



Stadt Leipzig

Der Oberbürgermeister

Postanschrift: Stadt Leipzig • 04092 Leipzig

Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
32-0522/1054/39 23.03.2022

Unser Zeichen

Telefon/Telefax
-4809 -4805

E-Mail
dezernat6@leipzig.de

Datum
05.2022

Äußerung der Stadt Leipzig zur Erwidern der Flughafen Leipzig/Halle GmbH im Rahmen der Online-Konsultation zum Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“, 15. Planänderung

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 23. März 2022 übersandten Sie uns die o. g. Erwidern inkl. Synopse, Anlagen und Planunterlagen. Die Stadt Leipzig nimmt gern die Möglichkeit wahr, sich zur Erwidern zu äußern und bittet um Beachtung der folgenden Hinweise und Forderungen:

Der Erwidern der Flughafen Leipzig/Halle GmbH auf die Stellungnahme der Stadt vom 12. Februar 2021 ist zu entnehmen, dass unsere Hinweise und Bedenken im Wesentlichen unbeachtet geblieben sind. Auch unter Berücksichtigung der Anlagen, mit Änderungen von Planunterlagen bzw. Ergänzungen durch weitere Gutachten, bleibt unsere Forderung, dass die Unterlagen für die beantragte 15. Planänderung umfassend zu überarbeiten und in wesentlichen Bereichen zu ergänzen sind, weiterhin bestehen.

Dies bezieht sich auch insbesondere auf die Aussagen zur Umweltverträglichkeitsstudie als wesentliches Instrumentarium der Umweltvorsorge.

Allgemeine Hinweise

In der Erwidern der Flughafen Leipzig/Halle GmbH fehlen die nachfolgend aufgeführten Textpassagen aus der Stellungnahme (SN) der Stadt Leipzig und demzufolge auch eine Auseinandersetzung zu den vorgetragenen Sachverhalten.

Dies betrifft:

- Seite 4 der SN Stadt Leipzig, 2. Absatz „Gemäß § 29 b Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sind Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Dabei ist in besonderem Maße auf die Nachtruhe der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen. Nach § 29 b Abs. 2 LuftVG haben auch die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Mit der zwischen Flughafengesellschaft und DFS abgestimmten Bahnnutzungsverteilung ist eine gemäß § 29 b Abs. 1 LuftVG vorgeschriebene Beschränkung der Ausbreitung von unvermeidbaren Geräuschen auf ein Mindestmaß für die Anwohnerinnen und Anwohner der Südbahn nicht erkennbar. Auch dem besonderen

Rücksichtnahmegebot gemäß § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG bezogen auf die Nachtruhe der Bevölkerung entlang der Südbahn wird damit nicht entsprochen. Unter Berücksichtigung der unmittelbaren Besiedelung im Flughafenumfeld ist die gleichmäßige Bahnverteilung, insbesondere im Nachtzeitraum, ein geeignetes Instrument, die umliegenden Flughafenwohnerinnen und -anwohner vor erheblichen nächtlichen Fluglärmbelastungen zu schützen.“

- *Seite 5 der SN Stadt Leipzig „Der Schutzanspruch der Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens sollte auch mit der beantragten 15. Planänderung sich nicht verschlechtern, indem auf den Schutzanspruch der Nachtschutzzone nach dem Fluglärmgesetz abgestellt wird. Mit den verwendeten Lärmkriterien, auf denen die Schutzzonen in den ausgelegten Planunterlagen basieren, ergibt sich eine Schlechterstellung der Anwohnerinnen und Anwohner.“*
- *Seite 7, letzter Absatz vor nächster Zwischenüberschrift „Die Stadt Leipzig vermisst in den Unterlagen Aussagen zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen (wie z. B. Einsatz modernster Flugzeuge, Elektrofahrzeuge, Lärmschutzwände) und passiven Schallschutzmaßnahmen (wie z. B. an Gebäuden nach dem Stand der Technik). Zur Vermeidung und Reduzierung des Flug-, Boden- und Gesamtlärms sind im Falle der Antragszustimmung geeignete Schallschutzauflagen vorzusehen, deren Schutzanspruch jedoch nicht geringer ist, als die derzeitigen Regelungen des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses in der Fassung seiner Änderungen und Ergänzungen. Beispielsweise sind für Wohnräume und sonstige nicht nur vorübergehend genutzte Räume, die in dem neuen, für den Planfall 2032 auszuweisenden Nachtschutzgebiet liegen, Schallschutzvorrichtungen nach dem Stand der Technik, die eine Lüftungsplanung nach DIN 1946-6 berücksichtigen, vorzusehen. Bzgl. der Schalldämmlüfter sind dem Stand der Technik entsprechende Be- und Entlüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung umzusetzen.“*
- *Seite 15, Absatz 4-6 der SN der Stadt Leipzig „Hinsichtlich der im Stadtgebiet Leipzig betroffenen Feldlerche siehe die Ausführungen zum LBP. Insgesamt ist das CEF-/FCS-Maßnahmenkonzept für diese Art fachlich fundiert und nachvollziehbar. Das Maßnahmenkonzept ist mit einem Monitoring inkl. Risikomanagement zu koppeln. Fledermäuse sind anders als die vorwiegend optisch orientierten Vögel auf ihr Gehör angewiesen, mit dem sie sich im Dunkeln orientieren. Von mehreren Fledermausarten wie „Großes Mausohr“ und „Braunes Langohr“ ist eine hohe Lärmempfindlichkeit bekannt. Fledermäuse haben große Aktivitätsradien und können sich je nach Art und Habitat 8 bis 20 km weit in einer Nacht vom Quartier entfernen. Es besteht ein reger Austausch zwischen den einzelnen Quartieren. Somit sind die Auswirkungen des Anstiegs des Nachflugverkehrs differenziert zu untersuchen und zu bewerten. Dies erfolgt im Fachbeitrag Artenschutz nicht. Der angesetzte potenzielle Wirkraum ist, wie auch bei den Brutvögeln, fachlich ungeeignet. Die in Anhang 8.1 zum Fachbeitrag Artenschutz aufgeführten Zitate zu Einschätzungen von Fluglärm auf Vögel im Bereich anderer ausgewählter Flughäfen sind auf die spezielle Situation am Flughafen Leipzig-Halle – z. B. der signifikante Anstieg des Flugverkehrs von Großraumflugzeugen in den Nachtstunden und frühen Morgenstunden – höchstens sehr eingeschränkt verwendbar.“*
- *[Seite 18, Abschnitt „Städtisches Eigentum“ der SN Stadt Leipzig „Zur Baustelleneinrichtung ist gemäß Grunderwerbsverzeichnis der Erwerb einer Teilfläche von 452 m² des städtischen Flurstückes 412/2 Gemarkung Lützschena erforderlich. Die Stadt befindet sich bereits in Kaufverhandlungen mit der Flughafen Leipzig/Halle GmbH. Diese Verhandlungen betreffen den Ankauf des gesamten Flurstücks.“] (Anm.: Kaufvertrag ist mittlerweile beurkundet.)*

