



**Ortschaft  
Lützschena-Stahmeln**



**Stadt Leipzig**

Landesdirektion Sachsen  
Dienststelle Leipzig

Braustraße 2

04107 Leipzig

Lützschena-Stahmeln, d. 11.02.2021

**Beschluss des Ortschaftsrates Lützschena-Stahmeln Nr. 69/02/21 zum  
Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben  
„Ausbau des Verkehrsflughafen Leipzig-Halle, Start- und Landebahn Süd mit  
Vorfeld“ 15. Planänderung**

**Stellungnahme des Ortschaftsrates Lützschena-Stahmeln und Erhebung von  
Einwendungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Nach der in der gegebenen Zeit möglichen Durchsicht der von der Flughafen Leipzig/Halle GmbH bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde der Landesdirektion Sachsen eingereichten Planänderungsunterlagen hat der OR folgende Einwendungen:

Die beantragte Planänderung ist zu überarbeiten und zu ergänzen. Das betrifft aus Sicht des OR vor allem Flug- und Bodenlärm sowie Umweltverträglichkeit.

**I. Flugbewegungen und Lärmbelastung**

Laut Erweiterung der Vorfeld- und Gebäudeflächen sowie der Flugbetriebsflächen ist mit einer deutlichen Zunahme der Lärmbelastung, vor allem zwischen 22:00 und 06:00, gegenüber dem bisherigen Betriebsablauf, auszugehen. Diese Zunahme der Lärmbelastung resultiert aus der drastischen Steigerung der Flugbewegungen. Sie betragen lt. der Intraplan Consult GmbH, „Luftverkehrsprognose 2032 für den Flughafen Leipzig/Halle“, Abschlussbericht März 2020, Pkt. 6

2018	79.218
2032 Prognose Null	109.886
2032 Planungsfall	117.993

Das bedeutet eine Steigerung um 48,9%.

Aus den in der Ortschaft Lützschena-Stahmeln (Windmühlenweg 24) im Zeitraum November 2016 bis Oktober 2020 durchgeführten vier Messperioden Fluglärmmessungen musste festgestellt werden, dass das Nachtlärmkriterium für den Flughafen Leipzig-Halle,  $AWR < 1$ , mit im Durchschnitt 1,3 deutlich überschritten wurde, obwohl der Messort nicht im Nachtschutzgebiet liegt.

Das heißt, seit Jahren ist die Betroffenheit durch Fluglärm größer als in allen bisherigen Planungsunterlagen ausgewiesen wird, trotz aller vom Hauptnutzer DHL verwirklichten Bemühungen durch Flottenmodernisierung in den zurückliegenden Jahren. eine Verringerung der Lärmbelastung zu erwirken.

Damit ist klargestellt, dass die Berechnung der Lärmschutzbereiche nach AzB **nicht die tatsächliche Lärmbelastung** der Flughafenumgebung repräsentiert. Das heißt, die in den Planänderungsunterlagen ausgewiesenen nach AzB berechneten Werte bilden nicht die zu erwartende tatsächliche Lärmbelastung ab. **Meteorologische** und **geografische** Einflussfaktoren werden nicht berücksichtigt.

Es sind dringend weitere umfangreiche und **zeitlich forcierte** Aktivitäten im Umfeld des Flughafens zur Ermittlung der bisher nicht berücksichtigten Einflussfaktoren auf die Schallausbreitung **zwingend** erforderlich, damit ein **Nachtschutzgebiet**, welches den Gesundheitsschutz der betroffenen Bürger **garantiert**, am Flughafen realisiert wird. Zu berücksichtigen ist auch, dass im Ortsteil Lützschena der zu betrachtende Gebäudebestand zum größten Teil vor 110 Jahren als Siedlungsgebiet entstanden ist, der bauphysikalische Stand nicht vergleichbar mit dem ist, der am Messpunkt vorhanden ist.

