

DHL- Erläuterungsbericht zur Entwicklung am Standort Flughafen Leipzig/Halle



Status : Version zur Einreichung bei der Landesdirektion Sachsen
Erstellt : Christopher Hofmann
Datum : 13.01.2020
Geprüft & freigegeben : Mario Uhlemann

Versionshistorie

Version/Status	Erstellungsdatum	Autor	Kommentare
v01	22.03.2019	MUH	Entwurf
v02	02.04.2019	MUH	Entwurf
v03	25.04.2019	SLO	Entwurf
v04	17.05.2019	SLO	Entwurf
v05	24.05.2019	SLO	Entwurf
v06	11.06.2019	CH	Entwurf
v07	20.06.2019	CH	Entwurf
v08	16.07.2019	CH	Entwurf
v09	13.01.2020	MUH	Final

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangssituation	6
2 Unser Geschäftsmodell	7
3 Prozess der Frachtabfertigung	10
4 Einbindung Leipzigs in unser Netzwerk	12
5 Bedarfsbegründung	13
6 Zusammenfassung	17

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auszug TDI (Time Definite International) // TDD (Time Definite Domestic) (Stand: 19.10.17)	9
Abbildung 2: Anlieferung und Abtransport von Warensendungen am DHL Hub Leipzig GmbH (Stand: 24.10.17)	11
Abbildung 3: Europäisches Hub-and-Spokes-Netzwerk der DHL Express (Stand: 21.12.17)	12
Abbildung 4: Die 3 globalen DHL-Hubs (Stand: 21.12.17)	13
Abbildung 5: Schnellabrollweg Und Zusätzliche Rollbahnen (Stand: 26.06.19).....	16

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Plan Bebauungsoption

1 Ausgangssituation

Zum Jahresbeginn 2008 nahm das DHL Hub Leipzig den Betrieb auf. DHL betreibt am Standort des Flughafens Leipzig / Halle ihr europäisches Global Hub. Als das größte der drei internationalen Luftfrachtdrehkreuze innerhalb des weltweiten Netzwerkes der DHL Express wird gegenwärtig in einer Nacht ein Frachtvolumen von durchschnittlich 350.000 Express-Sendungen am Standort umgeschlagen. Als zentral in Europa gelegenes Hub ist der Standort in Leipzig verkehrsinfrastrukturell sehr gut über die Luft, Straße und Schiene angebunden. Es ist das zentrale Bindeglied für logistische Schnittstellen zwischen West- und Osteuropa im DHL-Netzwerk. Das bisher getätigte Investitionsvolumen von 655 Mio. EUR in den Standort betont die Wichtigkeit als Drehkreuz im DHL Netzwerk. Zurzeit sind ca. 5.700 Mitarbeiter am Standort beschäftigt, Tendenz steigend.

In jüngster Vergangenheit wurden für 218 Mio. EUR neue Gebäude und hochmoderne Anlagen errichtet. Das Volumen der Sendungen, das durch DHL auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle umgeschlagen wurde, nahm von circa 200.000 pro Nacht im Jahre 2010 auf durchschnittlich 350.000 pro Nacht im Jahre 2017 zu. DHL rechnet bis 2032 mit 2,7% CAGR¹. Die durchschnittliche zukünftige Volumensteigerung pro Jahr am Standort Leipzig liegt mit 2,7 % voraussichtlich unterhalb dem prognostizierten KEP und DHL Express Wachstum. Das DHL Express Wachstum wird verstärkt über Direktverbindungen zwischen den regionalen Hubs abgebildet, da durch den Anstieg die Möglichkeit gegeben wird Flugzeuge mit einer hohen Volumenauslastung effizient in diesen Direktverbindungen einzusetzen.“ Zur wirtschaftlichen und effizienten Bewältigung der Volumensteigerung bedarf es einer Erweiterung der DHL Hub Vorfeldfläche Apron 4, da bereits aktuell diese Kapazität überschritten und Apron 2 zur Luftfrachtabfertigung sowie Apron 1 zum Parken der Flugzeuge durch DHL mit genutzt wird. Dadurch gibt es unter anderem erheblichen zusätzlichen Roll- und Schleppverkehr zwischen den Aprons mit teilweisem Pistenkreuzen. Dies führt somit zu einem erhöhten Koordinationsaufwand der DFS.

Aufgrund der heutigen Nutzung sind längere Fahrzeiten der Luftfracht vom Flugzeug zu den Sortierterminals und zurück die Folge. Die Gesamtumschlagzeit beträgt bei Abfertigung von Flugzeugen auf Apron 2 somit bis zu 30 Minuten mehr als auf Apron 4 und auf Apron 1 sogar bis zu 60 Minuten mehr. Die Nutzung von Apron 1 als Abstellmöglichkeit bedeutet eine zusätzliche Kreuzung der Runways und somit ein erhöhtes Gefahrenpotential aus Sicht der DFS. Zusätzliche Schleppvorgänge haben zudem einen negativen Einfluss auf Umweltaspekte (u.a. Bodenlärm und CO₂ Emissionen).

