



Stadt Leipzig

Der Oberbürgermeister

Postanschrift: Stadt Leipzig • 04092 Leipzig

Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Telefon/Telefax	E-Mail	Datum
32-0522/1054/97	23.05.2023	-4809 -4805	dezernat6@leipzig.de	07.2023

Stellungnahme der Stadt Leipzig zum Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“ 15. Planänderung – 1. Tektur

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 25.05.2023 informierten Sie die Stadt Leipzig über die Möglichkeit, zum o.g. Planfeststellungsverfahren Stellung zu nehmen. Die Stadt Leipzig nimmt gern die Möglichkeit wahr, sich zur 1. Tektur zu äußern und hat folgende Hinweise, Bedenken und Forderungen zu den eingereichten Planunterlagen:

Hinweis vorab: Wir möchten an dieser Stelle unser Unverständnis äußern zur zeitlichen Einordnung des Beteiligungsverfahrens zur 1. Tektur. Das Verfahren erstreckt sich über die gesamte Sommerpause, in welcher der Stadtrat der Stadt Leipzig sowie die meisten Gremien nicht tagen, weswegen das stadtinterne Verfahren zur Erarbeitung der Stellungnahme zeitlich erheblich verkürzt werden musste. Auf Grund dessen konnten die ausliegenden geänderten Planunterlagen nicht in der gebotenen Tiefe geprüft werden.

Der Flughafen Leipzig/Halle ist ein bedeutender Bestandteil der Wirtschaftsregion und der regionalen Infrastruktur. Mit ca. 11.000 direkten Arbeitsplätzen hat er sich zu einem der bedeutendsten Cluster der Wirtschaftsentwicklung in Mitteldeutschland entwickelt.

Die Stadt Leipzig hatte bereits mit Stellungnahme vom 12.02.2021 sowie Äußerung zur Erwidern der Flughafen Leipzig/Halle GmbH vom 18.05.2022 Hinweise, Bedenken und Forderungen zur 15. Planänderung gegeben. Soweit die Inhalte dieser Schreiben bisher nicht hinreichend im Verfahren berücksichtigt wurden, behalten die Schreiben weiterhin ihre Gültigkeit.

Nach Prüfung der 1. Tektur ist festzuhalten, dass trotz teilweiser Nachbearbeitung der Unterlagen und Nachreichungen durch die Vorhabenträgerin weiterhin nicht alle vorgebrachten Einwendungen ausgeräumt werden konnten. Unsere Forderung nach umfassender Überarbeitung und Ergänzung der Unterlagen bleibt für wesentliche Bereiche, auf die im Folgenden näher eingegangen wird, weiterhin bestehen.

1. Fluglärm-, Immissions-, Klima-, Natur- und Artenschutz

Unter Berücksichtigung der o.g. Äußerung der Stadt Leipzig vom 18.05.2022 sowie Stellungnahme vom 12.02.2021 werden folgende Hinweise, Bedenken und Forderungen bzgl. Fluglärm-, Immissions-, Klima-, Natur- und Artenschutz gegeben:

Aufgrund der unangemessenen Bearbeitungszeit für eine Vollprüfung der 1. Tektur wird keinerlei Haftung in Bezug auf Vollständigkeit oder inhaltliche Fehler bzw. Lücken übernommen, insbesondere auch nicht für auf diese Stellungnahme ggf. zurückzuführende bußgeld- oder strafbewehrte Verstöße gegen Naturschutzrecht und ggf. weitere rechtliche Vorgaben.

Die Stellungnahme bzgl. Fluglärm-, Immissions-, Klima-, Natur- und Artenschutz gliedert sich in drei Teile sortiert in jeweilige Themenblöcke. Die Sachverhalte, die bislang unverändert bzw. unbeachtet blieben und von uns aufrecht erhalten bleiben, sind unter **[I]** benannt. Die im Zuge der Überarbeitung noch immer nicht vollständigen oder nachvollziehbaren Sachverhalte werden unter **[II]** erneut bekräftigt. Im letzten Absatz werden die Sachverhalte vorgebracht, die sich auf neue Sach-/Rechtslage beziehen bzw. durch Überarbeitung der Unterlage neu ableiten **[III]**.

Im Sinne der Übersichtlichkeit werden Sachverhalte, die durch die Vorhabenträgerin übernommen bzw. ausreichend überarbeitet wurden, im Weiteren nicht erneut benannt.

[II] Weiterhin fehlende oder unzureichende Auseinandersetzung mit den folgenden Sachverhalten:

Fluglärmschutz

Verschiedene Einwände/Hinweise aus den bisherigen o. g. Stellungnahmen (SN) der Stadt (2021 und 2022) bleiben unverändert bestehen, weil den geänderten Antragsunterlagen der 1. Tektur nicht entnommen werden kann, dass diese berücksichtigt bzw. das Aussagen dazu getroffen wurden:

Bezugnehmend auf die Ausführungen in der Äußerung der Stadt Leipzig vom 18. Mai 2022 gilt dies für die Abschnitte unter den Zwischenüberschriften

- Allgemeine Hinweise zur Thematik des Flug-, Boden- und Gesamtlärms (S. 1 f., SN 2022):
 - *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 Deutsche Flugsicherung 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 Fluglärmbelästigungen zu schützen.*
 - *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.*

- *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.*
- **Beschlusslage Leipziger Stadtrat (S. 1/2, SN 2022)**
 - Ziel des Absatzes in der Stellungnahme der Stadt Leipzig ist die Darlegung der Beschlusslage des Leipziger Stadtrats zur Fluglärmmentlastung 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.
- **Ausmusterung von alten Flugzeugtypen (S. 3, SN 2022)**
 - 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.
- **Abschätzung von Corona-Auswirkungen auf die Luftverkehrsprognose (S. 3, SN 2022)**
 - 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.
- **Gleichmäßige Bahnverteilung (S. 3 f., SN 2022)**
 - In der Erwiderung wird beschrieben, dass in der Abflugphase die Staffelungen 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 Fluglärmkommission umgesetzt werden kann. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH führt in der Erwiderung lediglich den Beschluss der Fluglärmkommission vom 14. Oktober 2020 zur gleichmäßigen Auslastung der beiden Start- und Landebahnen auf, welcher auf den Antrag der Stadt Leipzig zu dieser Sitzung zurückgeht. In derselben Sitzung wurde durch die Kommission 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.

- Neuberechnung Nachtschutzgebiet (S. 4 f., SN 2022)
 - 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 unberührt bleibt und nicht Gegenstand des Planänderungsverfahrens ist, mit Verweis auf § 13 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG. Gerade § 13 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG 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.

- WHO-Werte und Empfehlung des Umweltbundesamts (S. 5, SN 2022)
 - 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.

- Antrag auf Durchführung von nächtlichen Triebwerksprobeläufen im Freien (S. 5, SN 2022)
 - 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.