## II. Start- und Landebahn Nutzung

Die bisherige Nutzung im Nachtzeitraum 22:00 bis 06:00 erfolgt zu mehr als 85% auf der SLB Süd, grundsätzlich alle Starts, die die größte Lärmbelastung zur Folge haben. An ihr befinden sich aber auch die Gebiete mit der größten Wohnbebauung um den Flughafen. Deshalb gibt es seit Jahren Forderungen der Anliegerkommunen zur Veränderung der Bahnnutzung. Das scheiterte bisher an der Aussage der Deutschen Flugsicherung, dass eine Bahnnutzungsänderung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht realisierbar ist, da die Sicherheit des Betriebsablaufes nicht gewährleistet sei. Die Voraussetzungen zur Gewährleistung der Sicherheit wurden im Auftrag der FLK durch die Systempartner ermittelt.

Sie sind zum Teil geschaffen worden. Die wesentlichen baulichen Erfordernisse sind Inhalt des Antrags zur 15. Planänderung.

Umso unverständlicher ist, dass an der Bahnnutzung nachts nur geringfügige Änderungen geplant sind. Das bedeutet aber, dass auf Grund der Erweiterung des Vorfeldes 4 in Richtung Ost (Ortslage Lützschena), den erheblichen Steigerungen der Flugbewegungen s. o. und der deutlichen Steigerung des Einsatzes von Großraumflugzeugen zwischen 22:00 und 06:00 (von 2018: 8.032 auf 2032: 21.148) die Lärmbelastung **deutlich** zunehmen wird.

Da der nächtliche Flugverkehr bisher zu über 85% von der SLB-Süd abgewickelt wurde, erfolgten durch die FLK zur Minimierung der Lärmbelastungen der Südbahn anrainer u. a. Untersuchungen zur Änderung der Bahnnutzung, mit dem Ergebnis, dass mehrheitlich beschlossen wurde, Starts (Hauptlärmquelle) mit nördlich liegenden Flugzielen bei Ost-Wetterlage nicht von der SLB-Süd, sondern von der SLB-Nord starten zu lassen, eine Flugabwicklung nach geografischer Verteilung. Die Realisierung dieser Maßnahme ist im Planänderungsantrag **nicht erkennbar**.

Im „Bericht über Erstellung der Datenerfassungssysteme (DES) für den Planfall 2032 und den Prognosenußfall 2032“ der Firma AVIA Consult GmbH, Ingenieurbüro für Flugplatzplanung und Fluglärmberatung, 15344 Straußberg, sind auf Seite 32 Vorgaben zur künftigen Bahnnutzung ausgewiesen.

Vorfeld 4 und 5 (Abwicklung DHL u. andere Frachtflugunternehmen)

### **Tagverkehr**

Landungen: 20% Nordbahn / 80% Südbahn

Starts: 2% Nordbahn / 98% Südbahn

### **Nachtverkehr**

Landungen: 40% Nordbahn / 60% Südbahn

Starts: 30% Nordbahn / 70% Südbahn

Daraus ist ersichtlich, dass sich an der bisherigen überwiegenden Nutzung der SLB-Süd wenig ändern soll.

Aus den Darlegungen im Absatz unter Tabelle 12, S. 30 wird auf grundsätzliche Festlegungen zwischen Auftraggeber und DFS zur Bahnverteilung, S.29, verwiesen. Die Gründe für diese Festlegung wurden nicht dargelegt. Warum aber bei Überschreiten der Kapazitätsgrenze der Südbahn Flüge nicht von der Südbahn auf die Nordbahn verlegt werden, bleibt unklar. Die Gründe müssen dargelegt werden.

**Der Ortschaftsrat fordert deshalb die Realisierung einer gleichmäßigen Bahnverteilung, wie im bestandskräftigen PVB von 2004 als Ziel vorgegeben, im Mindesten aber alle Abflüge in Richtung Ost mit nördlich gelegenen Flugzielen von der SLB-Nord.**

### **III. Abflugrouten**

Im Ordner 6 sind die geplanten Abflugrouten im Teil „65-2 Übersichtsplan Abflugstrecken“ ausgewiesen. Darin sind wieder die zwei kurzen östlichen Südabkurvungen, die Strecken DEP08R\_GOLAT\_1E (2), DEP08R\_NEVKO\_1E (2), DEP08L\_GOLAT\_1Q (2), DEP08L\_NEVKO\_1Q (2) und zusätzlich die Strecke DEP08R\_MAP enthalten.