Die Ausweitung der Gesamtumschlagzeit führt zu Einschränkungen der Geschäftsprozesse von DHL. Ohne Vorfelderweiterung bestehen diese in der dann fehlenden Verfügbarkeit von Slots auf anderen Zielflughäfen

¹ Compound Annual Growth Rate = jährliche Wachstumsrate.

und dem Nichteinhalten von Geschäftsversprechen an die Kunden für Lieferungen bis 9:00; 10:30; 12:00 weltweit. Ferner können z.B. Anschlüsse an Passagierflugzeuge, welche Beifracht im Rahmen freier Kapazitäten aus z.B. Amsterdam, London, Stockholm mitführen, aus Gründen der Zeitbeschränkungen nicht mehr gewährleistet werden. Die Nutzung von Apron 1 beschränkt sich derzeit auf das Abstellen der Flugzeuge, welche aufgrund des Platzmangels nicht auf Apron 4 und 2 geparkt werden können. Bis zur beantragten Erweiterung von Apron 4 ist ebenfalls eine Abfertigung von Spitzen auf Apron 1 geplant². Die Abfertigung auf Apron 2 ist abhängig von der Kapazitätsüberschreitung von Apron 4, der Wahrscheinlichkeit eines Flugzeugtausches für die Zielverbindung, dem Transportaufwand für Luftfrachtcontainer sowie der geplanten Bodenzeit.

2 Unser Geschäftsmodell

Der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig vom 4. November 2004 ist, bestätigt durch das Bundesverwaltungsgericht, darauf gerichtet gewesen, die Voraussetzungen für den Betrieb eines Luftfrachtzentrums mit Schwerpunkt im Integrator- / Frachtverkehr auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zu schaffen. Integratoren wie DHL sind Firmen, die Transportleistungen und Kurier-, Express- und Paketdienst von Tür zu Tür aus einer Hand anbieten und die Garantie für die Auslieferung innerhalb einer festgesetzten Frist (Bemerkung: häufig am nächsten Werktag) übernehmen. Um die Transportleistungen effizient und schnell erbringen zu können, bedienen sich Integratoren des logistischen Hub- und Spoke-Systems (Nabe- und Speichensystems). Hubs, wie der Verkehrsflughafen Leipzig / Halle sind zentrale Sammel- und Umschlagszentren. Da ein zentraler Bestandteil des Geschäftsmodells von Integratoren das Angebot ist, angeliefertes Transportgut am folgenden Tag an seinen Bestimmungsort auszuliefern, muss die Fracht nächtlich schnell und effizient an den Hubs umgeschlagen werden. Zeitkritische Verbindungen gestatten Umschlagszeitfenster von maximal zwei Stunden. Expressfracht ist auf den sogenannten Nachtsprung angewiesen. Das Bundesverwaltungsgericht hat nicht nur gebilligt, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 die Voraussetzung für den Betrieb eines Luftfrachtzentrums mit Schwerpunkt Integrator/Frachtverkehr geschaffen hat, sondern hat darüber hinaus im Urteil vom 9. November 2006 auch einen standortspezifischen Nachtflugbedarf auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle für Frachtflüge zum Transport für Expressfracht in der Zeit zwischen 22:00 – 06:00 Uhr anerkannt. Der Nachtsprung kann nur auf Flughäfen mit Drehkreuzfunktion, die über besondere Abfertigungseinrichtungen verfügen, durchgeführt werden. Ohne einen 24-Stunden-Betrieb kann ein Drehkreuz für Expressfracht nicht betrieben werden, da die Integratorfunktion unerfüllt bleibt. Das Konzept und die Struktur des Frachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle bleibt gegenüber den Annahmen, die die Planfeststellungsbehörde im

² 180min statt 120min.

seinerzeitigen Planfeststellungsbeschluss 2004 (einschließlich der 24-Stunden Betriebsgenehmigung) und das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil aus dem Jahr 2007 zugrunde gelegt haben, bleibt unverändert.

Die stetig ansteigenden Sendungsmengen, die nach den Ermittlungen von DHL im Jahre 2032 in etwa das Doppelte der derzeitigen Sendungsmengen betragen werden, bestätigt die Nachhaltigkeit und den Erfolg des Geschäftsmodells des Integrators DHL. Die an DHL herangetragene Nachfrage an Transportleistungen im Kurier-/Express- und Paketdienst von Tür zu Tür aus einer Hand, verbunden mit einer Garantie für die Auslieferung innerhalb einer festgesetzten Frist, ist ungebrochen. Dieser Entwicklung der Nachfrage muss das vom Bundesverwaltungsgericht bestätigte System des Luftfrachtzentrums mit Schwerpunkt im Integratorverkehr und 24-Stunden Betrieb auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle Rechnung tragen: Die mit dem Planänderungsverfahren angestrebte Erweiterung von Vorfeldflächen, zugeordnet zu den derzeitigen Abfertigungsanlagen von DHL, ist notwendig, um die Funktion des zentralen Luftfrachtdrehkreuzes des DHL Netzwerkes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle nachfragegerecht und auf Dauer zu sichern.

