

## **Die Arbeit der Fluglärmkommission am Beispiel der PFB Auflage „Gleichmäßige Bahnverteilung“**

Die 50:50 Bahnverteilung steht im Band I A „Verfügender Teil“ als Auflage (!) unter A II.4 „Lärmschutz“ neben Auflagen wie A II.4.7.2 „Triebwerksprobeläufe dürfen nur auf dem Triebwerksprobelaufstand durchgeführt werden“ oder A II. 4.7.4 „Verbot der Schubumkehr“ und lautet:

*A II. 4.7.6. „Die An- und Abflüge mit Flugzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur, soweit flugsicherheitslich vertretbar, gleichmäßig auf die beiden Start- und Landebahnen zu verteilen.“ (S.34)*

Und wird nochmals unter Band C „Entscheidungsgründe“ unter C II.10 „Lärmschutz“ auf Seite 393 wie folgt begründet:

*Die Auflage A II.4.7.6. soll sicherstellen, dass sich die Flugbewegungen auf beide Bahnen des Parallelsystems gleichmäßig verteilen, wie es auch in der Lärmberechnung unterstellt wurde.“*

Die folgenden Texte sind alles Originaltexte aus Mitteilungen des SMWA  
<http://www.verkehr.sachsen.de/9084.html> zu Sitzungen der:

### **Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und Luftschadstoffe (FLK) für den Flughafen Leipzig/Halle**

#### **Bericht der 38. Sitzung am 31.03.10**

Die in der 37. Sitzung gebildete Arbeitsgruppe hatte den Antrag von Frau Handke (TOP 5.2) zu konkretisieren. Das Ergebnis erhielten alle Mitglieder der FLK mit dem per E-Mail übersandten Protokoll. Die Aufgabenstellung enthält nunmehr 4 Punkte mit Terminsetzung. Der Flughafen wird ein Betriebsszenario erarbeiten.

Um späteren Unstimmigkeiten vorzubeugen, wird sich die Arbeitsgruppe Ende April/Anfang Mai nochmals treffen, um die Basisdaten abzugleichen. Das SMWA wird dazu einladen.

#### **Bericht der 39. Sitzung am 10.11.10**

Herr Semrau präsentiert die Bahnverteilung in der Zeit vom 18.03.10 – 01.11.10. Wie in der Tischvorlage ersichtlich, wird die Nordbahn vorwiegend am Tage, die Südbahn vorwiegend in der Nacht genutzt. Über den gesamten Tagesverlauf von 24 Stunden wird die Südbahn häufiger genutzt als die Nordbahn. Schallschutzmaßnahmen wurden nach Süden hin verstärkt.

#### **Bericht der 40. Sitzung am 23.03.2011**

Herr Semrau präsentiert die Bahnverteilung in der Zeit vom 01.11.10 – 28.02.11. Die geringe Nutzung der Nordbahn erklärt Herr Näther damit, dass im Winterflugplan deutlich weniger Passagierflüge vorgesehen sind und räumtechnische Probleme oft zur Verlagerung von Flügen auf die Südbahn führten.

#### **Bericht der 41. Sitzung am 07.12.2011**

Die Arbeitsgruppe „Bahnverteilung“ der FLK trug einen detaillierten Sachstandsbericht vor. Die Arbeitsgruppe erhielt in der 37. Sitzung den Auftrag der FLK, Möglichkeiten für eine lärmoptimierte Bahnverteilung zu untersuchen. Schwerpunkt der umfassenden Betrachtung war die Lärmbetroffenheit. Hierbei wurden verschiedene Szenarien bei Anwendung verschiedener wissenschaftlicher Modelle gegenübergestellt. Die Arbeitsgruppe will bis zur nächsten FLK-Sitzung im Frühjahr 2012 Entscheidungsvorschläge für eine optimierte Verteilung der Flugbewegungen erarbeiten.

#### **Bericht der 42. Sitzung am 28.03.2012**

**Die Arbeitsgruppe (UAG) „Bahnverteilung“ legte der FLK einen ersten Entscheidungsvorschlag für eine optimierte Verteilung der Flugbewegungen vor, der nach intensiver Diskussion mehrheitlich beschlossen wurde.** In diesem Beschluss empfiehlt die FLK der Deutschen Flugsicherung (DFS), in der Nacht zwischen 22 und 6 Uhr allen Luftfahrzeugen, die den Zentralbereich (Vorfeld 1 und 3) ansteuern und von dort kommen, wenn möglich, die Nordbahn zuzuweisen. Bis zur nächsten Sitzung im Herbst 2012 will die UAG weitere Entscheidungsvorschläge für eine optimierte Verteilung der Flugbewegungen erarbeiten.

#### **Bericht der 43. Sitzung am 07.11.2012**

Zudem beschloss die FLK, mit Hilfe der Betroffenheitsanalyse und der in der Arbeitsgruppe entwickelten Bewertungsmethode weitere Möglichkeiten zur Vermeidung unnötiger Lärm und Schadstoffbelastungen zu untersuchen. Unter Anwendung dieser Methodik soll nun auch die Wirkung auf den Bereich im Westen des Flughafens untersucht und die zeitlich versetzte Nutzung der Start- und Landebahnen geprüft werden.

