

BUND Landesverband Sachsen, Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

Landesdirektion Sachsen
Dienststelle Leipzig
Braustraße 2
04017 Leipzig

11. Februar 2021

**Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben
„Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit
Vorfeld“ 15. Planänderung**

Hier: Erhebung von Einwendungen und Äußerung als Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Sachsen bedankt sich für die Beteiligung im o.g. Verfahren. Wir erheben nachfolgend Einwendungen und äußern uns als Träger öffentlicher Belange des Umweltschutzes, zu denen vorliegend in erster Linie die Belange des Lärmschutzes zählen.

Bereits einführend möchten wir darauf hinweisen, dass der BUND Sachsen das geplante Vorhaben der Flughafen Leipzig Halle GmbH (FLHG) äußerst kritisch beurteilt. Der FLHG beantragt in ihrem 15. Antrag auf Planänderung die Genehmigung zur Erweiterung von Vorfeld- und Gebäudeflächen sowie von Flugbetriebsflächen. Konkret sind als bauliche Maßnahmen insbesondere die Erweiterung der DHL-Vorfeldflächen nach Südosten (Apron 4) sowie Ergänzungen im Rollwegenetz und die Errichtung weiterer Enteisungsflächen vorgesehen. Zudem soll damit eine Änderung des Flugzeugmixes, d.h. eine zunehmende Nutzung großer Transportflugzeuge, einhergehen. Aufgrund der umfangreichen geplanten Änderungen ist ein Anstieg an negativen Umweltauswirkungen im Vergleich zum bisher bestehenden Umfang in einem beachtlichen Maße zu erwarten. Im Fokus stehen dabei insbesondere Lärmimmissionen.

Der BUND Sachsen lehnt daher das Vorhaben ab.

Hausanschrift:
BUND Sachsen
Str. der Nationen
122
09111 Chemnitz

Bankverbindung:
GLS Bank
IBAN DE57 4306 0967
1162 7482 01
BIC GENODEM1GLS

Spendenkonto:
GLS Bank
IBAN DE84 4306 0967
1162 7482 00
BIC GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
RegisterNr.:
VR 783
SteuerNr.:
215/140/00740

Der BUND ist ein
anerkannter
Naturschutzverband nach §
32 Sächsisches
Naturschutzgesetz.
Spenden sind
steuerabzugsfähig.

B e g r ü n d u n g

I. Verfahrensfragen

Der BUND Sachsen bewertet es als grundsätzlich positiv, dass für das Vorhaben eine UVP durchgeführt wird, weist aber zugleich darauf hin, dass mit Blick auf die – mindestens – entstehenden erheblichen Umweltauswirkungen in Form von Lärmbelastungen eine entsprechende Vorprüfung ohnehin nur hätte zu dem Schluss finden können, dass eine UVP erforderlich ist.

In Bezug auf die bisherige Verfahrensgestaltung rügen wir eine Verletzung des Gebots der Durchführung eines fairen Verfahren nach Art. 6 Abs. 1 EMRK, da den Einwendungsberechtigten die Erhebung von Einwendungen durch die Vorlage ausschließlich nicht kopierbarer Unterlagen unnötig erschwert wurde. Alle Dokumente können zwar gedruckt und durchsucht, aber nicht kopiert werden.

Der BUND sieht hierin zunächst mit Blick darauf, dass der Gesetzgeber zwischenzeitlich mit Einführung der ERVV konkrete Anforderungen an die Beschaffenheit von Dokumenten im elektronischen Rechtsverkehr formuliert hat, einen Verfahrensmangel. Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 ERVV ist das elektronische Dokument in druckbarer, kopierbarer und, soweit technisch möglich, durchsuchbarer Form im Dateiformat PDF zu übermitteln. Die von Ihnen bereitgestellten Dokumente erfüllen zwar die nur anzustrebende Durchsuchbarkeit, gewährleisten aber die zwingende Kopierbarkeit der Unterlagen nicht. Der Umstand, dass der Gesetzgeber gerade diese technischen Anforderungen an die Dokumente zwingend vorsieht, ist gerade darauf zurückzuführen, dass die Menschen mit diesen Dokumenten ARBEITEN müssen. Es geht nicht darum, die Unterlagen nur zu betrachten und sich wie bei guten Büchern an der erbaulichen Lektüre zu ergötzen, sondern darum, unter Bezugnahme auf einzelne Passagen eine konkrete Auseinandersetzung mit den präsentierten Inhalten im schriftlichen Dialog mit der Behörde vornehmen zu können.