- Berücksichtigung von Enteisierungsvorgängen (S. 5, SN 2022)
 - In der Erwiderung wird ausgesagt, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH die Hinweise zur fehlenden Berücksichtigung von Enteisierungsvorgängen 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. Enteisierung 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.

Vorsorgender Immissionsschutz/Luftreinhaltung

Benzo(a)-pyren (BaP) (S. 8, SN 2022)

Das Luftqualitätsgutachten (MUVEIDA 2020) trifft bislang keine Aussage zur Immissionskonzentration des karzinogenen Luftschadstoffs. Für BaP ist in der 39. BImSchV für die jahresmittlere Konzentration ein Zielwert von 1 ng/m³ festgelegt. Gegenwärtig werden die europäischen Luftqualitätsnormen überarbeitet. Dabei ist vorgesehen, statt dem bisherigen Ziel, einen Grenzwert für den Jahresmittelwert in Höhe von 1,0 ng/m³ festzusetzen, der ab dem Jahr 2030 nicht überschritten werden darf. Dabei sei erwähnt, dass die Weltgesundheitsorganisation (WHO) einen Wert von 0,12 ng/m³ empfiehlt (<https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329>).

Sofern in der Datenbank der ICAO keine Emissionsfaktoren für BaP enthalten sind, sei auf das Gutachten der Müller-BBM GmbH (MÜLLER-BBM (2016): Flughafen Düsseldorf Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung, Luftqualitätsgutachten Prognosejahr 2030,

Bericht Nr. M106172/02) zum Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf und die dort getroffenen Annahmen zu den BaP-Emissionen verwiesen. Im Übrigen wird auf die Begründung der Stadt Leipzig im Schreiben vom 18.05.2022 verwiesen.

Fazit: Nachforderungen im Luftqualitätsgutachten

Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) (siehe S. 9, SN 2022 Überschrift Luftqualitätsgutachten)

Aus dem Luftqualitätsgutachten (MUVEIDA 2020) geht nicht 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. Es ist nicht erkennbar, warum Partikelemissionen aus dem Kfz-Verkehr berücksichtigt, aus dem Flugverkehr jedoch unberücksichtigt bleiben.

Fazit: Nachforderungen im Luftqualitätsgutachten

Ultrafeinstaub (UFP) (S. 9, SN 2022)

Das Luftqualitätsgutachten (MUVEIDA 2020) thematisiert teils umfangreich Ultrafeinstaub (vgl. bspw. S. 5 oder S. 11 ff.) verzichtet aber auf Angaben zur berechneten Partikelanzahlkonzentration. Gleichwohl es derzeit in der 39. BImSchV keinen Grenz- oder Zielwert für Ultrafeinstaub gibt und ein solcher zumindest gegenwärtig auch nicht auf EU-Ebene als Vorschlag zu erwarten ist, ist der Verzicht auf die Darstellung der berechneten UFP-Immissionen im Gutachten nicht nachvollziehbar. Vielmehr wird der Anschein von Intransparenz genährt, zumal das Thema Ultrafeinstaub gerade im Umfeld von Flughäfen fortdauernd im wissenschaftlichen und öffentlichen Fokus steht. Insofern wäre es aufschlussreich, wenn das Luftqualitätsgutachten entsprechende Angaben zu den UFP-Immissionen enthielte.

Fazit: Hinweis: Nicht-Darstellung der berechneten Immissionen für Ultrafeinstaub im Gutachten ist nicht nachvollziehbar.

Klimaschutz/Energieeffizienz

Durch umfangreiche Ergänzungen, in Gutachten und im Zuge der Nachbearbeitung des UVP-Berichtes, ist den meisten Forderungen unserer vorangegangenen Stellungnahme (S. 10, SN 2022) entsprochen worden. Die Darlegungen über die zu erwartenden, zusätzlichen Treibhausgas (THG) - Emissionen in den verschiedenen Bereichen sind hilfreich, um die mit der Planänderung beabsichtigte Erweiterung des Flughafens dahingehend besser einordnen zu können. Folgende Punkte blieben bislang jedoch unberücksichtigt:

Umweltbericht

Die mit der Planänderung zu erwartenden THG-Emissionen sind gegenüber dem THG-Restbudget für die Bundesrepublik Deutschland gemäß dem Umweltgutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen (Umweltgutachten Sachverständigenrat für Umweltfragen

(2020) https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Entsprechende_Umweltpolitik.pdf;jsessionid=8098B760D97CEBE9BA2348524EF9C421.intranet212?_blob=publicationFile&v=2) sowie dem 6. Sachstandsbericht des IPCC (IPCC 6. Sachstandsbericht (2022)

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

Fazit: Nachforderung der Einordnung der THG-Emissionen hinsichtlich des verbleibenden THG-Restbudgets für die Bundesrepublik Deutschland.

Kompensationsmaßnahmen für THG

Weiterhin möchten wir erneut die Verfolgung weitergehender Kompensationsmaßnahmen (über das beschriebene hinaus) anregen. Die Installation solarenergetischer Anlagen auf Dach- und ggf. möglichen Freiflächen auf dem Gelände sollte geprüft werden.

Fazit: Hinweis ergänzender Kompensationsmaßnahmen für THG.

Natur- und Artenschutz

Ausweichen von Vogelarten (S. 6, SN 2022)

Der Einwand der Stadt Leipzig konnte durch die Erwiderung nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen. In der Tektur wurde eine Anpassung der entsprechenden Planunterlagen (hier: „*Unterlagen zur Prüfung des Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG*“) nicht vorgenommen, der Einwand wurde somit nicht berücksichtigt.

Es wird daher gefordert, für alle Vogelindividuen, für die auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen eine vorhabenbezogene Reviervorlagerung absehbar ist, entsprechende Ausweichmöglichkeiten durch belastbare Untersuchungen/Betrachtungen art- und individuenpezifisch nachzuweisen (Beurteilung des Vorhandenseins freier Reviere auf Grundlage durchgeführter Kartierungen des Brutbestandes i. V. m. der Beurteilung der artspezifischen Habitataignung vor Ort) oder geeignete Ausweichmöglichkeiten auf Flächen herzustellen, bei denen auf Grund der Ausprägung mit hinreichender Sicherheit davon auszugehen ist, dass diese nicht oder nur in geringen Dichten besetzt sind, d. h. bei denen ein entsprechendes Aufwertungspotenzial zur Erhöhung der Lebensraumkapazität gegeben ist (z. B. Extensivierung von Ackerflächen im räumlichen Zusammenhang). In beiden Fällen sind die jeweils notwendigen Flächengrößen anhand artspezifischer Reviergrößen (z. B. nach SÜDBECK P., H. ANDRETTZKE, S. FISCHER, K. GEDEON, T. SCHIKORE, K. SCHRÖDER & C. SUDFELDT (Hrsg.) (2005): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands. Radolfzell.) und unter Beachtung von Vorbelastungen (Störungen, Kulissenwirkung, etc.) nachvollziehbar darzulegen. *Rechtsgrundlage: § 44 Abs. 1 BNatSchG*

Fazit: Nachforderung. Der Einwand konnte durch die Erwiderung und Tektur nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen.