Die angebotenen Produkt-/Serviceleistungen werden bei DHL Express in folgende Produkte unterschieden: in „Time Definite“ und „Day Definite“. Im Folgenden werden diese Produkte kurz erläutert. Das Nachsprungkonzept ermöglicht es, internationale Zustellungen in einer definierten Anzahl von Stunden oder Tagen effektiv und effizient bei einer hohen Sendungsfrachtdichte zu transportieren, da am Umschlagzentrum eine Konsolidierung dieser Fracht für den jeweiligen Bestimmungsort vorgenommen wird.

TDI (Time Definite International) // TDD (Time Definite Domestic)

Sendungen werden bis zu der jeweils definierten Zeit oder bis Geschäftsschluss in mehr als 220 Ländern und Territorien weltweit zugestellt – in der EU in der Regel bereits am nächsten Werktag (Montag bis Freitag). Inklusivleistungen sind u.a. Tür-zu-Tür Zustellung, zollseitige Exportabfertigung, Standard-Versandmaterialien, Geld-zurück-Garantie. Die verschiedenen von DHL angebotenen nachstehenden Leistungen werden in Abbildung 1 beispielhaft verdeutlicht:

Abbildung 1: Auszug TDI (Time Definite International) // TDD (Time Definite Domestic) (Stand: 19.10.17)



Bitte überprüfen Sie die Regellaufzeit und die Produkt- und Serviceverfügbarkeit anhand der Postleitzahl des Empfängers unter dhl.de/express/laufzeiten

LAND	ZONE	EXPORT					IMPORT				
		DHL Express 9:00 ¹ (10:30 in die USA) zollfrei	DHL Express 12:00 ¹ zollfrei	DHL Express Worldwide zollfrei	Zusätzliche Laufzeit falls zollpflichtig ²	DHL Express Envelope nur zollfrei	DHL Economy Select zollfrei und zollpflichtig	DHL Import Express 9:00 ¹ zollfrei und zollpflichtig	DHL Import Express 12:00 ¹ zollfrei und zollpflichtig	DHL Import Express Worldwide zollfrei und zollpflichtig	DHL Import Economy Select zollfrei und zollpflichtig
A Afghanistan	10			3	1	3				3	
Ägypten	9	2	2	2	1	2		2	2	2	
Albanien	6			1	1	1		1	1	1	
Algerien	10			1	1	1			1	1	
Andorra	5			3	0	3	4	1	1	1	
Angola	10			4	0	4				3	
Anguilla	10			3	1	3			3	3	
Antigua	10			3	1	3			3	3	
Antillen, Niederländische*	9			4	1	4		3	3	3	
Äquatorial-Guinea	10			3	2	3				3	
Argentinien	10		2	2	1	2		3	3	3	
Armenien	10			2	1	2				2	
Aserbaidshan	10			2	1	2				2	
Äthiopien	10			2	0	2				2	
Australien	9		3	3	0	3		2	2	2	
Sydney, Melbourne, Brisbane, Perth	9		3	3	0	3		2	2	2	
B Bahamas	10			2	1	2		2	2	2	
Bahrain	9	2	2	2	0	2		2	2	2	
Bangladesch	10			3	1	3		3	3	3	
Barbados	10			2	1	2		3	3	3	
Belarus (Weißrussland)	6			2	1	2				1	
Belgien	1	1	1	1	0	1	2	1	1	1	2
Belize	10			3	1	3			3	3	
Benin	10			2	0	2			2	2	

DHL EXPRESS-Fracht mit einem zugesicherten Lieferzeitpunkt zum Folgetag um 9:00 Uhr / 10:30 Uhr / 12:00 Uhr / DHL EXPRESS-Fracht WORLDWIDE (weltweit) / DHL EXPRESS ENVELOPE (Tür-zu-Tür Zustellung vor Geschäftsschluss - für nicht zollpflichtige Sendungen bis 300g) / DHL EXPRESS EASY (Zustellung von Dokumenten / Warensendungen in der Regel am nächsten Werktag in der EU).

DDI – Day Definite International // DDD – Day Definite Domestic

Die Warensendung muss bis spätestens 18:00 bei DHL physisch abgegeben werden, um eine weltweite Express-Zustellung am Folgetag gewährleisten zu können. Es wird das Prinzip der spätmöglichsten Abholung und frühestmöglichen Zustellung verfolgt.