Es sind weder eine Beschränkung der Betriebszeit noch Begrenzung der Abflugmasse ausgewiesen, wie sie für die ursprünglich gültigen Abflugrouten MAGDA/GOLAT\_E/Q vorhanden sind (Tagflugroute 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr; maximale Startmasse der Flugzeuge 136t).

Mit Verwunderung muss der Ortschaftsrat darauf reagieren.

Es musste wiederholt festgestellt werden, dass Flugzeuge des Typs A320 und A321 beim Überfliegen des FFH Gebietes „Leipziger Auensystem“ **nicht** die vom BAF vor dem Sächsischen OVG gemachte Aussage „...überfliegen die Flugzeuge, ..., das Schutzgebiet mit einer Höhe von mehr als 600 m...“ (Pkt. 3.3, Nr.63, OVG-Urteil) einhalten.

Die registrierten Flughöhen betragen z. B. 468m, 548m, 648m, 528m über Grund. Sie sind in den Flugspuraufzeichnungen der DFS enthalten.

Der **Deutsche Bundestag** hat mit höchstem Votum dafür plädiert, die bisher beflogenen Abflugrouten MAGDA/GOL AT\_E/Q (derzeitige Bezeichnung s. o.) abzuschaffen bzw. auf 30t zu begrenzen. Ebenso ist im Koalitionsvertrag der Sächsischen Landesregierung enthalten, dass die Bemühungen um eine weitgehende Abschaffung der sog. östlichen kurzen Südabkurvung unterstützt werden.

Deshalb fordert der Ortschaftsrat diesem Beschluss des Bundestages zu entsprechen und auf die in dem Änderungsantrag vorgesehenen Abflugrouten im Interesse der gesundheitlichen Vorsorge gegenüber der Bevölkerung zu verzichten. Das wäre ein deutliches Zeichen, dass wirtschaftliche Interessen sowie Gesundheitsschutz und Naturschutz sich nicht ausschließen. Ein Schritt zur Bestätigung von Gleichrangigkeit wirtschaftlicher- und Lärmschutzinteressen. Ein Imagegewinn für Flughafen und DFS in der Öffentlichkeit.

Im ökologischen Gutachten der „Grünplan GmbH Freising“ vom 22.6.2020 wird mit Angaben zu den Flugbewegungen gearbeitet, die dem tatsächlichen Ablauf widersprechen.

Auf Seite 14, Abs.3 heißt es: „Festzuhalten ist, dass sich das Gros der prognostizierten und Verlagerung des Fluglärms (und auch des Bodenlärms) sich auf den Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00, mit Kernzeit 00:30 bis 03:30 Uhr) bezieht. Die Stunde von 05:00 bis 06:00 Uhr fällt allerdings noch in die Zeit mit hoher Gesangsaktivität der Tagvögel<sup>3</sup> („Down Chorus“). In dieser Stunde ist das Gros der KEP-Luftverkehre aber bereits abgewickelt; der Fluglärm erreicht auch im Planungsfall nur ein geringes Level (d. h. wenige Lärmereignisse)<sup>4</sup> das sich nicht wesentlich vom Nullfall-Aufkommen unterscheidet.“

<sup>3</sup> Sonnenaufgang 6.Juni = 4 Uhr 55

<sup>4</sup> An einem sog. Bemessungstag (Luftverkehrsprognose, S. 44, Abb. 4-5 fertigt die DHL im Prognosefall 2032 124 Luftfahrzeuge ab, d. h. 34 Flugzeuge mehr gegenüber dem Jahr 2018. Tagsüber d. h. bis 22 Uhr – werden nur sehr wenige Positionen belegt. Die Flugbewegungen (Ankünfte) kulminieren ab 22 Uhr. Im absoluten „Peak“ 2 Uhr morgens stehen 78 Flugzeuge zugleich auf dem Vorfeld 4 und werden abgefertigt. Diese starten dann wieder, und zwischen 4 und 5 Uhr morgens haben die allermeisten Flugzeuge den Airport wieder verlassen. Nur die Transkontinentalverbindungen (B777), weniger als 20 Stück, beanspruchen einen Zeitraum bis 8 Uhr.