Potenzieller Wirkraum Brutvögel (S. 7, SN 2022)

Der Einwand der Stadt Leipzig konnte durch die Erwiderung nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen. In der Tektur wurde eine Anpassung der entsprechenden Planunterlagen (hier: „*Unterlagen zur Prüfung des Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG*“ der Grünplan GmbH vom 22.06.2020) nicht vorgenommen, der Einwand wurde somit nicht berücksichtigt.

Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Sachverhalt wird zum einen der fehlende Umgang mit möglichen Brutorten störungsempfindlicher Großvogelarten kritisch gesehen. Die planerisch zu berücksichtigende Fluchtdistanz für den Rotmilan beträgt z. B. 300 m (GASSNER E., A. WINKELBRANDT & D. BERNOTAT (2010): UVP und strategische Umweltprüfung: Rechtliche und fachliche Anleitung für die Umweltverträglichkeitsprüfung. 5. Auflage, C.F. Müller Verlag Heidelberg, 2010). Es wird daher gefordert, im Zuge einer ökologischen Baubegleitung vor Baubeginn bzw. zu Beginn der Brutsaison (d. h. zwischen Anfang März bis Ende April) eine Vor-Ort-Kontrolle des Vorhabenbereiches sowie des Umfeldes in einem Abstand von 300 m, hinsichtlich möglicher Brutorten bzw. Neuansiedelungen von Großvögeln durch ein geeignetes Büro/Person durchzuführen und zu dokumentieren, wobei in Abhängigkeit der Ergebnisse ggf. die Einrichtung von Horstschutzzonen zu erfolgen hat. Die genaue Abgrenzung einzurichtender Horstschutzzonen sowie die Zeiträume notwendiger Bauzeitenbegrenzung sind mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen.

Zum anderen bleibt weiterhin unklar, welche Landschaftsbereiche, z. B. im Leipziger Auensystem, in welchem Maße (Überflughöhen, Frequenz, Zeiten, Anteil Großraumflugzeuge usw.) zusätzlich überflogen werden (siehe auch Hinweis unter [III.] zu Flugroutenänderungen). Die „*Unterlagen zur Prüfung des Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG*“ sind dahingehend anzupassen, wobei auch das Thema „Vogelschlag“ bzw. „Kollisionsrisiko“ nochmal vertiefend zu betrachten ist, insbesondere unter den Aspekten „Erheblichkeit“, i. V. m. dem „Mortalitäts-Gefährdungs-Index“ (MGI) (siehe hierzu BERNOTAT D. & V. DIERSCHKE (2021): Übergeordnete Kriterien zur Bewertung der Mortalität wildlebender Tiere im Rahmen von Projekten und Eingriffen Teil I: Rechtliche und methodische Grundlagen 4. Fassung, Stand 31.08.2021.) sowie möglichen Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen. Der Sachverhalt ist dabei nicht nur auf Brutvögel einzugrenzen, sondern insbesondere auch auf Zugvögel sowie Fledermäuse. Dabei ist u. a. auch eine Verschneidung der anzunehmenden Aktionsräume und bekannten Flughöhen der potenziell betroffenen Arten während der Zugbewegungen, Nahrungssuche etc., mit den Flugkorridoren (inkl. Fehlanflugstrecken!), deren räumliche Ausdehnung und Höhen sowie der Frequenz von Überflügen vorzunehmen.

In Zusammenhang mit der geforderten Überarbeitung der „*Unterlagen zur Prüfung des Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG*“ sind auch die Auswirkungen auf Fledermäuse zu prüfen, insbesondere auf Arten von denen bekannt ist, dass sie in großen Höhen agieren. So sind z. B. Nachweise des Großen Abendseglers (*Nyctalus noctula*) aus dem FFH-Gebiet „Brösen Glesien und Tannenwald“ sowie dem Leipziger Auwald bekannt. Die Art fliegt in Höhen von bis zu 500 m (HAENSEL J. (2007): Aktionshöhen verschiedener Fledermausarten nach Gebäudeeinflügen in Berlin und nach anderen Informationen mit Schlußfolgerungen für den Fledermausschutz. *Nyctalus* (N.F.), Berlin 12 (2007), Heft 2-3, S. 141-151. & KRAPP F. (Hrsg., 2001, 2004): Handbuch der Säugetiere Europas. Bd. 4/1: Fledertiere. Teil I: Chiroptera I: Rhinolophidae, Vespertilionidae 1. Bd. 4/2: Fledertiere. Teil II: Chiroptera II: Vespertilionidae 2, Molossidae, Nycteridae. AULA-Verlag, Wiebelsheim.) und damit zumindest im Bereich des FFH-Gebietes „Brösen Glesien und Tannenwald“ in Höhen der frequentierten Flugkorridore.

Exkurs: Siehe FFH-VU Seite 12 Europäischer Gebietsschutz (FFH-VU: FFH 4539-301 Brösen Glesien und Tannenwald der Grünplan GmbH vom 22.06.2020) sind „*Vorbeiflüge im Abstand von etwa 400 m von der Nordspitze, in einer Höhe im Anflug von 230 m über Grund (Ostbetrieb)*“ benannt. Zum Leipziger Auwald liegen keine Aussagen zu den Überflughöhen vor und auch nicht zu der Überflughöhe der Fehlanflugstrecke, welche direkt über das FFH-Gebiet „Brösen Glesien und Tannenwald“ verläuft (vgl. Übersichtsplan Abflugstrecken). Etwa 0,25 % der IFR-Anflüge lösen einen Fehlanflug aus (siehe „*Schalltechnische Untersuchung – Fluglärmrechnungen*“ der OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH vom 31.07.2020, Seite 18).

Bezüglich der Lärmwirkung auf Vögel ist zu ermitteln, ob betriebsbedingt kritische Schallpegel auf Habitate lärmempfindlicher Vogelarten wirken. Die Aussagen sind objektiv und artspezifisch zu treffen, durch Verschneidung von schalltechnischen Untersuchungen und Prognosen (unter Bezug auf Schalldruckpegel) mit den Lebensräumen lärmempfindlicher Vogelarten (unter Bezug auf durchgeführte Kartierungen oder eine Potenzialanalyse auf Grundlage einer Worst-Case-Betrachtung; Einschätzung der Lärmempfindlichkeit z. B. nach KI FL (Kieler Institut für Landschaftsökologie (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr – Ausgabe 2010 (redaktionelle Korrektur Januar 2012). Ergebnis des FuE-Vorhabens FE 02.286/2007/LRB „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“ der Bundesanstalt für Straßenwesen, im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), vertreten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). 96 S. + Anl.). Anhand einer flächenscharfen Modellierung ist abzuschätzen ob und ggf. in welchem Umfang Lebensräume von Vogelarten durch Lärm entwertet werden. Anschließend ist anhand belastbarer Untersuchungen/Betrachtungen zu beurteilen, ob die betroffenen Individuen in geeignete und nicht besetzte Lebensräume ausweichen können oder aber es sind geeignete Ausweichmöglichkeiten herzustellen (siehe hierzu Forderungen zum Punkt [I] Ausweichen).