3 Prozess der Frachtabfertigung

Am DHL Hub Leipzig wird die Fracht über den Landweg per Van und LKW sowie den Luftweg angeliefert. Anschließend wird diese in der von DHL weltweit größten Sortieranlage für Cargo umgeschlagen. Eine schnellstmögliche Umschlagszeit von weniger als 120 Minuten ist angestrebt, um die kritischen Lieferbedingungen erfüllen zu können. Mehr Zeit benötigende Abläufe verzögern den Warenumschlag in Leipzig und sind als geschäftsgefährdend zu betrachten. Den Schwerpunkt des Express-Geschäftes bilden COY³ Sendungen.

Ankunft der Fracht über den Luftweg

Nach der Landung rollen die Frachtflugzeuge von der Runway über die Taxiways bis zum „Automatic Guidance & Docking Systems“⁴, an denen sie auf der entsprechenden Parkposition des DHL Hub Vorfeldes zum Stehen kommen. Die Entladung der ULDs⁵ aus dem Frachtflugzeug erfolgt mithilfe von Highloadern⁶. Hingegen werden lose, in den Unterflur-Frachträumen (Bellies) geladene Sendungen manuell auf ein Förderbandkraftfahrzeug (Beltloader) gelegt und anschließend in einen ULD verstaut. Die Beförderung der beladenen ULDs zu den Terminals geschieht auf Dollies⁷, die von einem Tug⁸ gezogen werden. Dort angekommen ziehen Mitarbeiter die ULDs über Castordecke in die Offload-Positionen. Handelt es sich um ULDs mit Transfer-Fracht, bedarf es keiner Sortierung innerhalb der Terminals. Stattdessen werden diese direkt nach der Entladung aus dem Flugzeug zu einem Stellplatz transportiert in Vorbereitung auf die Einladung für den Anschlussflug.

Für den Frachtumschlag stehen am DHL Hub Leipzig derzeit die Terminals 1 bis 3 zur Verfügung. Sie beherbergen vollautomatische Sortieranlagen für Flyer⁹, COY¹⁰ sowie NCY¹¹ Sendungen. Die Sortierung der auf dem Land- oder Luftweg zum DHL Hub Leipzig beförderten Fracht beginnt mit der Entladung der Sendungen aus den ULDs oder Rollwagenbehältern in den Offload-Bereichen. Je nach Größe und Gewicht der

³ Bandfähige Päckchen und Pakete – Gewicht bis 31,5kg und Größe bis 120x70x70cm.

⁴ Visuelles Andock-Leitsystem.

⁵ Frachtcontainer.

⁶ Gerät zur Entladung der Expressfracht.

⁷ Anhänger auf welchen Frachtcontainer transportiert werden.

⁸ Fahrzeug, welches am Flughafen Frachtanhänger zieht.

⁹ Dokumente und Kleintransportgut.

¹⁰ Bandfähiges Transportgut.

¹¹ Nicht-bandfähiges Transportgut.

Sendung geschieht die weitere Sortierung und Abfertigung nach differenzierten Prozessen und unter Zuhilfenahme unterschiedlicher Sortieranlagen.

Abtransport der Fracht über den Luftweg

Mitarbeiter ziehen die beladenen ULDs aus dem Terminal über Castordecke auf die bereitgestellten Dollies. Danach werden sie über das Vorfeld zum entsprechenden Standplatz (Stand) gefahren und mit Highloadern in das Frachtflugzeug verladen. Lose Sendungen werden wiederum mittels Beltloadern eingeladen. Befindet sich die gesamte Fracht an Bord, werden die Frachttüren geschlossen und ein Pushback Truck¹² drückt das Flugzeug aus der Parkposition heraus.

Abbildung 2: Anlieferung und Abtransport von Warensendungen am DHL Hub Leipzig GmbH (Stand: 24.10.17)



Die Einbindung des Lufttransportes von Fracht in den Gesamtprozess der Anlieferung und des Abtransports von Warensendungen am DHL Hub Leipzig GmbH ist in der folgenden Abbildung 2 dargestellt. Beim Transport der Warensendungen auf der Straße sind die Stoßzeiten, zu welchen eine An- oder Abfahrt am DHL Hub stattfindet, angegeben. Außerhalb dieser Zeiten findet unter 1% der Fahrten statt.