Um die Berücksichtigung und Abwägung aller Einwendungen der Stadt Leipzig wird im weiteren Verfahren gebeten.

Flug- und Bodenlärm

Zu der vorgelegten Erwidern der Flughafen Leipzig/Halle GmbH im Rahmen der Online-Konsultation resultiert aus Sicht des Fluglärmschutzes folgende Stellungnahme (Seitenzahlangaben beziehen sich auf SN der Stadt Leipzig vom 12. Februar 2021):

S. 1/2 Beschlusslage Leipziger Stadtrat

Ziel des Absatzes in der Stellungnahme der Stadt Leipzig ist die Darlegung der Beschlusslage des Leipziger Stadtrats zur Fluglärmelastung verbunden mit der Bitte, diese im Rahmen der Abwägung zu beachten. Der Erwiderung des Flughafens konnte dies nicht entnommen werden.
Fazit: Die Hinweise bleiben bestehen.

S. 3 Ausmusterung von alten Flugzeugtypen

Anhand der Erwiderung der Flughafen Leipzig/Halle GmbH konnte der prognostizierte Austausch der Flotte von DHL nachvollzogen werden. Das Lärminderungspotential des Austauschs der Flotte ist jedoch weiterhin unklar. In der Erwiderung wird nicht darauf eingegangen, ob bei der Anschaffung/Auswahl neuer Luftfahrzeuge auch Lärminderungspotentiale berücksichtigt werden.
Fazit: Die Nachfrage zum Lärminderungspotential bleibt bestehen.

S. 3 Abschätzung von Corona-Auswirkungen auf die Luftverkehrsprognose

Die Erwiderung legt dar, dass der vorgetragene Hinweis berücksichtigt und ein entsprechendes Gutachten „Auswirkungen der Corona-Krise auf den aus der vorliegenden Luftverkehrsprognose abgeleiteten Ausbaubedarf“ vom August 2021 von Intraplan Consult GmbH erstellt wurde. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass im Passagierverkehr von einer verzögerten Entwicklung von bis zu neun Jahren ausgegangen wird. Für den DHL-Drehkreuzverkehr wurde eine weitere robuste Nachfrage abgeschätzt und ein coronabedingter Zeitverzug von bis zu drei Jahren ermittelt. Entsprechend bleibt der Flughafen bei der Einschätzung, dass der Bedarf für einen Ausbau weiterhin besteht.

Fazit: Die längerfristigen Veränderungen auf die Luftverkehrswirtschaft wurden abgeschätzt. Allerdings fehlt eine Aussage hinsichtlich des Umgangs mit den Ergebnissen des nachgereichten Gutachtens in Bezug auf die Luftverkehrsprognose 2032 von Intraplan Consult GmbH von März 2020.

S. 3 Flugrouten zur kurzen Südabkurvung

In der Erwiderung gibt die Flughafen Leipzig/Halle GmbH an, dass ihr keine Erkenntnisse vorliegen, nach denen Veranlassung besteht, die beiden Flugrouten zur kurzen Südabkurvung nicht mehr zu nutzen. Dies ist nicht nachvollziehbar, da es ergänzend zu den bereits vorgebrachten Ausführungen der Stadt Leipzig zur Begrenzung der kurzen Südabkurvung bei Betriebsrichtung Ost nur für Luftfahrzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 30 t nach unserem Kenntnisstand derzeit konkrete Planungen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) gibt, ab dem 26. Januar 2023 neue IFR-Abflugverfahren einzuführen, um ein unabhängiges Parallelbahnsystem für Abflüge am Flughafen Leipzig/Halle umzusetzen. Gründe dafür sind ein entsprechender Kapazitätsbedarf, die Bestimmung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 DER KOMMISSION vom 18. Juli 2018 sowie die Umsetzung einer gleichmäßigeren Bahnverteilung. Dafür hat die DFS bereits neue IFR-Abflugrouten erarbeitet, der Fluglärmkommission für den Flughafen Leipzig/Halle vorgestellt (erstmalig in der Sondersitzung der Fluglärmkommission am 21. September 2021) und um eine Beratung zu den Verfahren gebeten. Bis auf eine Abflugroute (kurze Nordabkurvung von der Südbahn in Betriebsrichtung Ost) hat die Fluglärmkommission in ihrer Sondersitzung vom 31. März 2022 auch schon ihre Empfehlungen abgegeben, so dass die DFS entsprechend unseres Kenntnisstands an ihrem Zeitplan der Einführung der neuen Abflugrouten zum 26. Januar 2023 festhält.