Rechtsgrundlage: § 44 Abs. 1 BNatSchG

Fazit: Der Einwand der Stadt Leipzig konnte durch die Erwiderng und Tektur nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen. Nachforderung der Überarbeitung der „*Unterlagen zur Prüfung des Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG*“ der Grünplan GmbH vom 22.06.2020 zum Umgang mit möglichen Bruten störungsempfindlicher Großvogelarten, Landschaftsbereichen die zusätzlich überflogen werden samt Wirkung auf Fledermäusen in großen Höhen, sowie Lärmwirkung betriebsbedingt kritischer Schallpegel auf Habitate lärmempfindlicher Vogelarten.

Überflüge (S. 8, SN 2022)

Der Einwand der Stadt Leipzig konnte durch die Erwiderng nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen. In der Tektur wurde eine Anpassung der entsprechenden Planunterlagen (hier: „*Europäischer Gebietsschutz (FFH-VU): SPA 4639-451 Leipziger Auwald*“ der Grünplan GmbH vom 22.06.2020) nicht vorgenommen, der Einwand wurde somit nicht berücksichtigt.

Darüber hinaus ist die Erwiderng nichtzutreffend, da das angeführte Zitat in der Erwiderng nicht auffindbar ist. Vielmehr steht dort „Das SPA wird nur im Abflug und tagsüber in großer Höhe überflogen“ (vgl. FFH-VU der Grünplan GmbH vom 22.06.2020, Kap. 4 „Relevanz der Wirkfaktoren (Abschichtung)“ S. 12).

Auch die aktuellen Übersichtspläne zu den An- und Abflugstrecken zeigen, dass das SPA-Gebiet überflogen wird.

Wie bereits zum Sachverhalt „*Potenzieller Wirkraum Brutvögel*“ dargelegt wird, bleibt weiterhin unklar, welche Landschaftsbereiche, z. B. im Leipziger Auensystem, in welchem Maße (Überflughöhen, Frequenz, Zeiten, Anteil Großraumflugzeuge usw.) zusätzlich überflogen werden. Die Planunterlage „*Europäischer Gebietsschutz (FFH-VU): SPA 4639-451 Leipziger Auwald*“ ist dahingehend anzupassen, wobei auch das Thema „Vogelschlag“ bzw. „Kollisionsrisiko“ nochmal vertiefend zu betrachten ist, insbesondere unter den Aspekten „Erheblichkeit“, i. V. m. dem „Mortalitäts-Gefährdungs-Index“ (MGI) (siehe hierzu BERNOTAT D. & V. DIERSCHKE (2021): Übergeordnete Kriterien zur Bewertung der Mortalität wildlebender Tiere im Rahmen von Projekten und Eingriffen Teil I: Rechtliche und methodische Grundlagen 4. Fassung, Stand 31.08.2021.) sowie möglichen Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen. Der Sachverhalt ist dabei nicht nur auf Brutvögel einzugrenzen, sondern insbesondere auch auf Zugvögel sowie Fledermäuse. Dabei ist u. a. auch eine Verschneidung der anzunehmenden Aktionsräume und bekannten Flughöhen der potenziell betroffenen Arten während der Zugbewegungen, Nahrungssuche etc., mit den Flugkorridoren (inkl. Fehlanflugstrecken!), deren räumliche Ausdehnung und Höhen sowie der Frequenz von Überflügen vorzunehmen.

Bezüglich der Lärmwirkung auf Vögel ist zu ermitteln, ob betriebsbedingt kritische Schallpegel auf Habitate lärmempfindlicher Vogelarten wirken. Die Aussagen sind objektiv und artspezifisch zu treffen, durch Verschneidung von schalltechnischen Untersuchungen und Prognosen (unter Bezug auf Schalldruckpegel) mit den Lebensräumen lärmempfindlicher Vogelarten (unter Bezug auf durchgeführte Kartierungen oder eine Potenzialanalyse auf Grundlage einer Worst-Case-Betrachtung; Einschätzung der Lärmempfindlichkeit z. B. nach KI FL (Kieler Institut für Landschaftsökologie) (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr – Ausgabe 2010 (redaktionelle Korrektur Januar 2012). Ergebnis des FuE-Vorhabens FE 02.286/2007/LRB „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“ der Bundesanstalt für Straßenwesen, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), vertreten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). 96 S. + Anl.). Anhand einer flächenscharfen Modellierung ist abzuschätzen, ob und ggf. in welchem Umfang Lebensräume von Vogelarten durch Lärm entwertet werden. Anschließend ist anhand belastbarer Untersuchungen/Betrachtungen zu beurteilen, ob die betroffenen Individuen in geeignete und nicht besetzte Lebensräume ausweichen können oder aber es sind geeignete Ausweichmöglichkeiten herzustellen (siehe hierzu Forderungen zum Punkt [I] Ausweichen).

Rechtsgrundlage: § 34 BNatSchG, § 44 Abs. 1 BNatSchG

Fazit: Der Einwand der Stadt Leipzig konnte durch die Erwiderng und Tektur nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen. In der Tektur wurde eine Anpassung der entsprechenden Planunterlagen „*Europäischer Gebietsschutz (FFH-VU): SPA 4639-451 Leipziger Auwald*“ der Grünplan GmbH vom 22.06.2020 nicht vorgenommen, der Einwand wurde somit nicht berücksichtigt.

Nachforderung der Überarbeitung der FFH-VU: SPA 4639-451 Leipziger Auwald hinsichtlich der Landschaftsbereiche z. B. im Leipziger Auensystem, die zusätzlich überflogen werden samt Wirkung Vogelschlag und Kollisionsrisiko inkl. Zugvögeln und Fledermäusen sowie möglichen Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen und der Lärmwirkung betriebsbedingt kritischer Schallpegel auf Habitate lärmempfindlicher Vogelarten.

Fledermausarten (S. 8, SN 2022)

Der Einwand der Stadt Leipzig konnte durch die Erwiderng nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen. In der Tektur wurde eine Anpassung der entsprechenden Planunterlagen (hier: „*Europäischer Gebietsschutz (FFH-VU): FFH 4639-301 Leipziger Auensystem*“ der Grünplan GmbH vom 22.06.2020) nicht vorgenommen, der Einwand wurde somit nicht berücksichtigt.

Darüber hinaus ist die Erwiderng teilweise nicht zutreffend. In der betreffenden Planunterlage steht: „Das SPA wird nur im Abflug und tagsüber in großer Höhe überflogen“ (vgl. FFH-VU, Kap. 4 „Relevanz der Wirkfaktoren (Abschichtung)“ S. 14), wobei hier davon auszugehen ist, dass das FFH-Gebiet gemeint ist. Auch die aktuellen Übersichtspläne zu den An- und Abflugstrecken zeigen, dass das FFH-Gebiet überflogen wird.