Die heute zur Verfügung stehenden Vorfeldflächen des DHL Hub Leipzigs reichen nicht aus, um dem gestiegenen Sendungsaufkommen innerhalb der erforderlichen Lieferbedingungen gerecht zu werden. Hierfür sind die planfestzustellenden Flächen vorgesehen. Die Flächen sollen zur Herstellung zusätzlicher Vorfeldflächen und neuer Büro- und Cargogebäude dienen. Sie umfassen, wie in ANLAGE 1 ersichtlich, ein Drittel zusätzliche Vorfeldfläche im Osten der vorhandenen Vorfeldfläche sowie sämtliche in der Anlage 1 gekennzeichneten hochbaulichen Erweiterungsflächen. Der Bestand der aktuellen Vorfeldfläche und der

¹² Fahrzeug, welches ein Flugzeug solange aus seiner Parkposition schiebt bis es unter Nutzung des eigenen Antriebes fährt.

Bedarf an neu zu schaffenden Flächen sind in Anlage 1 dargestellt. Der Bedarf zusätzlicher Vorfeldflächen und neuer Gebäude ergibt sich aus den Ergebnissen der im folgenden Kapitel dargestellten Prognose.

4 Einbindung Leipzigs in unser Netzwerk

In einem 'Hub-and-Spokes-Netzwerk'¹³ werden die Transportwege sternförmig um das Hub angeordnet, um die Frachtströme räumlich und zeitlich am Drehkreuz zu bündeln. Das europäische und weltweite DHL-Netzwerk ist in Abbildung 3 und Abbildung 4 grafisch aufbereitet, um einen Einblick in die Netzwerkstruktur zu bekommen.

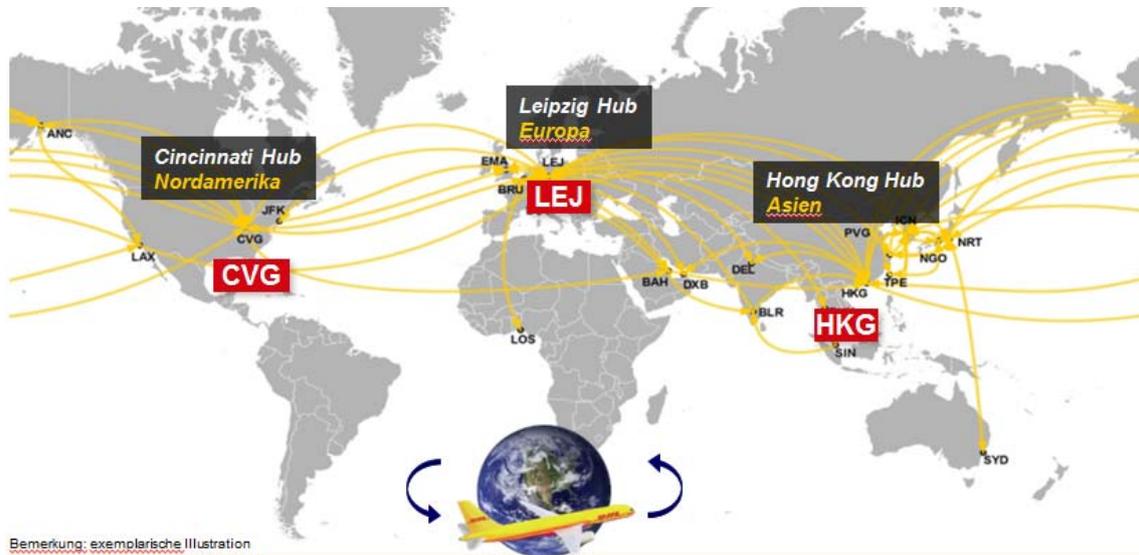
Abbildung 3: Europäisches Hub-and-Spokes-Netzwerk der DHL Express (Stand: 21.12.17)



Es wird schnell deutlich, welche zentrale und immens wichtige Verteiler-/Drehkreuzfunktion der Standort Leipzig sowohl für das europäische als auch internationale Geschäft bedeutet. Die 3 globalen DHL-Hubs und der Aufbau des weltumspannenden DHL-Express-Netzwerks werden in Abbildung 4 grafisch dargestellt.

¹³ Nabe- und Speichennetzwerk.

Abbildung 4: Die 3 globalen DHL-Hubs (Stand: 21.12.17)



Es werden 60% der gesamten europäischen und 35% der globalen DHL Express Fracht über das Leipzig Hub umgeschlagen. Dies ist insbesondere durch optimierte und extrem zeiteffiziente Prozesse zu bewältigen. Die Anzahl an Transferfracht - Fracht welche ohne Sortierung im ULD verbleibt und direkt zum nächsten Flugzeug befördert wird - beträgt ca. 15%.

Die Hauptaufgabe des Hubs besteht darin, die Sendungen schnellstmöglich umzuschlagen, zu sortieren und für den Weitertransport den einzelnen Zielorten zuzuordnen. Aus der Funktion des Hubs als Bündelungspunkt und in Verbindung mit den kurzen Beförderungsfristen im Expressgeschäft resultiert, dass in einer kurzen Zeit große Frachtvolumina sortiert werden müssen.