Ausweislich der gesetzlichen Vorgaben muss spätestens in einem etwaigen Gerichtsverfahren ein Unterlagenkonvolut erstellt werden, das den genannten Maßgaben entspricht. Es ist völlig unverständlich, wieso dies nicht bereits mit Beginn des Verfahrens gewährleistet wird.

II. Erforderlichkeit der Planänderung

Grund der baulichen Erweiterung, insbesondere der Vorfeldfläche Apron 4, ist nach Angaben der FLHG eine wirtschaftlichere und effizientere Bewältigung des bisherigen Transportvolumens sowie der prognostizierten Steigerung. Konkret soll die Vorfeldfläche Apron 4 um 39,42 ha erweitert werden, wozu eine Flächenerweiterung des Flughafengeländes im Umfang von 9,87 ha notwendig ist (S. 7 Erläuterungsbericht Flugbetriebsflächen). Es ist nicht klar ersichtlich, ob die baulichen Erweiterungen aufgrund fehlender (baulicher) Kapazitäten für die Bewältigung der prognostizierten Steigerung notwendig sind. Vielmehr wird deutlich, dass die Gesamtumschlagszeit verkürzt werden soll, um somit noch mehr Sendungen in kürzerer Zeit umschlagen zu können. Es

ist fraglich, ob allein mit der Verkürzung der Geschäftsprozesse und somit beabsichtigten Effizienzsteigerung ein gesteigerter Bedarf an Fläche begründet werden kann. So wird in dem Erläuterungsbericht ausgeführt, dass das Ziel der baulichen Erweiterung die Effektivierung der Geschäftsprozesse darstellt (s. S. 6 unten, Erläuterungen DHL zur Standortentwicklung). Die Luftfrachtabfertigung wird bisher an den Vorfeldflächen Apron 1, 2 und 4 durchgeführt. Insbesondere sollen durch die Vorfelderweiterung Apron 4 die Fahrzeiten der Luftfracht vom Flugzeug zu den Sortierterminals und zurück verkürzt werden. Es liegt im Geschäftsbereich von DHL, die Abläufe und Prozesse möglichst effektiv zu gestalten. Insbesondere ist der Hinweis darauf, dass ohne Vorfelderweiterungen fehlende Verfügbarkeiten von Slots auf anderen Zielflughäfen zu einem Nichteinhalten von Geschäftsversprechen an die Kunden weltweit führt, nicht zielführend (S. 7 oben). Es ist allein Aufgabe der DHL die zivilrechtlichen Vereinbarungen mit ihren Kunden und Kundinnen dergestalt zu schließen, dass diese eingehalten werden können. Wie das BVerwG mit Urteil v. 9.11.2006 (Az. 4 A 2001/06, juris Rn. 36) ausführte, steht der Betrieb eines Luftfracht-Drehkreuzes grundsätzlich im Einklang mit den Zielen des Luftverkehrsgesetz und stellt somit ein zulässiges Planungsziel dar. Allerdings wird auch darauf abgestellt, dass schlüssig dargelegt werden muss, dass die Nachfrage nach Express-Luftfrachtdienstleistungen auch in Zukunft wachsen werde. Insbesondere vor diesem Hintergrund müssen die geplanten baulichen Erweiterungen nachvollziehbar sein. Unzulässig ist dagegen eine „Angebotsplanung“, die kein vorhandenes Verkehrsbedürfnis regelt, sondern dieses erst weckt. Vorliegend wird von einer jährlichen Wachstumsrate von 2,7 % ausgegangen, wohingegen dem Urteil des BVerwG Wachstumsraten von 8-10 % jährlich zugrunde lagen (ebd., juris Rn. 37).

Darüber hinaus soll das geplante Vorhaben insbesondere eine Änderung des Flugzeugmixes ermöglichen. Obwohl das Flugbewegungsaufkommen im Planungsfall lediglich um 6,6% steigt, ist ein Anstieg des Einsatzes von Großraumflugzeugen um 18% geplant. Diese können erst durch die Vorfelderweiterung vermehrt eingesetzt werden, wohingegen im Prognosenullfall kleinere Flugzeuge eingesetzt werden müssen (Luftverkehrsprognose S. 81). Es wird daher bezweifelt, dass der Einsatz dieser mit weitaus erheblicheren negativen Umweltauswirkungen einhergehenden Flugzeuge erforderlich ist. Insbesondere unter II. Lärmschutz wird darauf vertieft eingegangen.

Speziell zum DHL Erläuterungsbericht zur Entwicklung am Standort Flughafen Leipzig/Halle (vorgelegt von der DHL am 13.1.2020), erheben wir die folgenden Einwendungen:

Kern des Geschäftsmodells von DHL Express ist das Versprechen an die Kunden/-innen, Expresssendungen, die am Vortag bis 18:00 aufgegeben wurden, zumindest in Europa am Folgetag zu festgelegten Zeiten spätestens aber vor Dienstschluss zu übergeben. Die Dienstleistung erfolgt aus einer Hand wenn nötig mit zusätzlichen Leistungen wie der Abwicklung von Zollformalitäten.

