

EV 1679

Im Auftrag der Flughafen Leipzig/Halle GmbH

Verkehrsentwicklung und Nachtflugbedarf am Flughafen Leipzig-Halle

Intraplan Consult GmbH

Orleansplatz 5a, D-81667 München

Tel.: 089 / 45 91 10 / Fax: 089 / 447 05 93

Ansprechpartner:

Dr. Markus Schubert

München, März 2007



Nachts finden neben Überführungsflügen (sog. Ferries) in Leipzig-Halle vor allem technische Zwischenlandungen des Anforderungsverkehrs Transporte von Militärpersonal in Zivilflugzeugen statt (derzeit rd. 700 Nachtbewegungen, davon gut 300 in der Kernzeit der Nacht). Hier ist zu berücksichtigen, dass diese Flüge mit großen Flugzeugen (hauptsächlich eingesetztes Flugzeugmuster MD11) rund um die Uhr durchgeführt werden und zwar in erster Linie in der Relation Nordamerika - Naher und Mittlerer Osten. Für diese Flüge kommen wie für den Anforderungsverkehr **Militärfrachttransporte in Zivilflugzeugen** im Zuge des vorerwähnten SALIS-Projektes nur wenige Flughäfen in Betracht:

- ° geographische Lage in Mitteleuropa
- ° Startbahnlänge, die Flüge mit Großraumflugzeugen ohne Gewichts- oder Reichweitenbeschränkung zulassen
- ° 24-Stunden-Betrieb

Für beide Arten der Sonderverkehre

- ° den Anforderungsverkehr "Transporte von Militärpersonal in Zivilflugzeugen"²⁹ und
- ° den Anforderungsverkehr SALIS³⁰

ist für die nächst Zeit von einer Zunahme des Verkehrs auszugehen: Bei ersterem aufgrund einer verstärkten Konzentration des Verkehrs auf Leipzig-Halle³¹. Bei zweiterem aufgrund der Tatsache, dass das SALIS-Projekt, das heißt die Bereitstellung von Transportkapazitäten für NATO und Hilfeinsätze, erst im März 2006 angelaufen ist und weiter ausgebaut werden soll.³² In diesem Zusammenhang ist auch die seit dem 17. Januar 2007 in Dienst gestellte Wartungshalle für die Antonov 124 in Leipzig-Halle von Bedeutung.³³ Derzeit sind zwei Flugzeuge dieses Typs, des größten Frachtflugzeugs der Welt mit bis zu 120 Tonnen Nutzlast, in Leipzig-Halle stationiert. Die Maschinen werden dort

²⁹ zuletzt bis zu ca. 25.000 Passagiere/Monat

³⁰ SALIS-Projekt = Strategic Airlift Interim Solution, siehe Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verteidigung vom 16.3.2006; beim SALIS-Projekt spielt der Flughafen Leipzig-Halle eine große Rolle. Bei dem internationalen Projekt SALIS geht es darum, den strategischen Lufttransport, besonders von übergroßen Landungen, durch Zivilflugzeuge abzuwickeln, weil entsprechende militärische Transportkapazitäten derzeit bei den europäischen NATO-Ländern nicht zur Verfügung stehen.

³¹ durch die World Airways durchgeführt

³² Mitteilung im Portal der Luftwaffe der Bundeswehr "NATO und EU-Staaten realisieren SALIS"

³³ siehe Veröffentlichung im Portal der Deutschen Bundeswehr, Luftwaffe vom 19.1.2007 "Neue Wartungshalle für Leipzig/Halle"

ständig bereit gehalten und sind schnell für Materialtransporte (Militär, Hilfsgüter) abrufbar. Das wesentliche Merkmal von SALIS ist der gesicherte und zeitgerechte Zugriff auf Lufttransportkapazitäten für die Verlagerung schneller Eingreiftruppen sowie die unumgängliche Unterstützung bei humanitären Einsätzen.

Die jederzeitige Abrufbarkeit der in Leipzig-Halle stationierten Flugzeuge erfordert einen uneingeschränkten 24-Stunden-Betrieb für diese Verkehrsart. Bei der Stationierungsentscheidung für Leipzig-Halle einschließlich Errichtung der Wartungsbasis für die stationierten und gegebenenfalls zusätzlich bereitgestellten Flugzeuge des Typs Antonov 124 wurde nach Auskunft des Bundesministeriums für Verteidigung von einer solchen unbeschränkten Betriebserlaubnis ausgegangen.

Eine ähnliche Situation besteht beim Anforderungsverkehr "**Transporte von Militärpersonal in Zivilflugzeugen**". Die An- und Abflugzeiten und damit die Zeitpunkte der technischen Zwischenlandungen in Mitteleuropa richten sich hier nach Erfordernissen, die sich von "normalen" Kriterien der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsabwicklung unterscheiden: Einsatz- und Stationierungspläne, Transportkapazitäten usw.

3.5 Zwischenergebnis

Die tageszeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens und damit der Nachtflug-Bedarf in Leipzig-Halle sind in den einzelnen Verkehrssegmenten sehr unterschiedlich:

Beim **Passagierverkehr** (Linien- und Charterverkehr) ist neben dem Tagesverkehr vor allem der Verkehr in den Tages- und **Nachtrandzeiten** von Bedeutung. Dabei spielt vor allem im **touristischen Verkehr** der Zeitraum bis 24 Uhr und vor 6 Uhr eine große Rolle, während bei den eher auf den **Linienverkehr**, insbesondere auch auf die Verbindungen mit den **Hubs** abzielende Flüge der hauptsächliche Betriebszeitraum zwischen 6 und 23 Uhr liegt und bei den Landungen insbesondere die erste Nachtrandstunde 22:00 bis 22:59 von großer Bedeutung ist. Die jeweiligen Betriebszeiträume decken sich mit der Nachfrage. Bei den Flugbewegungen, die in der **Kernzeit der Nacht** stattfinden, vor allem **touristischer Verkehr im Sommerhalbjahr**, geht es vor allem um die **Abdeckung von Nachfragespitzen**, die nur durch zusätzliche Flugzeug-Umläufe zu bewältigen sind.