Wie bereits zum Sachverhalt „*Potenzieller Wirkraum Brutvögel*“ und „*Überflüge*“ im EU-Vogelschutzgebiet „Leipziger Auwald“ (s. o.) dargelegt, bleibt weiterhin unklar, welche

Landschaftsbereiche, z. B. im Leipziger Auensystem, in welchem Maße (Überflughöhen, Frequenz, Zeiten, Anteil Großraumflugzeuge usw.) zusätzlich überflogen werden. Die Planunterlage „Europäischer Gebietsschutz (FFH-VU): FFH 4639-301 Leipziger Auensystem“ ist dahingehend anzupassen, wobei auch das Thema „Vogelschlag“ bzw. „Kollisionsrisiko“ nochmal vertiefend zu betrachten ist, insbesondere unter den Aspekten „Erheblichkeit“, i. V. m. dem „Mortalitäts-Gefährdungs-Index“ (MGI) (siehe hierzu Bernotat & Dierschke 2021 (BERNOTAT D. & V. DIERSCHKE (2021): Übergeordnete Kriterien zur Bewertung der Mortalität wildlebender Tiere im Rahmen von Projekten und Eingriffen Teil I: Rechtliche und methodische Grundlagen 4. Fassung, Stand 31.08.2021.)) sowie möglichen Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen. Der Sachverhalt ist dabei nicht nur auf Brutvögel einzugrenzen, sondern insbesondere auch auf Zugvögel sowie Fledermäuse. Dabei ist u.a. auch eine Verschneidung der anzunehmenden Aktionsräume und bekannten Flughöhen der potenziell betroffenen Arten während der Zugsbewegungen, Nahrungssuche etc., mit den Flugkorridoren (inkl. Fehlanflugstrecken!), deren räumliche Ausdehnung und Höhen sowie der Frequenz von Überflügen vorzunehmen.

Rechtsgrundlage: § 34 BNatSchG, § 44 Abs. 1 BNatSchG

Fazit: Der Einwand der Stadt Leipzig konnte durch die Erwidern und Tektur nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen. In der Tektur wurde eine Anpassung der entsprechenden Planunterlagen (hier: „Europäischer Gebietsschutz (FFH-VU): FFH 4639-301 Leipziger Auensystem“) nicht vorgenommen, der Einwand wurde somit nicht berücksichtigt. **Nachforderung** der Überarbeitung der FFH-VU: SPA 4639-451 Leipziger Auensystem hinsichtlich der Landschaftsbereiche z. B. im Leipziger Auensystem, die zusätzlich überflogen werden samt Wirkung Vogelschlag und Kollisionsrisiko inkl. Zugvögeln und Fledermäusen.

III] Stellungnahme auf Basis vormaliger Stellungnahmen im Zuge der geänderten Unterlagen vom 04.Mai 2023 der Flughafen Leipzig/Halle GmbH:

Fluglärmenschutz

Folgende Änderungen und Ergänzungen ergeben sich aus der 1. Tektur:

Flugrouten zur kurzen Südabkurvung“ (S. 3, SN 2022)

Der im Schreiben der Stadt Leipzig vom 18. Mai 2022 vorgebrachten Bitte der Berücksichtigung der geplanten neuen Abflugverfahren am Flughafen Leipzig/Halle zum 26. Januar 2023 wurde entsprochen. Die Datenerfassungssysteme für den Prognosenullfall 2032 und Planfall 2032 wurden an die modifizierten Abflugverfahren angepasst sowie die auf diesen Daten beruhenden Berechnungen neu erstellt und die Gutachten (z. B. Schalltechnische Untersuchung) entsprechend geändert bzw. fortgeschrieben.

Verbunden mit der Einführung neuer Abflugrouten sind Änderungen an den kurzen Südabkurvungen. Die kurzen Südabkurvungen von der Nordbahn (eine in jede Betriebsrichtung) sind generell entfallen. Die kurze Südabkurvung von der Südbahn in Betriebsrichtung Ost (Starts nach Osten), welche über Teile des Stadtgebiets von Leipzig verläuft, ist in den Unterlagen weiterhin als Tagabflugroute für Luftfahrzeuge mit einer maximalen Startmasse von 136 t vorgesehen. Auf die in der Stellungnahme der Stadt Leipzig vom 12. Februar 2021 beschriebenen Bemühungen um eine Abschaffung bzw. Begrenzung dieser Abflugroute auf eine Höchstabflugmasse von 30 t wurde weiterhin nicht eingegangen.

Zudem wurde nicht auf den Hinweis eingegangen, dass in der Praxis Abweichungen von den theoretisch ermittelten Flugverläufen auftreten können, welche wiederum Änderungen der Fluglärm-betroffenheit zur Folge haben könnten.

Fazit: Nachforderung. Der Einwand zu den kurzen Südabkurvungen bei Betriebsrichtung Ost betrifft aufgrund des Wegfalls der Flugroute von der Nordbahn nur noch die kurze Südabkurvung von der Südbahn und bleibt für diese Flugroute bestehen (siehe S. 3 der Stellungnahme der Stadt Leipzig vom 12. Februar 2021), ebenso wie der Hinweis bzgl. der Untersuchung der Abweichung der realen von den theoretisch ermittelten Flugverläufen und deren Auswirkungen auf die Fluglärm-betroffenheit.

Gesamtlärbetrachtung (S. 6 SN 2022)

Die geänderten Antragsunterlagen der 1. Tektur enthalten ein separates Gesamtlärmgutachten der cdf Schallschutz Consulting vom 20. März 2023, welches Berechnungen zum Gesamtlärm im Umfeld des Flughafens enthält (entspricht Forderung der Stadt Leipzig aus der Stellungnahme vom 12. Februar 2021) und das Ausmaß der Flug- und Bodenlärmbelastung im Verhältnis zum Gesamtlärm (inkl. Straßen-, Schienen- und Gewerbelärm) betrachtet. Zuvor war die Gesamtlärbetrachtung Teil des Bodenlärmgutachtens.

Unklar hinsichtlich des Bodenlärms ist weiterhin, ob die Gesamtentwicklung des Flughafenverkehrs bis 2032 einschließlich der sich daraus ergebenden Nutzungen aller Vorfelder einbezogen worden ist.

Die Gesamtlärbetrachtung enthält keine Aussagen, wie durch aktive Schallschutzmaßnahmen die hohen Gesamtlärbelastungen reduziert werden können. Dies ist zu ergänzen.

Fazit: Der Einwand hinsichtlich der Bodenlärberechnung bleibt bestehen und wird ergänzt um die Nachforderung der Auflistung von möglichen aktiven Schallschutzmaßnahmen zur Reduzierung der ermittelten Lärmbelastung in der Gesamtlärbetrachtung.