5 Bedarfsbegründung

Die zukünftige Volumensteigerung liegt voraussichtlich unterhalb des bisherigen Wachstums der DHL am Standort Leipzig. Aufgrund des zukünftigen Volumenanstiegs wird es ein Mehr an Direktverbindungen zwischen regionalen Hubs geben, da durch den Anstieg die Möglichkeit geschaffen wird, Flugzeuge mit einer hohen Volumenauslastung effizient in diesen Direktverbindungen einzusetzen. Die Direktverbindungen beziehen sich konkret auf Verbindungen nach Brüssel, East Midlands, Bergamo, Kopenhagen und Vittoria. Der heutige Flugplan sieht im Durchschnitt zu den genannten Destinationen 3-4 Flüge pro Nacht vor. Basierend auf dem aktuellen Netzwerkaufbau können sich die Hub-zu-Hub-Verbindungen bei weiterem Wachstum auf die folgenden verschiedenen Arten entwickeln:

- 1) Einzelne Flüge werden sukzessive durch größere Flugzeuge (Langstreckenflugzeuge) mit mehr Frachtkapazität ersetzt. Ist man beim größtmöglichen Flugzeug angekommen dann geht es weiter mit Punkt 2.
- 2) Hinzufügen einer zusätzlichen Frequenz. Zusatzflug zunächst mit kleinerem Flugzeug.

Bei Punkt 2 ergeben sich zusätzliche Flugbewegungen, bei Punkt 1 lediglich eine Änderung im Fluggerät. Die Planung für die kommenden Jahre ist stark von der Volumenentwicklung und der jeweils aktuellen DHL-Netzwerkstrategie sowie der am Markt angebotenen Flugzeuge abhängig. Die jeweiligen Hub-zu-Hub-Verbindungen können sich möglicherweise unterschiedlich entwickeln.

Prognose Luft Wochenende

Am Wochenende ist mit einem ca. 20% höheren Stellplatzbedarf für Code C- und D-Stands zu rechnen. Dies ist zum einen dem Fakt geschuldet, dass am Sonntag keine Zustellung erfolgt und somit die gesamte Flotte gleichzeitig in Leipzig steht und am Wochenende die Flugzeugwartung durch die EAT Leipzig GmbH am Standort durchgeführt wird. Somit steht eine größere Anzahl an Flugzeugen der DHL-Flotte auf dem DHL überlassenen Bereich.

Standplatzzuweisung

Die Stellplätze werden pro Nacht teilweise mehrfach vergeben. Dabei ist mit einem Sicherheitszuschlag von mindestens 15 Minuten zwischen Abgang und Ankunft eines neuen Flugzeuges zu rechnen. Dieser Sicherheitszuschlag wird für Planabweichungen eingerechnet.

Auf dem Vorfeld sind Stellplätze für unterschiedliche Flugzeugkategorien, (ARC)¹⁴, berücksichtigt. Dabei kann zum Beispiel 1 Code E/F Stand mit 2 Code C+ Flugzeugen belegt werden, um die Flexibilität der Vorfeldpositionen zu erhöhen.

Schnellabrollweg und zusätzliche Rollbahnen

Um eine verbesserte Möglichkeit von Kreuzungsvorgängen der Südbahn zu realisieren und somit die geforderte Mitnutzung der Start- und Landebahn (SLB) Nord zu ermöglichen, ist der Bau eines Schnellabrollweges zwischen S4 und S5 bei BR 08 R (Landung von West nach Ost) geplant. Ferner ist durch den Bau eine effiziente Nutzung der SLB Süd bei einer ansteigenden Zahl an Flugzeugen in der Zukunft möglich und eine Optimierung des Inbounds von der SLB über die Rollwege zu den Stands zu erreichen. Die DFS-Simulation zeigt hierbei eine Verkürzung der SLB-Belegungszeit durch ein schnelleres Abrollen der Flugzeuge zu den Standplätzen. Bei der Steigerung des Frachtvolumens ist der geplante Schnellabrollweg als Gegenstand des Planänderungsverfahrens eine aus Sicht des Antragsstellers betriebswirtschaftlich und prozessual