Festzustellen ist, dass gegenwärtig die Abwicklung des Flugaufkommens zwischen 22:00 und 06:00 Uhr wie folgt aussieht:

**Anflüge:** 22:00 bis 02:00, mit **Maxima 22:00 bis 02:00**. In den anderen Stunden nur geringe Anflüge.

**Abflüge:** 00:00 bis 06:00 Uhr, beginnend 00:00 Uhr mit Maxima **04:00 bis 06:00 Uhr**. In den anderen Stunden nur geringe Abflüge.

Von 06:00 bis 22:00 Uhr finden Abflüge über die vorgesehenen Abflugrouten GOLAT\_NEVKO statt. Auf Grund der flugtechnischen Anforderungen ist eine hohe Lärmbelastung vorhanden, s.a. Hinweise auf Seite 3 und 4 dieser Stellungnahme. Eine Betrachtung dieses Sachverhaltes ist dem Gutachten nicht zu entnehmen.

Daran ist ersichtlich, dass die Annahmen im ökologischen Gutachten nicht die reale Flug- und Lärmbelastung abbilden. Es ist eine Überarbeitung erforderlich, um bei den Betrachtungen von einer realistischen Lärmbelastung, die durch die deutliche Flugbewegungssteigerung von 2018 = 79.218 auf 2032 = 117.933 sowie die deutliche Erhöhung größeren und damit lauterem Fluggerät (2018 = 8.032 auf 2032 = 21.148) hervorgerufen wird, auszugehen.

#### IV. Fluglärmrechnungen

Die Fluglärmrechnungen, die von der „OBERMAYER PLANEN + BERATEN GmbH“ vom 31.7.2020 vorgelegt wurden, enthalten die gesetzlich geregelten Lärmschutzzonen nach Fluglärmgesetz.

Es ist nicht plausibel, warum bei einer vom Grundsatz her bereits besonderen Lärmsituation am Flughafen Leipzig-Halle dieser Ansatz genommen wurde. Durch den **atypischen** Betriebsablauf gegenüber anderen Flughäfen in einem sehr dicht besiedelten Gebiet und beantragter deutlicher Erweiterung des Nachtflugaufkommens von der im PVB 2004 angewendeten DLR-Methode zur Festlegung der Lärmschutzgebiete abzugehen. Auf Grund der besonderen zu erwartenden Lärmbelastung der Anrainerkommunen wurde bei der Festlegung der Lärmschutzgebiete bewusst von der Berechnung nach Fluglärmgesetz abgesehen und das DLR-Prinzip entwickelt und angewendet in der Erwartung, dass damit ein ausreichender Schutz gewährleistet werden kann. Doch seit den mehrfachen Messperioden in Lützschena musste festgestellt werden, dass selbst diese wesentlich größeren Schutzgebiete gegenüber den nach Fluglärmgesetz ermittelten, nicht ausreichend sind.

Deshalb ist es zwingend geboten, unter Berücksichtigung der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, insbesondere auf dem Gebiet des Nachtfluglärms, in einem Forschungsauftrag das Dosis-Wirkungsprinzip der DLR weiterzuentwickeln um die reale Lärmbelastung abzubilden und einen **hochwirksamen** Lärmschutz der Betroffenen zu gewährleisten, der der spezifischen Situation am Flughafen Leipzig-Halle Rechnung trägt.

#### V. Fluggerät

Frachtflugzeuge sind überwiegend umgerüstete Passagiermaschinen hohen Alters. Es erhebt sich die Frage, warum zum Fluggerät keine genauen Angaben gemacht werden.

Es ist nicht erkennbar, welchem Kapitel (ICAO Anhang 16) die Flugzeuge entsprechen. Zur Minimierung der Lärmbelastung **nachts** sollte eine Regelung eingeführt werden, dass nur noch Flugzeuge gemäß Kapitel 4 und höher eingesetzt werden. Die Umrüstung von Maschinen des Kapitel 3 zu Kapitel 4 ist wirtschaftlich vertretbar.

Es ist z. B. ein wesentlicher Unterschied, ob eine B744 oder eine B748 eingesetzt ist.

Am Frankfurter Flughafen wurde im Planfeststellungsbeschluss bereits ab 2007 der Nachtflug auf Flugzeuge des Kapitel 4 beschränkt.