#### **Bericht der 44. Sitzung am 27.03.2013**

Der Flughafen informierte über den Arbeitsstand der weiteren Untersuchungen zum Bahnnutzungskonzept. Auf der Basis des aktuellen Flottenmixes werden Alternativvarianten in den Betriebsrichtungen Ost und West, getrennt nach Starts und Landungen, verglichen. Die Ergebnisse werden auf der Herbstsitzung 2013 vorgestellt. In diesem Zusammenhang beantragte die FLK bei der DFS eine separate Risikoanalyse für ein verändertes Bahnnutzungskonzept.

Zu dem Vorschlag der Stadt Leipzig zur zeitlich versetzten Nutzung der Bahnen konnte die FLK auf Grund unterschiedlicher Betroffenheiten keinen Konsens finden.

#### **Bericht der 45. Sitzung am 13.11.2013**

Zum Bahnnutzungskonzept „geographische Verteilung“ stellte der lärmphysikalische Gutachter das nach ausführlicher Materialsichtung abgeleitete Datenmodell und erste Berechnungsergebnisse vor. Auf dieser Basis werden nunmehr die notwendigen Betroffenheitsuntersuchungen fortgesetzt. Parallel dazu führt die DFS die in der letzten Sitzung erbetene Bewertung der damit verbundenen erhöhten Anzahl von Bahnkreuzungen durch. Diese Resultate bilden die Grundlagen für die Empfehlung der Fluglärmkommission.

#### **Bericht der 46. Sitzung am 19.03.2014**

Schwerpunkt der anschließenden Beratung war das Bahnnutzungskonzept. Neben einer Betroffenheitsanalyse, deren Ergebnisse das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie präsentierte, stellte die Deutsche Flugsicherung (DFS) eine Risikobewertung bezüglich der Kreuzungsvorgänge bei einer geografischen Verteilung der Flugbewegungen auf beide Start- und Landebahnen vor.

Im Ergebnis der Betroffenheitsbewertung wurden Potentiale zur Entlastung von Lärmbetroffenen nachgewiesen, dem stehen jedoch Gebiete mit neu betroffenen Anwohnern gegenüber. Nach anschließender Vorstellung der Ergebnisse der Risikobewertung durch die DFS ist eine Änderung des derzeit angewendeten Bahnnutzungskonzeptes nur nach Untersuchung und Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Risikominimierung möglich. Die anwesenden Vertreter der Gebietskörperschaften konnten sich aufgrund dieser Sachlage noch nicht zu einem eindeutigen Votum entschließen. Hierzu wird es mit den direkt betroffenen Kommunen weitere Abstimmungen geben.

Zum Antrag der Stadt Leipzig bezüglich der zeitversetzten Nutzung der Bahnen informierte das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft über eine vom Umweltbundesamt geplante Studie zur Auswirkungsbewertung. Die Fluglärmkommission regte an, sich aktiv in diese einzubringen.

#### **Bericht der 47. Sitzung am 15.11.2014**

In der 47. Sitzung stand erneut das Bahnnutzungskonzept auf der Tagesordnung. Eine Unterarbeitsgruppe hatte die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse ausgewertet und einen Beschlussvorschlag erarbeitet. **Die Kommission empfahl der Deutschen Flugsicherung bei Betriebsrichtung 08 (Ostbetrieb) nach Norden abfliegende Luftfahrzeuge von der Nordbahn starten zu lassen.** Damit können Anwohner östlich des Flughafens von Fluglärm entlastet werden. Einem analogen Verfahren für die Betriebsrichtung

26 (Westbetrieb) stimmte die Kommission aufgrund damit verbundener Gebiete mit neu betroffenen Anwohnern jedoch nicht zu. Die Deutsche Flugsicherung wird nunmehr eine Risikobewertung vornehmen und darauf basierend gegebenenfalls notwendige Maßnahmen vorschlagen.

Zur Thematik Lärmpausen durch zeitversetzte Nutzung der Bahnen informierte das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft über lärmmedizinische Untersuchungen, welche dazu derzeit im Rahmen der NORAH-Studie am Frankfurter Flughafen stattfinden. Die Veröffentlichung entsprechender Studienergebnisse wird Ende 2015 erwartet.

#### **Bericht der 48. Sitzung am 25.03.2015**

Zum Thema Bahnnutzungskonzept hatte die Kommission der DFS in der letzten Sitzung empfohlen, während der Nacht bei Betriebsrichtung 08 (Ostbetrieb) nach Norden abfliegende Luftfahrzeuge von der Nordbahn starten zu lassen und für die Betriebsrichtung 26 (Westbetrieb) die bisherigen Verfahren zu belassen. Die DFS stellte, wie in der letzten Sitzung gewünscht, die Ergebnisse der Risikobewertung zur Verteilung der Starts nach geografischem Ziel in Startrichtung Ost vor. Einige der identifizierten Risiken sind für die DFS nicht akzeptabel. Deshalb hat die Fluglärmkommission nunmehr die DFS gebeten, im nächsten Schritt gemeinsam mit den Systempartnern Maßnahmen abzuleiten, die diese Risiken minimieren.