Die Planungen der DFS sehen u. a. das Entfallen der kurzen Südabkurvungen von der Nordbahn bei Betriebsrichtung Ost und West vor. Demzufolge würde bei Betriebsrichtung Ost der für den Tagzeitraum prognostizierte und derzeit auf die zwei Flugrouten der kurzen Südabkurvung aufgeteilte Flugverkehr dann nur noch auf einer kurzen südlichen Abflugstrecke, der kurzen Südabkurvung von der Südbahn, abgewickelt werden können. Bei Starts von der Südbahn über die kurze östliche Südabkurvung überqueren die Luftfahrzeuge das Stadtgebiet von Leipzig in einer geringeren Flughöhe als wenn diese von der Nordbahn starten würden. Die Auswirkung dieser Änderung auf die Lärmbelastung im Tagzeitraum ist zu untersuchen.

Wie oben ausgeführt sind mit der geplanten Umstellung der DFS auf einen unabhängigen Parallelbahnbetrieb für Abflüge ab Januar 2023 weitere Änderungen von Abflugrouten (z. B. kurze Nordabkurvungen) vorgesehen. Insofern sind beide Datenerfassungssysteme hinsichtlich der Abflugrouten zu überarbeiten und eine Neuberechnung des Fluglärms durchzuführen. Als Begründung wird zudem aufgeführt, dass nach dem bisherigen Planungsstand das Vorhaben der Flughafen Leipzig/Halle GmbH in einer Gesamtbauzeit von 24 Monaten realisiert werden soll (siehe „Studie zur Abwicklung der Baumaßnahmen zur Erweiterung der Vorfeld- und Gebäudeflächen sowie

der Flugbetriebsflächen“ von airport consulting partners GmbH vom 17. Juli 2020). Da zwischen dem Ende der Online-Konsultation und dem derzeit von der DFS avisierten Einföhrungstermin der neuen IFR-Abflugrouten nur acht Monate liegen, wird davon ausgegangen, dass zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Vorhabens die neuen IFR-Abflugrouten bereits eingeföhrt sind. Insofern sollten die Lärmauswirkungen dieser geplanten neuen IFR-Abflugverfahren im Rahmen des Planänderungsverfahrens untersucht und einbezogen werden. Bezöglich der Einföhrung der neuen IFR-Abflugrouten wird auöerdem darauf hingewiesen, dass generell bei neu geplanten Flugrouten vor deren Einföhrung nicht eindeutig feststeht, in welcher Art und Weise die neuen Flugrouten genau beflogen werden. Ggf. kann es in der Praxis auf einzelnen Strecken zu Abweichungen vom theoretisch ermittelten Flugverlauf kommen. Dies wiederum kann mit Änderungen der Fluglärmbetroffenheit einhergehen. Daher wird gebeten, auch diese Thematik einzubeziehen.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen und wird durch die aktuellen Planungen der DFS unteretzt.

S. 3 Streckenbelegung „kurze Südabkurvung“

In der Erwiderung wird ausgeföhrt, dass die beiden Abflugstrecken der kurzen Südabkurvung fälschlicherweise mit vier Flugbewegungen der Luftfahrzeuggruppe S 3.2 b belegt wurden. Es wurde eine entsprechende Korrektur der Datenerfassungssysteme und Neuberechnung des Fluglärms für den Tagzeitraum vorgenommen.

Fazit: Dem Einwand wurde entsprochen.

S. 3/4 Gleichmäßige Bahnverteilung

In der Erwiderung wird beschrieben, dass in der Abflugphase die Staffellungen der Starts durch die DFS direkter steuerbar sind. Dies angenommen ist es nicht nachvollziehbar, warum bei einer verbesserten Steuerbarkeit/Planbarkeit der Starts/Startzeitpunkte nicht auch besser eine gleichmäßige Nutzung der beiden Start- und Landebahnen im Nachtzeitraum für die Starts entsprechend des empfohlenen Verhältnisses des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses von 2004 sowie der Beschlusslage in der Fluglärnkommision umgesetzt werden kann. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH föhrt in der Erwiderung lediglich den Beschluss der Fluglärnkommision vom 14. Oktober 2020 zur gleichmäßigen Auslastung der beiden Start- und Landebahnen auf, welcher auf den Antrag der Stadt Leipzig zu dieser Sitzung zuröckgeht. In derselben Sitzung wurde durch die Kommision auch der Antrag des Saalekreises zur gleichmäßigen Auslastung der Start- und Landebahnen mit dem Wortlaut „Nord- und Südlandebahn sind gleichmäßig auszulasten, wie im Planfeststellungsbeschluss festgelegt“ mehrheitlich beschlossen.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 4 Unklarheiten in Tabelle 13 des Berichts zur Erstellung der Datenerfassungssysteme

In der Erwiderung wurde ein Fehler in der Tabelle 13 eingeräumt. Tabelle 13 wurde entsprechend korrigiert und die angepasste Seite 30 des ursprünglichen Berichts „Bericht über die Erstellung der Datenerfassungssysteme“ der Erwiderung beigefügt.

Fazit: Die Unklarheiten konnten mit der Korrektur der Tabelle 13 ausgeräumt werden.

S. 4/5 Neuberechnung Nachtschutzgebiet

In der Erwiderung wird beschrieben, dass die von der Stadt Leipzig vorgebrachte Nebenbestimmung A II 4.9.3 des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses von 2004 vom 15. Planänderungsantrag unberöhrt bleibt und nicht Gegenstand des Planänderungsverfahrens ist, mit Verweis auf § 13 Abs. 1 Satz 2 FluglärnG. Gerade § 13 Abs. 1 Satz 2 FluglärnG sieht jedoch für bereits bestehende Flughäfen mit weitergehenden Schallschutzmaßnahmen eine Art Meistbegünstigungsvorbehalt vor. Insofern dürften bestehende weitergehende Regelungen nicht verdrängt werden. Analog der bisherigen Praxis (Neufestsetzung des Nachtschutzgebiets im Jahr 2009 basierend auf der angepassten Luftverkehrsprognose von 2020 gemäß Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 17. Juli 2009) ist demnach auch für den Planfall 2032 das Nachtschutzgebiet neu zu berechnen und festzusetzen, um den weitergehenden dynamischen Nachtschutz des Flughafens Leipzig/Halle auch über das Jahr 2019 hinaus auf den Planfall 2032 anzuwenden.