Lärmmedizinisches Gutachten und Betroffenheitsanalyse“ (S. 7 SN 2022)

Die geänderten Antragsunterlagen der 1. Tektur enthalten weiterhin kein lärmmedizinisches Gutachten zur Einschätzung und Bewertung der lärmmedizinischen Auswirkungen der prognostizierten Änderungen.

Der Nachforderung der Erstellung einer Betroffenheitsanalyse zur Abschätzung der Anzahl an Neubetroffenen wurde nur teilweise entsprochen. Die im Rahmen der 1. Tektur vorgelegte Betroffenenermittlung enthält eine Gegenüberstellung der Anzahl an lärmbeeinträchtigten Personen und schutzbedürftigen Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 FlulärmG für den Planfall 2032 und Prognosenullfall 2032 je umliegender Gemeinde. Entsprechende Daten für den Istzustand 2018 sowie für das aktuelle Nachtschutzgebiet fehlen.

Fazit: Die Nachforderung bleibt hinsichtlich des lärmmedizinischen Gutachtens und der Ermittlung der Betroffenheiten für den Istzustand 2018 sowie das aktuelle Nachtschutzgebiet bestehen.

Fehlende Aussagen zu aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen (S. 7, SN 2022)

Es fehlt in den geänderten Antragsunterlagen der 1. Tektur weiterhin grundsätzlich an Aussagen zu neuen aktiven und passiven, den Stand der Technik berücksichtigenden Lärminderungsmaßnahmen (siehe dazu auch Abschnitt „Gesamtlärbetrachtung“ (S. 6, SN 2022)).

Im UVP-Bericht werden die bereits bestehenden aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen aufgeführt. Aussagen zu neu vorgesehenen, aktiven und passiven, den Stand der Technik berücksichtigenden Lärmschutzmaßnahmen, welche das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Mensch und die menschliche Gesundheit ausschließen sollen, werden nicht getroffen.

Die Stadt Leipzig hat in der Ratsversammlung vom 12. Oktober 2022 die 2. Fortschreibung ihres Lärmaktionsplans beschlossen.

Die Dokumente zur 2. Fortschreibung können unter <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/luft-und-laerm/laerschutz/oeffentlichkeitsbeteiligung> heruntergeladen und eingesehen werden.

Die Lärmaktionsplanung ist über die Festschreibung konkreter Maßnahmen hinaus nach § 47 Abs. 6 BImSchG und § 47d Abs. 6 BImSchG ein fachübergreifendes Planungsinstrument, womit Belange des Lärmschutzes möglichst bei allen relevanten Planungen im Infrastruktur- und Umweltbereich berücksichtigt werden sollen. Dementsprechend ist die Stadt Leipzig dafür zuständig, sich für die Berücksichtigung und Umsetzung der in ihrem Lärmaktionsplan festgeschriebenen Maßnahmen im Rahmen von Planungsvorhaben einzusetzen und auch Hinweise/Anregungen zu Lärminderungsmaßnahmen bei Planungsvorhaben zu geben.

In der 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Leipzig sind insbesondere die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zur Reduzierung des Flug- und Bodenlärms benannt, um deren Berücksichtigung und Umsetzung gebeten wird:

- gleichmäßige Verteilung der Starts und Landungen auf beiden Bahnen
- Ausschluss von nächtlichen Triebwerksprobeläufen im Freien
- Abschaffung der kurzen Südabkurvung
- Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge mit alternativen Antrieben am Boden zur Reduzierung des Bodenlärms
- Einführung von deutlich lärm- und emissionsabhängigen Start- und Landeentgelten (*Anmerkung: Mit der Einführung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte am Flughafen Leipzig/Halle zum 1. April 2023 ist ein erster Schritt umgesetzt worden.*)
- Prüfung einer Lärmobergrenze im Nachtzeitraum
- Bindung des weiteren Ausbaus des Flughafens im Frachtbereich an die Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Überprüfung der Lärmbelastung in Leipziger Ortsteilen durch stationäre und mobile Fluglärmmessstationen und deren Darstellung im Fluglärmvisualisierungstool TRAVIS

Fazit: Die Nachforderungen bleiben bestehen und werden ergänzt um konkrete Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung des Flug- und Bodenlärms aus der 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Leipzig.

Vorsorgender Immissionsschutz/Luftreinhaltung

Geruch (S. 9, SN 2022, siehe UVP-Bericht)

Es wird angeregt, gegenüber der Antragstellerin darauf hinzuwirken bzw. ihr gegenüber festzulegen, dass nach Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens die prognostisch berechneten Geruchsimmissionen mittels Begehungen überprüft werden. Dabei wäre es möglich, den von Hellebrandt Air Consulting (2022) angesetzten Fluktuationsfaktor von 1,5 zu verifizieren. Gleichwohl der Fluktuationsfaktor 1,5 von Müller-BBM (2022) gutachterlich gestützt wird, ist es offen, ob die an den Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt gewonnenen Erkenntnisse zu Fluktuationsfaktoren pauschal auch auf den Flughafen Leipzig/Halle übertragbar sind.

Fazit: Hinweis: Nach Inbetriebnahme die prognostisch berechneten Geruchsimmissionen mittels Begehungen überprüfen.

Monitoring Luftschadstoffe (S. 10, SN 2022)

Zur Verifizierung der Modellergebnisse insbesondere der prognostizierten Gesamtbelastungen würde es begrüßt werden, wenn die Antragstellerin die gesetzlich geregelten Luftschadstoffe mit Umsetzung des Vorhabens an einem geeigneten Beurteilungspunkt im Untersuchungsgebiet und über die Dauer eines repräsentativen Zeitraums eigeninitiativ messtechnisch überwacht.

Fazit: Hinweis: Messtechnische Überwachung der Gesamtbelastung durch Luftschadstoffe durch Antragstellerin

Natur- und Artenschutz

Andere Artengruppen (Heuschrecken, Wildbienen usw.) (S. 6, SN 2022)

Der Einwand der Stadt Leipzig konnte durch die Erwidierung nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen. In der Tektur wurde eine diesbezügliche Anpassung der entsprechenden Planunterlagen (hier: Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan der Grünplan GmbH vom 22.03.2023) nicht vorgenommen, der Einwand wurde somit nicht berücksichtigt.

Es wird daher gefordert, für alle Biotoptypen, welche im Plangebiet signifikant vertreten oder von besonderer Wertigkeit sind und in die projektbezogene Eingriffe erfolgen, eine Betrachtung von Indikatorarten oder -gruppen vorzunehmen, welche nicht bereits im Artenschutz-Fachbeitrag (AFB) behandelt wurden (d. h. von Indikatorarten oder -gruppen außerhalb des speziellen Artenschutzrechts bzw. des Schutzregimes nach § 44 Abs.1 BNatSchG). Dies betrifft für das Stadtgebiet Leipzig Ackerflächen. Geeignete Indikatorgruppen für Ackerflächen sind z. B. Laufkäfer oder auch Spinnen. In Abhängigkeit der Ergebnisse sind ggf. weitere landschaftspflegerische

Maßnahmen notwendig. Die Betrachtung von Indikatorarten oder -gruppen für im Plangebiet signifikant vertretene oder besonders wertgebende und von Eingriffen betroffene Biotoptypen kann anhand einer Potenzialanalyse auf Grundlage einer Worst-Case-Betrachtung erfolgen.