#### **Bericht der 49. Sitzung am 04.11.2015**

Die Fluglärmkommission hatte in ihrer 48. Sitzung die Deutsche Flugsicherung (DFS) gebeten, gemeinsam mit den Systempartnern DHL und Flughafen Leipzig/Halle Maßnahmen zur Reduzierung der identifizierten möglichen Risiken bei der von der FLK vorgeschlagenen Verteilung der nächtlichen Starts nach geographischem Ziel in Startrichtung Ost abzuleiten. Entsprechend dem Auftrag stellten die Systempartner einen Katalog möglicher Maßnahmen zur Minimierung dieser Risiken vor. Die Fluglärmkommission nahm den Vortrag zur Kenntnis und wird in der nächsten Sitzung zur weiteren Verfahrensweise beschließen.

#### **Bericht der 50. Sitzung am 06.04.2016**

Hinsichtlich der Erprobung der zeitversetzten Bahnnutzung am Flughafen Frankfurt (Lärmpausen) liegen Ergebnisse und erste Meinungen der Anwohner des Flughafens vor. Der Abschlussbericht steht jedoch noch aus, wird aber bis zur nächsten Sitzung erwartet.

Den von der Stadt Schkeuditz unterbreiteten Vorschlag zum Umgang mit den aufgezeigten Maßnahmen zur Risikominimierung der Kreuzungsvorgänge bei geographischer Verteilung der Flugbewegungen auf beide Start- und Landebahnen verwies die Kommission in eine Arbeitsgruppe, die bis zur nächsten Sitzung ein Votum erarbeiten soll.

#### **Bericht der 51. Sitzung am 02.11.2016**

Zum Thema Bahnnutzungskonzept hatte eine Arbeitsgruppe einen Beschlussvorschlag erarbeitet, dem die FLK mehrheitlich folgte. Die Systempartner Flughafen, DFS und DHL als Hauptnutzer der Südbahn sind aufgefordert, ein Umsetzungskonzept zur Verringerung der Risiken bei Bahnkreuzungen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und flugsicherheitstechnischen Aspekte zu erarbeiten. Die FLK ist in den Sitzungen regelmäßig über den Sachstand zu informieren.

#### **Bericht der 52. Sitzung am 26.04.2017**

Zum empfohlenen Bahnnutzungskonzept (Verteilung der Starts nach geographischem Ziel) berichteten die Systempartner Flughafen und DFS Deutsche Flugsicherung (DFS) über den Sachstand des Umsetzungskonzeptes für die Durchführung notwendiger operationeller und baulicher Maßnahmen zur Verringerung der Risiken bei Bahnkreuzungen.

Die konkreten Variantenvorschläge zur Genehmigungsänderung bezüglich der Einführung von Lärmpausen wurden kontrovers diskutiert und im Ergebnis mehrheitlich abgelehnt. Die mit den Varianten verbundenen Kapazitätseinschränkungen wurden im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit des Luftfrachtdrehkreuzes als nicht vertretbar eingeschätzt. Die vorgeschlagenen Varianten konnten im Hinblick auf wirksame Verbesserungspotentiale bezüglich der Fluglärmbelastigung nicht hinreichend bewertet werden. Eine unabhängige Studie zum Probetrieb der Lärmpausen in Frankfurt zeigte, dass diese Pausen

von der Bevölkerung im Nahbereich des Flughafens nur marginal wahrgenommen wurden. Eine tatsächliche Wirksamkeit ist somit nicht hinreichend erwiesen.

#### **Bericht der 53. Sitzung am 01.11.2017**

*Nachdem in allen vorangegangenen Sitzungen seit 2010 über die Bahnverteilung diskutiert wurde, stand in der 53. Sitzung das Thema erstmals nicht auf der Tagesordnung, obwohl die nächtlichen Starts und Landungen auf der stadtnahen Südbahn unverändert bei über 90% liegen.*

#### **Bericht der 54. Sitzung am 28.03.2018**

Die DFS stellte die Risikobewertung der Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung der FLKEmpfehlung zum Bahnnutzungskonzept vor. Das Konzept sieht vor, nachts bei Startrichtung Ost Abflüge in nördliche Richtung der Nordpiste zuzuweisen. Im Ergebnis identifizierte die DFS aus den Vorschlägen sechs Maßnahmen, deren Realisierung die Umsetzung des empfohlenen Bahnnutzungskonzeptes ermöglichen. Im nächsten Schritt werden deren Auswirkungen auf Kosten, Verfahren, Personal sowie der erforderliche Umsetzungszeitraum bewertet