Fazit: Die Einwände zum Nachtschutzgebiet und Nachtschutzkonzept bleiben bestehen.

S. 5 WHO-Werte und Empfehlung des Umweltbundesamts

Die Erwiderung würdigt die in der Stellungnahme der Stadt Leipzig benannten Empfehlungen der WHO und des Umweltbundesamts bzgl. Nachtfluglärm nicht und lässt auch nicht erkennen, inwieweit den Empfehlungen dieser Institutionen mit den vorgelegten Unterlagen entsprochen werden kann.
Fazit: Der Einwand konnte mit der Argumentation nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen.

S. 6 Umgriff Siedlungsbeschränkungsbereich vs. Umgriff neu berechnete Nachtschutzzone

In der Erwiderung wird detailliert erläutert, dass zwischen der Berechnung des Umgriffs für den neuen Siedlungsbeschränkungsbereich und den Berechnungen der neuen Nachtschutzzone deutliche methodische und inhaltliche Unterschiede bestehen.
Fazit: Die Unklarheiten konnten mit der nachgereichten Erläuterung ausgeräumt werden.

S. 6 Antrag auf Durchführung von nächtlichen Triebwerksprobeläufen im Freien

Die Erwiderung führt aus, dass es noch keine Entscheidung zum Antrag auf Durchführung von nächtlichen Triebwerksprobeläufen im Nachtzeitraum im Freien gibt.
Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 6 Berücksichtigung von Enteisungsvorgängen

In der Erwiderung wird ausgesagt, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH die Hinweise zur fehlenden Berücksichtigung von Enteisungsvorgängen unter Einbeziehung der Triebwerksemissionen im Bodenlärmgutachten nachträglich bei der Bodenlärmrechnung einkalkuliert hat. Im Ergebnis ergibt sich für den Planfall 2032 eine Zunahme der Lärmbelastung durch Bodenlärm, so dass für den Immissionsort LEI_03 (Windmühlenweg 24) aktuell für den Bodenlärm inkl. Enteisung ein Wert von 40,1 dB(A) ermittelt wird.

Fazit: Dem Einwand wurde entsprochen. Aufgrund der ermittelten hohen nächtlichen Bodenlärmbelastungen, welche in den nordwestlichen Ortsteilen von Leipzig immer wieder zu Beschwerden führen und am Immissionsort LEI_03 den Wert von 40 dB(A) überschreiten, werden in den Unterlagen Aussagen zum Umgang mit diesen hohen Bodenlärmwerten vermisst. Besonders für laute Bodenlärmquellen sollten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ergriffen werden.

S. 6 Diskrepanz zwischen unterschiedlichen Berechnungshöhen für Flug- und Bodenlärm

In der Erwiderung wird dargelegt, weshalb in den Unterlagen unterschiedliche Berechnungshöhen gewählt wurden und entsprechend des Einwands nachträglich die Auswirkungen dieser unterschiedlichen Bezugshöhen untersucht. Im Ergebnis konnten keine immissionsrelevanten Abweichungen ermittelt werden.

Fazit: Die Bedenken konnten mit der nachträglichen Untersuchung ausgeräumt werden.

S. 6 Gesamtlärbetrachtung

In der Erwiderung wird dargelegt, dass der Einwand aufgegriffen wurde und der Gutachter in einer ergänzenden Gesamtlärbetrachtung die weiteren Lärmquellen wie Schiene, Straße und Gewerbelärm einbezogen hat. Auf die von der Stadt Leipzig aufgeworfenen Bedenken, dass im Bodenlärmgutachten auf Seite 33 beschrieben wird, dass „ausschließlich der durch das Vorhaben verursachte Verkehr (bestehend aus flughafen- und DHL-induziertem Verkehr, nicht jedoch der Gesamtverkehr) betrachtet“ wird, wurde nicht näher eingegangen. Weiterhin unklar ist, ob die Gesamtentwicklung des Flughafenverkehrs bis 2032 einschließlich der sich daraus ergebenden Nutzungen aller Vorfelder einbezogen worden ist.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 7 Lärmmedizinisches Gutachten und Betroffenheitsanalyse

Der Aussage der Flughafen Leipzig/Halle GmbH kann nicht gefolgt werden. Ziel eines lärmmedizinischen Gutachtens zum 15. Planänderungsantrag ist die Einschätzung und Bewertung der lärmmedizinischen Auswirkungen der prognostizierten Änderungen. Auch die geforderte Betroffenheitsanalyse zur Abschätzung der Anzahl an Neubetroffenen wurde nicht nachgereicht.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 7 fehlende Aussagen zu aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen

In der Erwiderung wird auf diese Einwände der Stadt Leipzig nicht eingegangen. In den im Rahmen der Online-Konsultation vorgelegten Unterlagen fehlen weiterhin Aussagen zu aktiven und passiven, den Stand der Technik berücksichtigenden Lärmschutzmaßnahmen.

Fazit: Die Einwände bleiben bestehen.

