insbesondere das Luftfahrzeug betreffenden umlaufbedingten Gründen außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes und zur Nachtzeit durchgeführt werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen



Dierk Näther
Geschäftsführer



i. A. Steffen Mäder
Leiter Lärm-/Umweltschutz