Die Nachfrage nach solchen Expressdiensten hat sich in den letzten Jahren deutlich erhöht, weil den Konsumenten/-innen die Illusion vermittelt wurde, dass die Waren

quasi versandkostenfrei zu ihnen gelangen und ihr Wunsch nach dem Hier, Jetzt und Sofort durch DHL erfüllt werden konnte. Solange die Konsumenten/-innen die versteckten und verlagerten Kosten dieses Logistikversprechens nicht erfahren und über den Preis dinglich erleben, werden sie in dem DHL Geschäftsmodell weiterhin verleitet, auf Kosten von Mensch und Umwelt Waren aus aller Welt auf dem Expressweg zu beziehen.

Um diesen Wunsch nach schnellstmöglicher Abwicklung der Expresssendungen zu niedrigsten Kosten gerecht werden zu können, sind für das Geschäftsmodell DHL Express nachstehende Voraussetzungen unabdingbar:

- Möglichst niedrige Start- und Landegebühren für die Frachtflugzeuge
- Niedrige oder keine Kraftstoffsteuern
- Niedrige Preise für Emissionsrechte aus dem EU-Emissionshandel
- Befreiungen oder Ausnahmen vom Umsatzsteuerrecht

Weiterhin sind folgende logistische Voraussetzungen von größter Bedeutung:

- die öffentliche Infrastruktur in Form eines gut ausgebauten Flughafens
- mit uneingeschränktem Nachtflugbetrieb
- hervorragende Anbindung an ein ausgebautes Straßennetz
- eine uneingeschränkte Nachtarbeitserlaubnis

Das Geschäftsmodell der DHL wurde zu Zeiten geboren, in denen diese Voraussetzungen politisch opportun waren und erfüllt wurden. In dem Erläuterungsbericht bezieht sich die DHL zur Vergewisserung ihrer Position auf den Planfeststellungsbeschluss 2004 und das vom Bundesverwaltungsgericht erlassene Urteil zum Nachtflugbetrieb 2006.

Ob sich jedoch das Verständnis des Bundesverwaltungsgerichtes in seinem Urteil aus 2008 für die Beförderung von Expressgut im Nachtsprung im Lichte der Tatsache, dass „der überwiegende Teil des KEP- (Express) -Verkehrs Waren (sind), die von spezialisierten Versandunternehmen an die bestellenden Endverbraucher verschickt werden“ (Interplan Consult, Luftverkehrsprognose 2032 für den Flughafen Leipzig/ Halle, 3.2020), noch aufrechterhalten lässt, bleibt einem weiteren Befinden durch das Bundesverwaltungsgericht anheim gestellt. Mitnichten, so muss festgestellt werden, handelt es sich bei dem von DHL so deklarierten „Expressgut“ heute noch im Schwerpunkt um dringend benötigte Ersatzteile oder medizinische Hilfsgüter, für die man sich die Notwendigkeit einer dringenden+ Beförderung vorstellen könnte.

Nicht in dem Erläuterungsbericht erwähnt wird hingegen, dass sich die politischen und gesetzlichen Voraussetzungen zwischenzeitlich grundsätzlich geändert haben und der Ausbau des Frachtflughafens zum jetzigen Zeitpunkt in einem völlig anderen und neuen Licht zu betrachten ist.

Im Einzelnen sind nach 2006 folgende grundlegende Verträge, Gesetze und Verordnungen in Kraft getreten, die nach einem neuen Ausgleich zwischen den Interessen eines Luftfrachtunternehmens und den Interessen aller Bürger nach Unversehrtheit der Person und der Gesundheit und der Erhaltung von Natur und Umwelt verlangen:

- Das Pariser Klimaschutzabkommen aus 2015 mit seiner Aufforderung an alle Unterzeichnerstaaten Maßnahmen zu ergreifen, die eine weitere Erderwärmung um mehr als 1,5 Grad verhindern
- Die Klimabeschlüsse der Bundesregierung die Treibhausgase bis 2030 um mindestens 40% gegenüber 1990 zu verringern
- Die Beschlüsse der EU-Kommission (und des EU-Parlamentes) zuletzt am 9.12.2020, die Treibhausgase bis 2030 um mindestens 55% zu senken

An keiner Stelle des „Erläuterungsberichtes“ findet man einen Hinweis oder Bezug zu diesen politischen Rahmenbedingungen auf Basis derer man einen Ausbau des Frachtflughafens im Jahr 2020 zu betrachten hat.