Untere Naturschutzbehörde (UNB)

S. 14 zum Punkt Ausweichen

In der Erwiderung wird beschrieben, dass eine Verlagerung der Aktionsräume bei den meisten Vogelarten möglich sei, da „*angrenzend an die Verlustflächen ein breites Habitatangebot besteht*“. Worin dieses für die jeweiligen Arten besteht, so dass es insgesamt nur zu Revierverlagerungen (ohne Verlust) kommt, wird nicht weiter ausgeführt. Betrachtungsgegenstand sind jeweils die einzelnen Reviere aller europäisch geschützten Vogelarten als Reproduktions- bzw. Lebensstätte. Die lokale Bestandssituation kann zur Argumentation nicht herangezogen werden (Lebensstätten bezogenes Verbot). Es müsste genau ortsbezogen und nachvollziehbar erläutert werden, wie solche Revierschiebungen aussehen könnten. In der Regel sind dann solche geeigneten Habitatstrukturen jedoch bereits durch Individuen der Art oder anderer Arten besetzt. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass das Umfeld in einer weitgehend ausgeräumten Agrarlandschaft besteht, wo geeignete Habitatbestandteile nur sehr fragmentarisch vorhanden sind.

Fazit: Der Einwand konnte mit dieser Argumentation nicht ausgeräumt werden und bleibt daher bestehen.

S. 14 Feldlerche: Monitoring/Risikomanagement

In der Erwiderung wird auf das geforderte Risikomanagement (zum Monitoring) nicht eingegangen.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 14 Brutvögel im LBP (Konfliktanalyse hineinverlagert in den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag)

Auch wenn der LBP sich gemäß Erwiderung dem Artenschutzfachbeitrag „*anschließt*“, ist in einem LBP dennoch das Schutzgut Fauna auch in Bezug auf die Vögel adäquat abzuarbeiten, wobei der Bezug nicht nur zu den Verbotstatbeständen gemäß § 44 BNatSchG besteht (z. B. sind auch Nahrungshabitate zu berücksichtigen).

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 14 Andere Artengruppen (Heuschrecken, Wildbienen usw.)

In der Erwiderung wird beschrieben, dass keine Werte und Funktionen besonderer Bedeutung in den betroffenen Bereichen bestehen und es keine Hinweise auf das Vorkommen solcher Arten außerhalb des Artenschutzfachbeitrags gäbe. Näher erläutert wird dies jedoch nicht. So wird keine Habitatpotenzialanalyse für repräsentative Arten(gruppen) durchgeführt. Der Hinweis auf den Artenschutzfachbeitrag ist insofern nicht korrekt, da dort lediglich europarechtlich geschützte Arten zu behandeln sind, es aber auch zahlreiche weitere lediglich national geschützte Arten gibt, die ökologisch bedeutsam und für das Schutzgut Fauna hochrelevant sind, so z. B. Wildbienen und Heuschrecken.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 15 Störungen durch Anstieg der Flugbewegungen

s. Ausführungen weiter unten zu Artenschutz/Natura 2000

S. 15 Erhöhung der Temperatur mit Auswirkungen auf Flora und Fauna

Die SN der UNB bezog sich auf das Umfeld der versiegelten Flächen. Die Aussage in der Erwiderung, dort seien für die Fauna keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, wird nicht weiter begründet.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 15 Verlust 10 ha Ackerfläche (in Leipzig 4,5 ha)

Die Aussage in der Erwiderung, der Verlust führe zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen, ist nicht nachvollziehbar. Dass Vorbelastungen in die Bewertung mit einbezogen werden, ist korrekt, dennoch

führen sie i. d. R. nicht dazu, dass ein Eingriff dann als unerheblich bewertet wird. Er ist dann lediglich nur weniger gravierend. Das gleiche gilt auch für die Erholungsnutzung.
Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 72-1)

S. 15 baubedingte Schreckreaktionen

Die Erwiderung geht auf diesen Kritikpunkt nicht ein. Baubedingte Schreckreaktionen erfolgen hauptsächlich tagsüber.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 15 Zunahme des Flugverkehrsaufkommens führt zu vermehrten Störungen

Die Argumentation in der Erwiderung, das „Gros der prognostizierten Projektwirkungen“ sei auf den Nachtzeitraum bezogen (das wurde in der SN der Stadt Leipzig durchaus auch berücksichtigt), ist nicht aussagekräftig, da keine genaueren Aussagen getroffen werden, wie viele zusätzliche Flüge während Morgendämmerung, Tag und Abenddämmerung (alles Aktivitätszeiten von Brutvögeln) zu erwarten sind, was für eine fundierte Folgenabschätzung jedoch erforderlich wäre. Zu berücksichtigen ist auch: In den Sommermonaten – so auch zur Hauptbrutzeit Mai und Juni – geht die Sonne sehr früh auf und erst spät unter, d. h. (da auch viele Arten vor Sonnenaufgang aktiv sind und auch nach Sonnenuntergang) das Zeitfenster der tatsächlichen Nacht ohne Vogelaktivitäten ist relativ klein. Außerdem können auch nächtlich ruhende Vögel durch Lärm gestört werden (Stressreaktionen, die die Vitalität der Individuen beeinträchtigen können). Die Erwiderung geht nicht auf den Kritikpunkt ein, dass auch diskontinuierlicher Lärm die Kommunikation der Vögel untereinander stören kann. Die pauschale Erwiderung, dass der Fluglärm in den Morgenstunden „ganz überwiegend auch im Planungsfall nur ein geringes Level erreicht“ und das „Lärmpausen eine unbelastete Kommunikation der Tagvögel“ ermöglichen, wird nicht weiter substantiiert. Zu berücksichtigen wäre zudem, dass bestehende Vorbelastungen dazu führen, dass zusätzliche Störungen sich umso schwerwiegender auswirken (und nicht umgekehrt). Für eine nachvollziehbare und quantifizierbare Beeinträchtigungsanalyse müsste eine artbezogene und raumbezogene Differenzierung nach einschlägigen wissenschaftlichen Kriterien und Methoden (best practice) erfolgen (wie in der SN gefordert). Diesem Anspruch werden die Unterlagen nicht gerecht.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 15 Nachtaktive Vogelarten

Die ökologischen Ansprüche der Arten Waldkauz und Waldohreule sind bekannt. In der Erwiderung wird ausgesagt, dass im Untersuchungsgebiet (dazu auch der nächste Punkt „potenzieller Wirkraum“) keine geeigneten Habitate vorhanden seien. Weitere Ausführungen, z. B. eine raumbezogene Habitatpotenzialanalyse, erfolgen nicht.