Rechtsgrundlage: § 15 BNatSchG

Fazit: Nachforderung. Der Einwand der Stadt Leipzig konnte durch die Erwidern und Tektur nicht ausgeräumt werden und bleibt bestehen. Nachforderung von Indikatorgruppen für Ackerflächen sowie einer Potenzialanalyse betroffener Biotoptypen im LBP.

Allgemeiner Hinweis

Flugroutenänderung

In Bild 3-1 der Abflugrouten nach Flugroutenänderung (vgl. Stellungnahme zu den Auswirkungen der Flugroutenänderung auf das Luftschadstoffgutachten von Hellebrandt Air Consulting vom 28.02.2023) wäre es der Nachvollziehbarkeit dienlich, wenn die neuen Flugrouten farblich hervorgehoben werden.

Fazit: Hinweise der Nichtnachvollziehbarkeit und Lesbarkeit der geänderten Unterlage.

[[III]] Neu hinzugekommene Sachverhalte aufgrund neuer Unterlagen/Erkenntnisstände im Zuge geänderter Gesetzeslagen bzw. Unterlagen vom 04.Mai 2023 der Flughafen Leipzig/Halle GmbH:

Vorsorgender Immissionsschutz/Luftreinhaltung

Feinstaub (PM_{2,5}) und Stickstoffdioxid (NO₂)

Die europäischen Richtlinien zur Luftqualität befinden sich derzeit in Überarbeitung, wobei der im Oktober 2022 veröffentlichte Vorschlag der EU-Kommission (https://environment.ec.europa.eu/publications/revision-eu-ambient-air-quality-legislation_en) eine deutliche Absenkung der bisherigen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorsieht. Die im Luftqualitätsgutachten (MUVEDA 2020) bzw. der Stellungnahme zur Flugroutenänderung (Hellebrandt Air Consulting 2023a) ausgewiesenen Jahresmittelwerte der Konzentration liegen an den maßgeblichen Immissionsorten auf Schkeuditzer Flur teilweise deutlich über den im Prognosejahr 2032 laut Kommissionsvorschlag zum Schutz der menschlichen Gesundheit voraussichtlich geltenden Immissionsgrenzwerten (NO₂: 20 µg/m³ und PM_{2,5}: 10 µg/m³). Es ist davon auszugehen, dass dies zu einem wesentlichen Teil den vergleichsweise konservativen Annahmen zur Luftschadstoffhintergrundbelastung im Luftqualitätsgutachten geschuldet ist. Es wird angeregt, gegenüber der Antragstellerin darauf hinzuwirken bzw. ihr gegenüber festzulegen, dass sie das Gutachten nach Inkrafttreten neuer oder geänderter gesetzlicher Anforderungen an die Luftqualität überarbeitet. Bei der Überarbeitung könnten aktuelle Erkenntnisse zur Schadstoffhintergrundbelastung berücksichtigt und ein ggf. mangelnder Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen frühzeitig erkannt werden.

Fazit: Hinweis/Anregung: Nach Inkrafttreten neuer oder geänderter gesetzlicher Anforderungen an die Luftqualität sollte das Luftschadstoffgutachten überarbeitet werden.

Fluglärmenschutz

UVP-Bericht von büro.knoblich Landschaftsarchitekten vom 21.04.2023

In der überarbeiteten Fassung des UVP-Berichts vom 21. April 2023 wurden auf der Seite 122 die Aussagen gestrichen, dass sich auch an zwei betrachteten Immissionsorten der Stadt Leipzig im Ergebnis der Fluglärmrechnungen Pegelzunahmen über 1 dB(A) ergeben. In der Fassung des UVP-Berichts vom 21. April 2023 wird ausgesagt, dass dies nur noch für den Immissionsort SKE_31 gilt. Diese Streichung kann nicht nachvollzogen werden, da sich aus den Berechnungsergebnissen der Fortschreibung der Schalltechnischen Untersuchung vom 15. März 2023 nach wie vor auch für die Immissionsorte LEI_03 und LEI_05 eine Pegelerhöhung von 1,1 dB(A) im Planfall 2032

gegenüber dem Prognosenullfall 2032 ergibt. Zudem betrifft die Pegelerhöhung von 1,1 dB(A) den außerhalb des derzeit festgesetzten Nachtschutzgebiets gelegenen Immissionsort LEI_03 im Ortsteil Lützschena-Stahmeln, an welchem Messungen der Flughafen Leipzig/Halle GmbH Überschreitungen des aktuellen Schallschutzkriteriums für den Nachtzeitraum zur Auslösung von Schallschutzmaßnahmen ergeben haben (s. S. 5 der Stellungnahme der Stadt Leipzig vom 21. Februar 2021). In diesem Zusammenhang ist zu konstatieren, dass auch die geänderten Antragsunterlagen bisher keine Aussagen zum Umgang mit diesem Sachverhalt enthalten. Um entsprechende Berücksichtigung des dazu in der Stellungnahme der Stadt Leipzig vom 21. Februar 2021 vorgetragenen Hinweises wird weiterhin gebeten, vor allem auch vor dem Hintergrund der weiteren Pegelzunahme an diesem Immissionsort im Planfall.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die im UVP-Bericht vom 21. April 2023 auf S. 124 unter dem Abschnitt „Bodenlärm“ angegebenen Abweichungen zwischen Planfall und Prognosenullfall der Einzelpunktberechnungen zu den betrachteten Immissionsorten zwischen +1,9 dB und **-2,8 dB** (vgl. Bodenlärmgutachten vom 1. März 2023, Seite 41) liegen und nicht wie angegeben zwischen +1,9 dB und -3,6 dB.

Fazit: Hinweis Abgleichung des UVP-Berichts von 2023 mit Schalltechnischer Untersuchung und Bodenlärmgutachten von 2023

Natur- und Artenschutz

S. 6 Feldlerche: Monitoring/Risikomanagement

Durch das Entfallen des artenschutzrechtlichen Zwecks Förderung der Feldlerche bei der landschaftspflegerischen Maßnahme A49 erübrigt sich auf dieser Fläche das geforderte Monitoring der Feldlerche. Das Entfallen des artenschutzrechtlichen Zwecks bei der landschaftspflegerischen Maßnahme wird durch die Neuplanung der Artenschutzmaßnahmen C07 – C10 und in ausreichendem Umfang kompensiert. Die Forderung nach einem dortigen Monitoring / Risikomanagement für die Feldlerche obliegt der zuständigen unteren Naturschutzbehörde Nordsachsen.