Es wird kein Bezug genommen auf die Bedeutung des Luftverkehrs im Allgemeinen, dem des Frachtflugverkehrs im Besonderen und des Anteils der DHL hieran an der Erderwärmung und den Klimawandel. Der Anteil des weltweiten Luftverkehrs an den Treibhausgasemissionen wird inzwischen bei einer stark steigenden Tendenz mit 5-6% angegeben. Dem Geschäftsbericht der DHL Group 2019 (S. 57) ist zu entnehmen, dass die CO₂ Emissionen aller Geschäftsbereiche 28,95 Mio.t betragen. Davon entfallen 65% (!) auf das stark wachsende Lufttransportsegment. Der Kerosinverbrauch der DHL hat sich im Zeitraum 2018 auf 2019 um 2,3% erhöht. Es steht zu erwarten, dass bei weiterhin hohem Wachstum der Expressdienste (1-9/2020: 8,1% am Flughafen Leipzig/ Halle) der Kerosinverbrauch weiter deutlich zunimmt und in Folge ein Anstieg der Treibhausgase mitverursacht auch durch die DHL zu erwarten ist.

Im Erläuterungsbericht wird das bisherige Geschäftsmodell der DHL quasi in einem luftleeren Raum schwebend und entkoppelt von den politischen Vorgaben bis in das Jahr 2032 fortgeschrieben. Die bisherigen Folgen des Geschäftsmodells von DHL bis zum heutigen Tage für das Klima und die Gesundheit der Menschen werden weder analysiert noch angesprochen.

Sollte die DHL ihrer Verantwortung an einer anteiligen Teilhabe an der Reduzierung der Treibhausgase tatsächlich gerecht werden, hätte dies zur Folge, dass bei annähernd gleicher Flottenstruktur wie bisher, die DHL die Anzahl der Flüge jährlich um 4% bis 2030 zurückführen müsste, um die Klimaziele der Bundesregierung bis 2030 zu unterstützen. In völliger Verkennung dieser Verantwortung wird in dem Erläuterungsbericht von einem Wachstum der Flugbewegungen in Höhe von mindestens 50% und einer damit einhergehenden Erhöhung des Ausstoßes von Treibhausgasen in den nächsten 12 Jahren ausgegangen.

Die Wachstumsziele der DHL Express stehen somit in diametralem Gegensatz zu allen Vorgaben zur Senkung der Treibhausgase.

An keiner Stelle des Erläuterungsberichtes wird die Verantwortung der DHL nicht nur für Aktionäre und Mitarbeiter, sondern für die Bürger im Einzugsbereich des Flughafens, für das Klima allgemein und für Umwelt und Natur auch nur mit einem Wort angesprochen.

Ein ausschließlich ökonomisch, an vermeintlichen Sach- und Wachstumszwängen ausgerichteter Erläuterungsbericht erfüllt in keinerlei Hinsicht die Ansprüche, die alle Verfahrensbeteiligten an ein millionenschweres und in jeder Hinsicht umweltrelevantes Vorhaben berechtigt stellen können.

Ein Ausbau des Frachtflughafens ist unter den Vorgaben der Klimaschutzpolitik nicht nur nicht erforderlich, sondern würde allein durch die erforderlichen Baumaßnahmen dem Klimaschutz zuwiderlaufen und den Klimawandel beschleunigen.

III. Verkehrsplanerische Untersuchung

Speziell zur „verkehrsplanerischen Untersuchung“ (vorgelegt vom IVAS Ingenieurbüro, Dresden im März 2020) erheben wir die folgenden Einwendungen:

Das untersuchte Gebiet liegt im Nordwestraum von Leipzig und umfasst Stadtgebiete von Leipzig und Schkeuditz. Das Gutachten bezieht sich im Wesentlichen auf die durch den von der DHL geplanten Ausbau induzierten Verkehre. Allein hierdurch sei mit einer Verdopplung des Straßen-Güter-Verkehrsaufkommens zu rechnen.

In dem Gutachten wird ausgeführt (Pkt. 2/Abs. 4), dass man auf Basis der Prognose- und Daten der DHL das zukünftige Verkehrsaufkommen berechnet habe und diese Daten aufgrund einer nicht näher spezifizierten Analyse um 30% erhöht habe.