Fazit: Der Einwand konnte nicht ausgeräumt werden.

S. 16 Potenzieller Wirkraum Brutvögel

In der Erwiderung wird nicht nachvollziehbar erläutert, warum der Wirkraum von gut 290 ha für eine artenschutzrechtliche Betrachtung ausreichend sein kann. Die „Arrondierung von 100 m“, um „mögliche Fernwirkungen zu berücksichtigen“ und „Kulissenwirkungen einzelner sensibler Offenlandvögel“ zu betrachten, wird nicht weiter erklärt, z. B. im Rahmen artspezifischer und raumbezogener Konfliktsanalysen unter Heranziehung wissenschaftlicher Erkenntnisse, die Störempfindlichkeit der Arten betreffend. Somit kann der Erwiderung, dass eine räumlich differenzierte Auswirkungsprognose entbehrlich sei, nicht gefolgt werden.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 16 Ausweichen von Vögeln

s. o. (zu S. 14 Ausweichen von Brutvögeln)

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen zum EU-Vogelschutzgebiet „Leipziger Auwald“

S. 15 Überflüge

Prinzipiell gilt für die FFH-VP ähnliches wie für den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Vögel). In der FFH-VP wird argumentiert „Das SPA wird nur im Anflug und tagsüber in großer Höhe überflogen“, wobei nähere Angaben nicht erfolgen. In der Erwiderung wird ausgesagt, dass das SPA weder derzeit noch mit Realisierung des Projektes überflogen würde. Dies ist nicht nachvollziehbar. Die Aussage der Erwiderung widerspricht den Aussagen in der FFH-VP. Gerade die Anflüge (geringe Flughöhe) können mit Störwirkungen (visuelle Störungen, Lärm) verbunden sein und müssten daher besonders analysiert werden.

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 16 Fledermausarten

Bzgl. der überflogenen Gebiete und des zu betrachtenden Wirkraums siehe bisherige Ausführungen. Gerade im Anlandeflug fliegen die Flugzeuge in geringen Höhen, weshalb auch grundsätzlich Kollisionsrisiken betrachtungsrelevant sein können, zumal in den Nacht- und Dämmerungsstunden. Die Aussage in der Erwiderung, Tiere und Flugzeuge flögen „in vollständig disparaten Höhenzonen“, ist daher nicht nachvollziehbar. Ähnliches gilt für die Lärmempfindlichkeit (lärmempfindliche Arten können insbesondere im Bereich der Anlandeanflüge bei der Orientierung und Nahrungssuche gestört werden).

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen zum FFH-Gebiet „Brösen Glesien und Tannenwald“

S. 17 Kollisionsrisiko und Lärmbeeinträchtigung Großes Mausohr

In der Erwiderung wird ausgesagt, dass der Schutzgebietsanteil Tannenwald nur „*moderat vermehrt*“ überflogen wird. Die Höhen der Vorbeiflüge betrügen etwa 230 m. Damit könnte das Kollisionsrisiko ausgeschlossen werden.

Fazit: Diesem Erwiderungspunkt kann zugestimmt werden (offenbar ausreichende Überflughöhe).

S. 17/18 Lärmbeeinträchtigung Großes Mausohr

In der Erwiderung wird ausgesagt, dass der Schutzgebietsanteil Tannenwald nur „*moderat vermehrt*“ überflogen wird. Die Höhen der Vorbeiflüge betrügen etwa 230 m. Relevante Störungen durch Lärm könnten ausgeschlossen werden. Hierbei wird auf Untersuchungen zum Straßenverkehr verwiesen. Solche Ergebnisse können durchaus verwendet werden, müssen dann jedoch auf den Flugverkehr mit einer schlüssigen Argumentationskette übertragen werden (so auch mit relevanten dB-Werten).

Verwiesen wird in der Erwiderung auch auf Untersuchungen an der 3. Start- und Landebahn Flughafen München. Inwieweit diese Untersuchungen aus München jedoch auf die Konstellation am Flughafen Leipzig/Halle übertragen werden können, müsste weiter ausgeführt werden (Artenspektrum [War das Große Mausohr Gegenstand der Untersuchungen?], Frequenz und Höhe der Überflüge in relevanten Habitaten, Anteil der Nachtflüge, Flugzeugtypen usw.).

Fazit: Der Einwand bleibt bestehen.

S. 18 Ableitung Wasser in die Elster-Luppe-Aue und zum Grundwasser

In der Erwiderung wird ausgesagt, dass keine Einleitung in die Neue Luppe vorgesehen ist.

Luftschadstoffe

Benzo(a)pyren (S. 35 der Erwiderung)

In der Erwiderung wird darauf verwiesen, dass Benzo(a)pyren (BaP) kein klassischer Luftschadstoff für den Verkehrssektor ist. Dies ist aus hiesiger Sicht unerheblich. Fakt ist, dass BaP als Produkt bei Verbrennungsvorgängen, bspw. im Fahrzeugmotor, entsteht. Dass für BaP keine Emissionsfaktoren im Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) und nach Mitteilung der Antragstellerin auch nicht in der ICAO-Datenbank (EEDB) enthalten sind, mag dahinstehen. Ausweislich des Luftschadstoffgutachtens (Hellebrandt, Frenken und Janicke 2020, S. 19 - 20) wurden für die Primäremissionen an NO₂ am NO_x oder den Anteil von Benzol an den HC-Emissionen

der Triebwerke ebenfalls Annahmen getroffen, weil entsprechende Emissionsfaktoren in der Datenbank nicht zur Verfügung stehen. Für den Kraftfahrzeugverkehr bspw. sind in Düring et al. (2013) motorbedingte und nicht motorbedingte Emissionsfaktoren für BaP für die Fahrzeugklassen Pkw und Lkw sowie verschiedene Straßenkategorien veröffentlicht.