¹⁴ Aircraft Reference Code

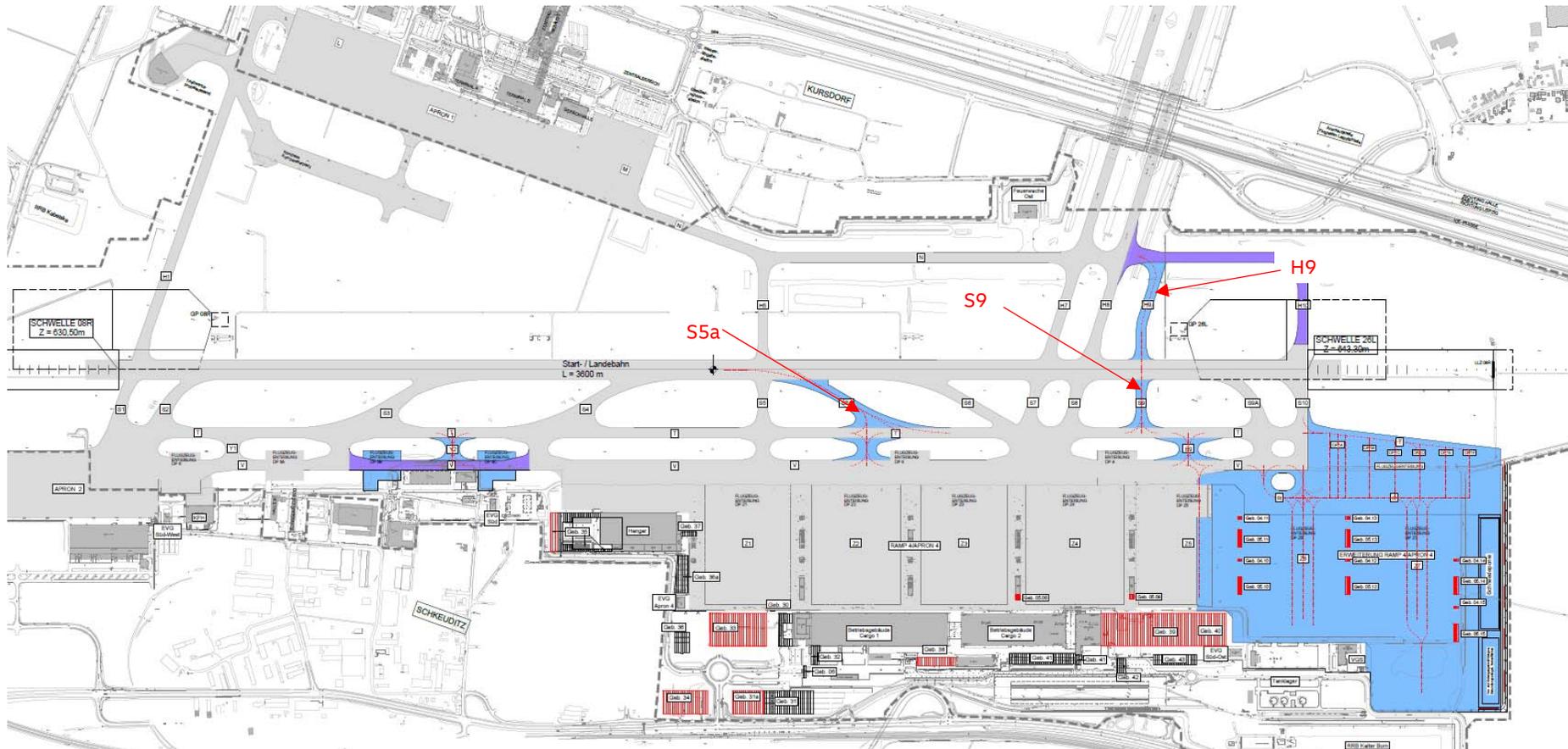
zweckmäßige Entscheidung, welche zu einer Entlastung der Belegung und geringerem Rollverkehr auf der SLB sowie kürzeren Rollwegen führt.

Ferner werden zusätzliche Rollwege zur Planänderung beantragt (S8a, H8a).¹⁵ Durch diese kann eine starke punktuelle Entlastung des Verkehrsaufkommens (Staus) im In- und Outbound erreicht werden. Im Falle von In- und Outbound auf der Nordpiste können zwei Flugzeuge zeitgleich durch parallele Nutzung von S8a, H8a, H10 die südliche Landebahn überqueren. Der planfestzustellende Rollweg H8a ist außerhalb des Senderschutzbereiches des Gleitwegsenders 26L geplant. Hierdurch kann die Südpiste auch bei Anflügen 26L überquert werden und der Rollhalt liegt näher an der Start- und Landebahn Süd. Ferner können Schleppverkehr über die Piste verzögerungsfreier ausgeführt werden und es wäre eine effizientere Nutzung der Vorfeldverkehre (kürzere Wege) und eine geringere Lärmbelastung die Folge.

Der Abbildung 5 sind der geplante Schnellabrollweg und die zusätzlichen Rollbahnen zu entnehmen. Eine Abstimmung zwischen DHL Hub Leipzig GmbH, DFS GmbH und EAT Leipzig GmbH hat stattgefunden. Die Auswirkungen einer Nutzung wurden eruiert und bezüglich des Ziels einer Entlastung der momentanen Verkehrssituation als sinnvoll bewertet. Eine Auswirkung auf die Kapazität des Vorfeldes bzw. den Standplatzbedarf wurde in der Simulation der DFS nicht festgestellt.