Offen dabei bleibt:

- auf welche Analyse man sich hierbei konkret bezieht,
- ob in das zusätzliche Verkehrsaufkommen bis 2032 auch die Entwicklung der Gewerbegebiete
 - o Poststraße/ Hugo-Junker-Straße
 - o südliche Gessnerstr.
 - o südwestlich und westlich des Flughafensmit einbezogen wurden,
- ob die Entwicklung durch zusätzliche Carrier, wie z.B. Amazon und andere, mit dem durch diese induzierten Verkehre in das Gutachten eingeflossen ist.

Mit den dadurch in Zusammenhang stehenden Straßenausbau- und Neubaumaßnahmen:

- a. Ausbau Gessnerstraße zzgl. nördlichen Zubringer an die Radefelder Allee
- b. Anschluss des neuen Gewerbegebietes Gessnerstraße an die B6

- c. Ausbau des Knotenpunktes Gessnerstraße/ Hugo-Junker-Strasse
- d. Verlegung der S8 im Stadtgebiet Schkeudtitz westlich des Wohngebietes Altscherbitz/ Papitz
- e. vierspuriger Ausbau der Radefelder Allee (Planfall 32+)

werden zusätzliche Flächen versiegelt, müssen vorhandene Alleen rückgebaut werden (Radefelder Allee) und ist vor allen Dingen ein erheblicher Zuwachs des Verkehrs in Schkeuditzer Wohngebieten zu erwarten mit allen Konsequenzen hinsichtlich Lärm, Verschmutzung und einer Gefährdung der Schkeuditzer Bürger im hochfrequenten Straßenverkehr.

Im Gutachten wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Teile des zu- und abfließenden Verkehrs über eine verlegte S8 (bisherige Altscherbitzer Straße) in die K7040 (Leipziger Straße, Hallesche Straße) fließen und dort das Verkehrsaufkommen erhöhen. Unabhängig von den Folgen hierdurch für die Anwohner, wird nicht berücksichtigt, dass die jetzige K7040 für die Aufnahme zusätzlicher Verkehre nicht geeignet ist.

Auf S. 12 des „DHL – Erläuterungsbericht zur Entwicklung am Standort Flughafen Leipzig/ Halle“ wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Transport der Warensendungen zu „Stoßzeiten“ stattfindet und dass außerhalb der Stoßzeiten „unter 1% der Frachten“ stattfindet. Diese Aussage steht im Widerspruch zur Annahme in der verkehrsplanerischen Untersuchung, dass in verkehrlichen Spitzenstunden nur von einem Anteil von 10% am DTVw5 auszugehen sei (s. Pkt. 4.1. des Gutachtens).

Es darf weiterhin bezweifelt werden, ob die Annahme für die verkehrlichen Spitzenstunden mit 10% der DTVw5 zur Beurteilung zukünftiger Spitzenverkehre angesichts der Schichtsysteme der beiden größten Arbeitgeber (DHL, Porsche) angemessen ist.

In dem Gutachten wird unter Pkt. 5 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für die schalltechnischen und lufthygienischen Beurteilungen keine Erkenntnisse zu den Tag- und Nachtanteilen der jetzigen Verkehre vorliegen. Dies stellt u.E. einen schwerwiegenden Mangel dar, da gerade die Auswirkungen des Nachtgeschäftes der DHL und die dadurch induzierten Nachtverkehre für die schalltechnische Beurteilung und die Auswirkungen des Schalls auf die Nachtruhe der Anwohner maßgeblich sind. Eine ausschließliche Beurteilung gemäß RLS-90 ist in diesem Falle nicht angebracht und nicht zielführend.

Im Interesse der Anwohner ist eine Untersuchung zu fordern, die auf Basis empirischer Untersuchungen die jetzige Belastung der Bürger zu nächtlichen Stoßzeiten ermittelt und auf deren Basis eine Hochrechnung der Belastung bei zukünftigen Spitzenverkehrslasten durch Straßenlärm ermittelt werden kann.

Weiterhin bleibt generell zu fragen, ob nicht bei diesem Verfahren die RLS 19 statt der älteren RLS 90 der Beurteilung zugrunde zu legen ist.

IV. Luftverkehrsprognose

Speziell zur „Luftverkehrsprognose 2032 für den Flughafen Leipzig/Halle“ (vorgelegt durch die Intraplan Consult, München im März 2020) erheben wir die folgenden Einwendungen:

1. Vorbemerkungen

Die vorliegende Prognose versucht das rasante Wachstum der Luftfrachtbranche und insbesondere des Anteils des KEP-Sektors hieran in den letzten 20 Jahren (von 1995 bis 2014) mit Hilfe von Regressionsanalysen zwischen Wachstum des Frachtvolumens auf der einen Seite und dem Anstieg der weltweiten Bruttoinlandsprodukte (BIP) zu erfassen. In dem Maße, wie dies mathematisch gelingt, wird diese Art der Analyse der Vergangenheit, die alle qualitativen Veränderungen in den Beziehungen der Volkswirtschaften untereinander in den letzten 20 Jahren völlig ausblendet, als Prognosemethode für zukünftige Entwicklungen herangezogen. Die Prognosedaten des weltweiten BIP bis 2032 werden zur Basis der Errechnung eines zukünftigen weltweiten Luftfrachtvolumens gemacht.