Der Umstand, dass in anderen Gutachten sehr geringe Konzentrationen im Umfeld von Flughäfen berechnet wurden, mag ebenfalls dahinstehen. Der Hinweis auf den Größenbereich der Konzentration von wenigen Pikogramm an schutzbedürftigen Nutzungen im Umfeld der in den in der Erwiderung beispielhaft genannten Gutachten betrachteten Flughäfen kann nur bedingt nachvollzogen werden. So wird in MÜLLER-BBM (2016, S. 87) für den Beurteilungspunkt 4 eine Zusatzbelastung von $0,114 \text{ ng/m}^3$ angegeben – mithin mehr als nur wenige Pikogramm. Der Verweis auf Ergebnisse in anderen Gutachten ist durchaus möglich, setzt aber auch eine gewisse Vergleichbarkeit voraus, die sich in ähnlichen Betriebsabläufen und Emissionen sowie Abständen der Emissionsquellen zu schutzbedürftigen Nutzungen erschöpft. Hierzu finden sich in der Erwiderung keine Angaben.

Die Begründung der Antragstellerin zum Verzicht auf die Immissionsberechnung für BaP ist vor dem Hintergrund der aus ihrer Sicht zu erwartenden sehr geringen Konzentrationen auch deshalb nicht überzeugend, da zugleich im Gutachten die Immissionsbelastung für Kohlenmonoxid (CO) berechnet und als jahresgemittelte Konzentration ausgewiesen wird. So wird für CO im 50 m-Raster eine jahresmittlere Belastung in Höhe von $210 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ im Bereich schutzbedürftiger Nutzungen ermittelt (vgl. Hellebrandt, Frenken und Janicke 2020, Anhang A5) ohne dieser einen gesetzlichen Grenzwert für das Kalenderjahr gegenüber stellen zu können. Die Tatsache, dass für CO kein Grenzwert für das Jahresmittel der Immission existiert, sondern lediglich ein Grenzwert für den 8-Stundenmittelwert in Höhe von 10 mg/m^3 , gab zumindest keinen Anlass, von einer Ausbreitungsrechnung für CO abzusehen.

Insofern wird an der Forderung festgehalten, BaP in der Ausbreitungsrechnung zu berücksichtigen.

Ultrafeinstaub (S. 21 der Erwiderung)

Das Nichtberechnen bzw. Nichtausweisen der Partikelanzahlmission ist vor dem Hintergrund eines fehlenden Ziel- oder Grenzwertes und der damit nicht gegebenen Bewertbarkeit zwar nachvollziehbar. Es erscheint allerdings nicht schlüssig, warum die Partikelanzahlemission überhaupt erst berechnet und im Luftschadstoffgutachten ausgewiesen wird. Gerade im Kontext mit der aktuellen Veröffentlichung des Umweltbundesamtes und den dort dargestellten Ergebnissen zur Partikelanzahlmission (vgl. Lorentz et al. 2021, S. 120) wäre es aufschlussreich, die Größenordnung der Partikelanzahlmission im Untersuchungsgebiet zu kennen und einordnen zu können. Aus hiesiger Sicht führte dies zu mehr Transparenz im Dialog mit Personen, die einer Erweiterung des Flughafens kritisch gegenüberstehen.

Luftqualitätsgutachten

Aus dem Gutachten geht nicht eindeutig hervor, in welcher Form nicht triebwerksbedingte Partikelemissionen aus Abrieb- und Wiederaufwirbelung (Flugzeugreifen) berücksichtigt wurden. Entsprechende Ausführungen sind dazu im Gutachten bzw. den Unterlagen zu ergänzen.

UVP-Bericht

Entsprechend den Ausführungen auf Seite 114 (Kap. 6.2.1.4) seien erhebliche Umweltauswirkungen deshalb nicht gegeben, da laut Luftqualitätsgutachten an allen betrachteten Immissionsorten die Luftschadstoffgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten werden. Hierbei wird verkannt, dass erhebliche Umwelteinwirkungen nicht erst dann vorliegen, wenn gesetzliche Grenz- oder Zielwerte durch ein Vorhaben überschritten werden. Die Erheblichkeit von Umwelteinwirkungen bemisst sich vielmehr an Schwellenwerten, bei deren Unterschreiten eine zusätzliche Belastung als nicht relevant, mithin als nicht erheblich anzusehen ist. Gängige Praxis ist es, für die vorhabenbedingten Luftschadstoffbelastungen das Irrelevanzkriterium der TA Luft heranzuziehen (vgl. sinngemäß OVG Münster, Urteil vom 08.06.2018 - 20 D 81/15.AK -, BeckRS 2018, 17847, RN 275).

Ähnlich verhält es sich bei der Bewertung der Erheblichkeit der Geruchsmissionen. Hierzu kann die Geruchs-Immissionsrichtlinie (GIRL) als Orientierung herangezogen werden. Nach Nr. 3.3 GIRL

soll die Genehmigung für eine Anlage auch bei Überschreitung der Immissionswerte der in Nr. 3.1 genannten Immissionswerte nicht versagt werden, wenn der von der zu beurteilenden Anlage in ihrer Gesamtheit zu erwartende Immissionsbeitrag auf keiner Beurteilungsfläche, auf der sich Personen nicht nur vorübergehend aufhalten, den Wert 0,02 (2% der Jahresgeruchsstunden) überschreitet (Irrelevanzkriterium). Entsprechend dem Luftqualitätsgutachten werden insbesondere für die östlich des Plangebiets liegenden Flurstücke auf Leipziger Flur Zunahmen von mehr als 2 % der Jahresstunden prognostiziert (vgl. Hellebrandt, Frenken und Janicke 2020, S. 48 und Hellebrandt 2022, S. 4). Betroffen ist hiervon u. a. das Gebiet des gegenwärtig im Verfahren befindlichen Bebauungsplans Nr. 422 Industrie- und Gewerbegebiet „Radefelder Allee West“. Gleichwohl der für dieses Gebiet nach GIRL heranzuziehende Immissionswert von 0,15 laut Planfallprognose voraussichtlich nicht überschritten wird, ist die geruchliche Veränderung mehr als nur irrelevant – mithin erheblich.