Fazit: Die Nachforderung wird ersatzlos fallen gelassen.

2. Stadtentwicklung/Bebauungspläne

Es wird nochmals auf den Hinweis aus der Stellungnahme vom 12.02.2021 verwiesen: Die geplante Erweiterung kann Auswirkungen auf weiträumige Gebiete im Norden der Stadt Leipzig haben. Hierbei sind Wohngebiete als auch Gewerbegebiete betroffen. Mit der geplanten Erweiterung des Flughafens kann sich die nach § 34 BauGB erforderliche Nachweisführung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen schwieriger gestalten. Zudem könnten sich die Erweiterungsmöglichkeiten von Gewerbebetrieben als schwieriger erweisen, wenn diese das Gebot der Rücksichtnahme und die für das jeweilige Gebiet die nach der BauNVO und TA Lärm einzuhaltenden Immissionsrichtwerte beachten müssen. Die Möglichkeiten einer städtebaulichen Weiterentwicklung der Gebiete sollte auch im Falle der Flughafenerweiterung gewahrt bleiben.

Bebauungsplan Nr. 422 „Radefelder Allee West“

Mit der vorliegenden beantragten 15. Planänderung - auch mit den nun eingereichten Änderungen im Rahmen der 1. Tektur – wird der bisher planfestgestellte Bereich im westlichen Bereich auf Flächen ausgeweitet, welche sich im territorialen Zuständigkeitsbereich der Stadt Leipzig befinden und welche derzeit dem Außenbereich gem. § 35 BauGB zuzuordnen sind. Geplant sind hier u.a. eine Enteisungsstation, eine Schneedeponie, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Behandlungsanlagen sowie eine Betriebsstraße. Hochbauliche Anlagen sind nicht geplant. Diese Flächen befinden sich außerhalb des Geltungsbereiches des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 422 „Radefelder Allee West“. Die entsprechende Abgrenzung ist in Abstimmung mit dem Flughafen vorgenommen worden.

Weiterhin sind außerhalb des planfestgestellten Bereiches weitere Maßnahmen geplant, im wesentlichen temporäre Baustelleneinrichtungsflächen und temporäre Deponieflächen (Oberboden):

- Die temporäre Oberbodenmiete soll im Anschluss dauerhaft als extensives Grünland hergestellt werden. Da diese Fläche nicht im Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplanes liegt, ist diese Maßnahme städtebaulich möglich.
- Die temporäre Fläche für Baustelleneinrichtung befindet sich im Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplanes. Da es sich hier ausschließlich um eine zeitlich befristete Nutzung handelt, gibt es keine städtebaulichen Bedenken.

3. Verkehrliche Belange

Die Tekturunterlagen umfassen keine Unterlagenänderungen zur Verkehrsplanerischen Untersuchung. Damit sind die Unterlagen „Verkehrsplanerische Untersuchung“ (Stand März 2020, Bearbeitungsstand 20.05.2020) sowie die „Ergänzende verkehrliche Stellungnahme“ (Stand 15.12.2021) Gegenstand der 15. Planänderung.

Ergänzende verkehrliche Stellungnahme

Nach konkreter Prüfung der „ergänzenden verkehrlichen Stellungnahme“ vom 15.12.2021 wird mitgeteilt, dass gemäß dieser Unterlage zur Kenntnis genommen wird, dass

- das Pkw- und Güterverkehrsaufkommen gegenüber der Verkehrsuntersuchung Mai 2020 unverändert geblieben ist,
- rechtskräftige Bebauungspläne berücksichtigt wurden,
- die Verkehrsströme am DHL-Hub so entkoppelt werden, dass keine zusätzlichen Verkehre über die Gesnerstraße angebunden werden und der Knotenpunkt B6/Heinrich-von-Stephan-Straße jedoch gemäß Leistungsfähigkeitsnachweis in der Lage ist, die Prognoseverkehre 2032 inclusive der 15. Planänderung abzuwickeln.

Nicht dargelegt wird, wie diese Entkopplung der Verkehrsströme umgesetzt wird, um damit den Knoten Radefelder Allee/Gesnerstraße gegenüber heute nicht zusätzlich zu belasten.

Baustelleneinrichtung

Die Baustelleneinrichtung Vorfelderweiterung (30.000 m²) befindet sich im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 422 und auf künftig festzusetzenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen und Gewerbegebietsflächen. Bzgl. der Verträglichkeit beider Vorhaben sind zwingend frühzeitig (mit Kenntnis zum Bauablauf) Abstimmungen mit der Stadt Leipzig im Zusammenhang mit dem Planungsstand zum Bebauungsplan erforderlich. Vorhabenträger für den Bebauungsplan ist ebenfalls der Flughafen.

Radschnellverbindung Halle-Leipzig

Ergänzend wird nochmals darauf hingewiesen, dass nicht erkennbar ist, inwieweit die geplante Trassenlage für die Radschnellverbindung Halle-Leipzig im Vorhaben berücksichtigt wurde.

4. Wirtschaftliche Belange

Das Luftfracht-HUB (Umschlag-Drehkreuz) hat den Flughafen Leipzig/Halle zu einem europaweit bedeutenden Logistikstandort mit über 11.000 Arbeitsplätzen entwickelt und Ausstrahlung auf weitere Wirtschafts-Cluster. Im Planfeststellungsverfahren sind ca. 140.000 m² Büro- und Funktionsgebäude vorgesehen, welche zu zusätzlichen Arbeitsplätzen und regionaler Wertschöpfung führen werden.

Die Baustelleneinrichtung für den Vorfeld-Ausbau wird eine Teilfläche Süd-West des geplanten Industriegebietes GI Radefelder Allee temporär in Anspruch nehmen (2 Jahre Bauzeit, 3 ha.). Die Baustellenzufahrt ist über die Gessnerstr. vorgesehen. Da keine großflächigen Ansiedlungsflächen in Leipzig zur Verfügung stehen, wird das GI Radefelder Allee derzeit für Großansiedlungen aktiv angeboten. Wenn ein zügiger Vorfeld-Ausbau (2 Jahre Bauzeit/ 2024-2025) erfolgt, wäre dies mit

einer Ansiedlung bzw. Fertigstellung des Bebauungsplans Nr. 422 „Radefelder Allee West“ in Einklang zu bringen. Es sollte aber Flexibilität gewahrt bleiben, um sich mit möglichen Großansiedlungen abzustimmen.

5. Landwirtschaftliche Belange

Die Ausgleichsmaßnahme A49 befindet sich aktuell im Feldblock AL-226-305898. Es wird nach wie vor davon ausgegangen, dass sich der Flughafen mit dem Landwirtschaftsbetrieb, der die Fläche gegenwärtig nutzt, abstimmt.

Mit freundlichen Grüßen

in Vertretung

in Vertretung

Thomas Dienberg
Bürgermeister

Heiko Rosenthal
Bürgermeister