Diese fast ausschließlich mathematische Herangehensweise blendet alle qualitativen und sich daraus ergebenden quantitativ zu erwartenden Veränderungen aus und stellt damit eine unzulängliche Verengung eines Prognosemodells dar.

Dies lässt befürchten, dass die Prognosen mit großer Wahrscheinlichkeit falsch sein werden und alle Entscheidungen auf dieser Basis zu gravierenden Fehlinvestitionen führen werden.

Da ein Großteil der Investitionen auf die Erstellung von Infrastrukturen entfällt, würden im Falle einer Fehlprognose, die öffentliche Hand als Träger der Infrastrukturinvestitionen und Anteilseigner der Mitteldeutsche Flughafen AG auf den Kosten der verfehlten Investitionen sitzen bleiben.

Das Risiko der Entscheidung auf Basis einer Fehlprognose tragen in diesem Falle nicht der Nutzer und Verursacher der beabsichtigten Infrastrukturinvestitionen, die DHL, sondern die öffentliche Hand und die hinter ihr stehenden Bürger*innen und Steuerzahler*innen.

Dass eine solche Fehlprognose durchaus zu befürchten ist, zeigen die Fehlprognosen, die zum Aufbau von Regionalflughäfen vielerorts in den letzten 30 Jahren geführt haben und die heute als Investitionsruinen nicht nur die Landschaften verschandeln, sondern immerwährenden Zuschussbedarf der sie tragenden Körperschaften erfordern. Auch die Flughafengesellschaft Leipzig/ Halle GmbH hat zu diesen enormen Verlusten mit einem Betrag von 651 Mio. € in den Jahren 2004 bis 2015 beigetragen.

Um zu verhindern, dass sich mit dem weiteren Ausbau des Frachtflughafens die Verluste noch weiter und ggfls. noch schneller erhöhen, nehmen wir nachfolgend zu dem Gutachten im Detail Stellung.

2. Methodenkritik

Seitens der Verfasser wird in Abschnitten 1.3/S. 4 und 5 sowie 2.1./S. 6 von einem „abgesicherten“ Prognosemodell gesprochen unter Hinweis darauf, dass die Intraplan Consult GmbH für den Flughafen Köln/Bonn in 2016 und den Flughafen Frankfurt/Main in 2014 ähnliche Gutachten wie das Vorliegende erstellt hat. Ob jedoch ein Prognosemodell tatsächlich als abgesichert gelten kann, wird sich erst erweisen, wenn sich die von den Verfassern erstellten Prognosen tatsächlich in der Zukunft beweisen sollten.

Dies jedoch bleibt abzuwarten und solange der Beweis hierfür nicht erbracht ist, ist einer vermeintlichen „abgesicherten“ Erkenntnis mit Skepsis entgegenzutreten.

In Abb. 2.1 auf Seite 6 wird die hohe Korrelation für Deutschland zwischen Entwicklung des Außenhandels und des Cargo- Aufkommens in den Jahren 1995 und 2017 dargestellt. Aus den empirischen Zusammenhängen in diesen Jahren wird im Weiteren ein „allgemeingültiger Zusammenhang“ (S. 7) konstruiert, dem auch für die Zukunft aufgrund seiner Allgemeingültigkeit eine entscheidende Bedeutung zukommt.

Warum Zusammenhängen der Vergangenheit Vorhersehbarkeitskraft auch für die Zukunft beizumessen ist, wird nicht begründet. Ganz im Gegenteil hierzu verweisen auch die Verfasser darauf, dass es auch in der Vergangenheit immer wieder zu Strukturbrüchen (Finanzkrise 2008; Umbrüche in Nordafrika; Rückgang der Luftpostdienste in Deutschland; S.12) gekommen ist, sprechen aber an anderer Stelle davon, „dass (...) mit Abschluss dieser strukturellen Veränderungen ... vom Ende dieses Trends“ auszugehen ist.

Die nach und während der Erstellung des Gutachtens eingetretenen strukturellen Veränderungen (wie z.B. der Zoll- und Handelskrieg zwischen USA/China/Europa; die Wechselkursschwankungen der türkischen Lira; die Folgen der Corona-Pandemie) lassen diese Annahme als fehlerhaft erscheinen und belegen sehr deutlich, dass der Strukturwandel eigentlich das bestimmende und schwer vorhersehbare Element der weltwirtschaftlichen Entwicklung ist.