Vor diesem Hintergrund ist die im UVP-Bericht getroffene Einschätzung zu prüfen und anzupassen, analog gilt dies auch für die Ausführungen auf S. 132 ff. (Kap. 6.2.6.4).

Hinweise zum Monitoring der Luftschadstoffe

Zur Verifizierung der Modellergebnisse insbesondere der prognostizierten Gesamtbelastungen würde es begrüßt, wenn die Antragstellerin die Luftqualität mit Umsetzung des Vorhabens an einem geeigneten Beurteilungspunkt im Untersuchungsgebiet eigeninitiativ messtechnisch überwacht. Hierbei sollten zumindest die gesetzlich geregelten Luftschadstoffe berücksichtigt werden.

Klima

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz) sind im Umweltbericht die Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter – darunter das Schutzgut Klima – darzustellen. Wie die gutachterliche Stellungnahme zum vorgelegten Umweltbericht jedoch noch einmal deutlich macht, schließt der Umweltbericht entgegen der Vorgabe des UVP-Gesetzes „Auswirkungen des Einzelvorhabens auf das globale Klima (...) bei den vorliegenden Größenordnungen (...) von vornherein aus“ (Erwiderung auf Einwendung, S. 129).

Dies ist ein fachlicher Mangel, da wissenschaftlich hinlänglich bewiesen ist, dass insbesondere der Ausstoß von THG in entsprechenden Höhen des Flugverkehrs enorme Auswirkungen auf das globale Klima nach sich zieht. Entgegen der Erwiderung der Antragstellerin wird auch nicht dem Berücksichtigungsgebot des § 13 Bundesklimaschutzgesetz Rechnung getragen. Es wird weder fundiert dargelegt, wie sich die Planung auf den Zweck des Gesetzes (Erwärmung deutlich unter 2° halten, möglichst 1,5°), noch auf die Ziele (Treibhausgasneutralität bis 2045, bereits bis 2030 die Emissionen um 65 Prozent gegenüber 1990 senken) auswirkt.

Der Umweltbericht ist nach wie vor wie folgt nachzuarbeiten:

- Ausführliche Beschreibung von Art und Ausmaß der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima (hier: globales Klima)
- Einordnung der zu erwartenden THG-Emissionen des Vorhabens gegenüber den nationalen Klimaschutzzielen
- Einordnung der zu erwartenden THG-Emissionen gegenüber dem THG-Restbudget für die Bundesrepublik Deutschland gemäß dem Umweltgutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen¹, sowie dem 6. Sachstandsbericht des IPCC²

Im Vorgriff auf die zu erwartenden Ergebnisse der vorgenannten Ergänzungen regen wir an – über die benannten Maßnahmen hinaus – weitere Kompensationsmaßnahmen für das Vorhaben (bspw. PV-Installation auf Dach- und in Frage kommenden Freiflächen auf dem Gelände) vorzusehen.

1 Umweltgutachten Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020)

https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Entschlossene_Umweltpolitik.pdf;jsessionid=8098B760D97CEBE9BA2348524EF9C421.intranet212?__blob=publicationFile&v=2

2 IPCC 6. Sachstandsbericht (2022)

https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_Full_Report_smaller.pdf

Stadtentwicklung/Bebauungspläne

S. 12 Bebauungsplan „Radefelder Allee West“ tangiert; keine Behinderung gewerblicher Nutzung
Es wird davon ausgegangen, dass eine fundierte Prüfung der Hinweise stattgefunden hat und die „Konsistenz“ der vorliegenden Unterlagen im Ergebnis bestätigt werden konnte. Insbesondere sollte sich die Antragstellerin darüber bewusst sein, dass die Berücksichtigung der geplanten Planänderung in den o. g. Bebauungsplan erfolgen muss, hier bspw. die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme für die Feldlerche oder die dann zukünftig zu berücksichtigenden Lärmemissionen (dann: „Bestand“). Die beabsichtigte Anstoßwirkung hinsichtlich einer Prüfung wurde daher erreicht.
Fazit: Der Abwägungsvorschlag ist akzeptabel.

Verkehrliche Belange

Anlage 8 zur Stellungnahme der Flughafen Leipzig/Halle GmbH auf die Zusammenstellung der Einwendungen, ergänzende verkehrliche Stellungnahme, IVAS, 15.12.2021
In der Anlage werden die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans Nr. 422 „Radefelder Allee West“ nicht beachtet. Diese sind mit aufzunehmen. Es ist weiterhin unklar, wer den erforderlichen Ausbau des Knotens Gesnerstraße/H.-Junkers-Str./Radefelder Allee plant, baut und finanziert. Unklar ist auch, ob die notwendigen Flächenbedarfe für die Radschnellverbindung Leipzig - Halle berücksichtigt wurden. Aussagen zur Erhöhung/Förderung des Umweltverbundes fehlen weiterhin.
Fazit: Die Unterlagen können auch weiterhin nicht bestätigt werden.

Wirtschaftliche Belange

S. 12 wirtschaftliche Bedeutung, Entwicklung Industriegebiet „Radefelder Allee“
Die Erwiderung ist ausreichend.

Mit freundlichen Grüßen

in Vertretung

in Vertretung

Thomas Dienberg
Bürgermeister

Heiko Rosenthal
Bürgermeister