¹⁵ Siehe Abbildung 5

Abbildung 5: Schnellabrollweg Und Zusätzliche Rollbahnen (Stand: 26.06.19)

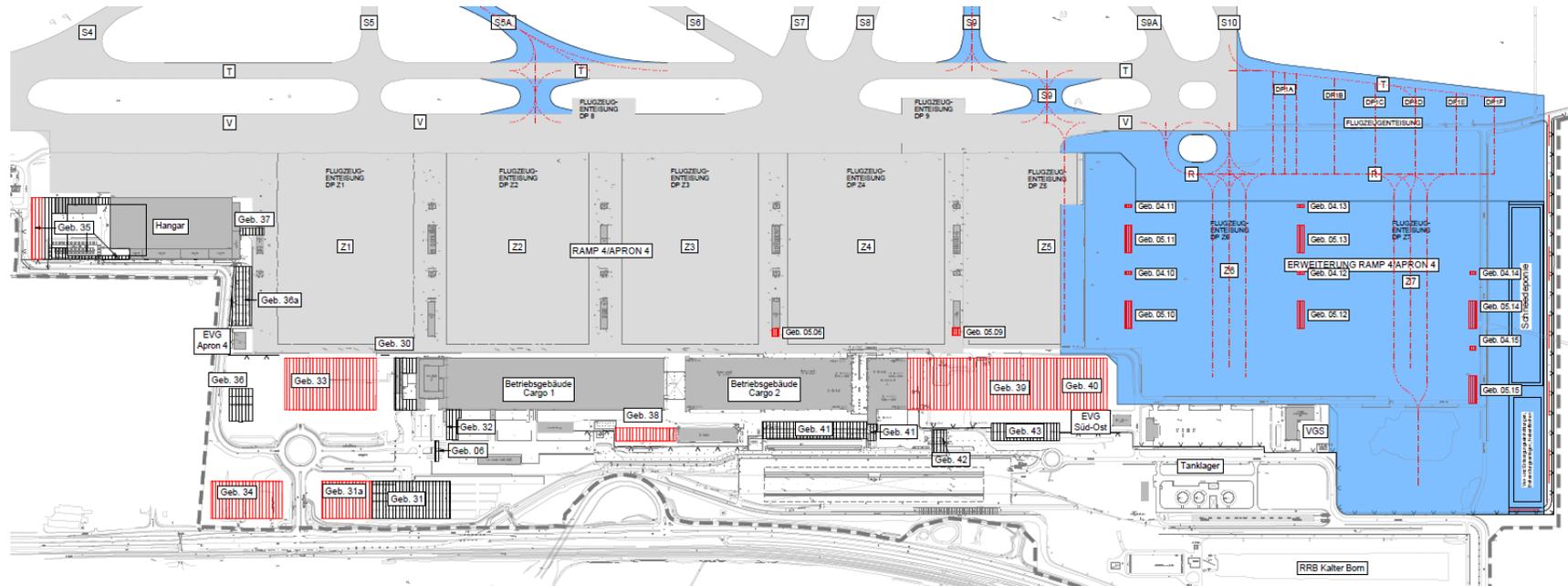


6 Zusammenfassung

Das vorliegende Dokument zeigt auf Basis des prognostizierten zukünftigen Wachstums der DHL Hub GmbH am Flughafen Halle / Leipzig die daraus abgeleiteten Bedarfe hinsichtlich planfestzustellender Flugbetriebsfläche und Flächen mit Bebauungsoptionen auf. Die Ausführungen belegen einen Bedarf an zusätzlicher Flugbetriebsfläche für den Warenumschlag der DHL Expresssendungen. Die noch nicht planfestgestellte Fläche im Südosten der aktuell vorhandenen Flugbetriebsfläche ist für die Abfertigung der Flugzeuge entsprechend der Wachstumsprognose 2032 zwingend notwendig, um dem absehbaren zukünftigen Geschäftsaufkommen entsprechen zu können. Ferner konnte der Bedarf an einem zusätzlichen Schnellabrollweg und Rollwegen und der notwendigen Planänderung (Abbildung 5 und Anlage 1) von zusätzlich benötigter Baufläche für die Errichtung betrieblich notwendiger Hochbauten aufgezeigt werden. Die beantragten Änderungen sind notwendig und unerlässlich, um das DHL-EXPRESS Drehkreuz Leipzig/Halle auch zukünftig kunden- und nachhaltigkeitsorientiert, sowie effizient und effektiv nutzen zu können.

Anlagen¹⁶

Anlage 1: Plan Bebauungsoption



¹⁶ Die Anlagen werden zur besseren Sichtbarkeit in ausreichend großem Format dem Antrag nochmals beigelegt.