Wir halten es deshalb für unzulässig, aus einer empirischen Verkettung von Einflussfaktoren in der Vergangenheit auf gleiche kausale Zusammenhänge in der Zukunft zu schließen.

Allein nur geringfügige Veränderungen auf einer der Stufen in einer kausalen Kette von Einflussfaktoren können zu größten Abweichungen in der Prognose führen. Die von den Verfassern bemühte Kausalkette: Entwicklung des weltweiten BIP > Entwicklung des Außenhandels > Entwicklung der Luftfrachtvolumens > Entwicklung des KEP Volumens > Entwicklung des Marktanteils DHL > Entwicklung des HUB – Markt-

anteils Leipzig/ Halle ist so vielstufig, dass schwerlich über die vielen Stufen eine Marktprognose über 12 Jahre abgegeben werden kann.

Mindestens ist zu fordern, dass entsprechende Sensitivitätsbetrachtungen angestellt werden, also überprüft wird, wie sich die Prognose entwickelt, wenn sich einzelne signifikante Eingangsparameter anders entwickeln, als in der Prognose zugrundegelegt.

Hierbei sind im Besonderen der Rückgang des Luftverkehrs infolge der Corona-Pandemie sowie der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Entwicklung des Wirtschaftswachstums näher zu betrachten und auf die entsprechenden Prognoseszenarien umzulegen.

2. Stellungnahme zu den Annahmen des Gutachtens

Die Grundprämisse der Antragsteller des 15. Planänderungsverfahrens ist die Behauptung, dass „das Geschäftsmodell des KEP Verkehrs ... einschließlich eines nächtlichen Hauptdrehkreuzes ... alternativlos ist“ (Kap. 3.2.; S. 32). Dem ist jedoch keineswegs so – alle Waren können alternativ auf weniger umweltschädliche Weise per Bahn oder Schiff befördert werden.

Die einzige Tatsache, die eine Flugbeförderung von Waren inkl. Nachtsprung erforderlich macht, ist ein selbst auferlegtes Versprechen der KEP-Carrier, die Beförderung der Waren innerhalb kürzester Zeiträume vom Quell- zum Zielort zu bewerkstelligen, ohne Rücksicht auf Umwelt, Klima und Gesundheit der Menschen.

Neben einer Vielzahl von Annahmen über

- die Entwicklung des weltweiten BIP
- die Entwicklung des weltweiten Außenhandels
- die Entwicklung der politischen Strukturen in Europa (kein weiterer Exit eines EU -Landes, kein Auseinanderbrechen der EU)

gibt es weitere Annahmen, die offensichtlich so kritikfähig und diskussionswürdig sind, dass wir an dieser Stelle darauf eingehen müssen.

Auf Seite 33 wird darauf hingewiesen, dass die Fluggesellschaft Volga-Dnjepir ihr Geschäft weiter am Flughafen Leipzig/ Halle betreiben wird. Vermutlich schon kurz nach Drucklegung des Gutachtens wurde in der Fachpresse die Nachricht publik, dass Volga- Dnjepir den Standort Leipzig zugunsten der Zusammenlegung ihrer Geschäfte in Nahost aufgeben wird.

An anderer Stelle (S. 73) wird davon ausgegangen, dass der EU-Emissionshandel fortgesetzt wird. Nicht darauf hingewiesen wird, zu welchen Bedingungen der EU- Emissionshandel in den letzten Jahren stattgefunden hat. Richtig ist, dass der EU - Emissionshandel in den letzten Jahren aufgrund der niedrigen Kosten der Zertifikate

die Luftfahrtbranche kaum belastet hat. Gegenwärtig liegen die Preise für die Zertifikate deutlich über den Durchschnittspreisen vergangener Jahre und beginnen Kostenwirksamkeit zu erzeugen ([www.umweltbundesamt.de/daten/klima/der europäische Emissionshandel](http://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/der_europaeische_emissionshandel)). Sollten die politischen Institutionen ihre Ankündigungen wahr machen und Zertifikate sukzessive aus dem Markt nehmen, werden sich die Preise für die Zertifikate weiter erhöhen. Welche Auswirkungen Erhöhungen in welchem Umfang auf die Tarife für KEP-Dienste und die Nachfrage nach KEP-Diensten haben wird, wird in dem Gutachten nicht simuliert und hat keinen Eingang in das Gutachten gefunden.