**Der Ortschaftsrat fordert deshalb im Nachtflug den ausschließlichen Einsatz von Fluggerät mindestens des Kapitel 4 auch am Flughafen Leipzig-Halle.**

## VI. Bodenlärm

Die deutliche Steigerung der Flugbewegungen bringt auch eine deutliche Steigerung des Zu- und Ablieferverkehrs am Boden (Kraftverkehr), sowie des Ladeverkehrs einschließlich der Verkehre vom und zum Warehouse auf dem deutlich nach Osten erweiterten Vorfeld 4 mit sich. Die rein rechnerisch ermittelten Auswirkungen sind in den Anhängen der Raster Lärmkarten (RLK) des Bodenlärmgutachtens der Firma „Schallschutz Consulting CDF“ vom 14.7.2020 bildlich dargestellt. Eine steigende Lärmausbreitung in Richtung Ost/Süd-Ost, Ortslage Lützschena, ist deutlich erkennbar. Es sind aber keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Nur im Anhang 1, S.42 sind die bereits vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen Richtung Süd, Ortslage Schkeuditz, ausgewiesen. Es ist davon auszugehen, dass auch im Fall Bodenlärm die rein rechnerische Lärmausbreitung nicht die reale Lärmbelastung darstellen kann, wie im **Fall der Fluglärmausbreitung** die angewendeten Berechnungsmethoden als auch das DLR-Modell erwiesenermaßen die tatsächliche Lärmbelastung/-ausbreitung nicht abbildet. Die durch den Flughafen erfolgten vier Messperioden in den Jahren 2016 bis 2020 belegen das eindeutig. Die meteorologischen und geografischen Einflussfaktoren müssen berücksichtigt werden. Durch den Flughafen sind Aussagen zur Modernisierung der Verkehrsgeräte auf dem Vorfeld zu erbringen.

Es sind der Einsatz elektrischer Antriebe an Bug- oder Hauptfahrwerken, oder Einsatz von Elektroschleppern vorzusehen, um Rollvorgänge unter Einsatz der Haupttriebwerke zu vermeiden.

## VII. Zusammenfassung

Der Flughafen Leipzig-Halle dient nicht nur der Entwicklung des Bundeslandes Sachsen und Sachsen-Anhalt, sondern auch anderen Bundesländern. Es ist deshalb Aufgabe der Politik dafür zu sorgen, dass in solidarischer Verantwortung die Lasten der Betroffenen von allen Nutznießern getragen werden.

Der eingereichte Planänderungsantrag ist in den im Verlauf der Stellungnahme aufgeführten Punkten zu überarbeiten. Der Ortschaftsrat erkennt die Bedeutung des Flughafens Leipzig-Halle nicht nur für die Region sondern für die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Bundesländer an. Er vermisst jedoch in der vorgelegten Ausführung die Bemühungen um einen **fairen Ausgleich** zwischen wirtschaftlichen Interessen und dem erforderlichen **Lärm- und Gesundheitsschutz** für die im Umfeld des Flughafens betroffene Bevölkerung.

Es ist an der Zeit, aus den durchgeführten Fluglärmmessungen die Notwendigkeit zur Anwendung der **tatsächlichen** Lärmausbreitung zu erkennen und das DLR-Prinzip zur Festlegung eines Nachtschutzgebietes auf weiterentwickelter Grundlage anzuwenden.

**Der Ortschaftsrat beschließt den Änderungsantrag  
zur 15. Planänderung Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben  
„Ausbau des Verkehrsflughafen Leipzig-Halle, Start- und Landebahn Süd mit  
Vorfeld“ in der vorliegenden Form abzulehnen.**

**Es wird beantragt die auf den vorherigen Seiten dargelegten Einwendungen bei der  
Überarbeitung des Antrages zur 15. Planänderung zum Planfeststellungsverfahren  
für das Vorhaben  
„Ausbau des Verkehrsflughafen Leipzig-Halle, Start- und Landebahn Süd mit  
Vorfeld“ zu berücksichtigen.**

Votum:

7/0/1 (Sieben Ja/Kein Nein/Eine Enthaltung)

Eva-Maria Schulze  
Ortsvorsteherin