Nicht angesprochen in dem Gutachten sind ferner die preislichen Auswirkungen und die daraus erwachsenden Konsequenzen für die Nachfrage, sollten sich im Rahmen der Umsetzung der Klimaziele für Deutschland und Europa die rechtlichen Regelungen dahingehend verändern, dass die heute von der Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer weitgehend befreite Luftfahrtbranche mit diesen Steuern in wachsendem Umfang, vergleichbar anderen Verkehrsträgern, belastet wird. Auch auf diese möglichen und durchaus realistischen Veränderungen findet sich kein Hinweis in dem Gutachten.

Auch die systemimmanenten Anstrengungen der Luftfahrtbranche klimaneutral mit synthetischen, aus erneuerbaren Energien gewonnenen Kraftstoffen zu fliegen und den daraus erwachsenden Konsequenzen für die Kosten wird keinerlei Aufmerksamkeit in dem Gutachten geschenkt. Alle Untersuchungen zu diesem Gegenstand gehen davon aus, dass Kraftstoffe aus diesen Quellen annähernd 4-fach so teuer sind, wie das gegenwärtige Kerosin ([www.en-former.de/die Kraftstoffe der Zukunft im Praxistest](http://www.en-former.de/die_kraftstoffe_der_zukunft_im_praxistest)). Methodisch nur konsequent in dieser Hinsicht ist es, dass auch diese Kostentreiber keine Berücksichtigung in einer möglichen Nachfragesimulation in dem Gutachten gefunden haben.

Wenn auch nicht zeitgleich und additiv ist davon auszugehen, dass die vorgenannten Einflüsse wirkmächtig werden und die Zeiten des billigen Flugtreibstoffes endgültig vorbei sind und der Vergänglichkeit angehören.

Die finanzielle Misere der Regionalflughäfen, und die des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle insbesondere, wird dazu führen, dass die Flughafenbetreiber gemäß § 19 LuftVG die Gebühren für Starts und Landungen deutlich erhöhen müssen, um ihrerseits zu einem Ausgleich der Kosten zu kommen. Speziell für den Flughafen Leipzig/Halle steht ohnehin noch eine angemessene Spreizung der Gebühren entsprechend der Empfehlungen des Umweltbundesamtes nach wie vor aus, mit der längst überfälligen Anpassung der Entgeltordnung an die Vorgaben des § 19b LuftVG ist im Planungshorizont ohne weiteres zu rechnen.

Alles in allem ergeben sich begründete Zweifel, dass sich die Grundannahme des Gutachtens (S. 23; S. 73), wonach sich die Kosten der Carrier auch zukünftig in gleicher Höhe bewegen werden, halten lässt. Damit sind aber die Grundaussagen zur Nachfrage- und Marktentwicklung in dem Gutachten in Frage gestellt.

Wenn der Preis für die Transportwegeentscheidung ein entscheidender Faktor ist und der überwiegende Teil des KEP-Geschäftes auf Privatkundenbestellungen beruht (S. 2; Ank. 1), stellt das Fehlen einer Preissensibilitätsanalyse einen der Grundmängel des vorliegenden Gutachtens dar. In einer Markt- und Nachfrageanalyse die preispolitischen Determinanten der Kundenentscheidungen nicht oder nur unzureichend zu berücksichtigen, stellt die Belastbarkeit des Gutachtens insgesamt in Frage.

Weiterhin unberücksichtigt bleiben in dem Gutachten quantitative Konsequenzen möglicher und durchaus naheliegender politischer Entscheidungen. Innerdeutsche Kurzstreckenflüge sind aufgrund ihrer hohen Umweltbelastung verstärkt in den Fokus der politischen Diskussion gerückt und es erscheint nur mehr eine Frage der Zeit, dass hier entsprechende Begrenzungen der Bewegungen Eingang auch in bestehende luftrechtliche Zulassungsentscheidungen finden.

Sollte dies der Fall werden, hätte dies erhebliche Konsequenzen für das Mengengerüst der Flugbewegungen am Flughafen Leipzig/Halle mit der Konsequenz, dass auf einen Ausbau verzichtet werden könnte.

Das Gutachten geht des Weiteren der Fragestellung nach, welcher Volumenanstieg an Frachten auf Basis einer Vollauslastung der vorhandenen Infrastruktur einschließlich der Nutzung der Vorfelder 1 und 2 zu bewältigen sei und kommt zu dem bemerkenswerten Ergebnis, das eine Volumenausweitung ohne die beantragten Maßnahmen um bis zu 80 % bis 2032 möglich sei. Der Wachstumspfad würde sich in diesem Szenario von 5,5 % pro anno auf 3,9 % pro anno reduzieren. Damit führt das Gutachten letztlich selbst den Nachweis, dass die beantragte Planänderung nicht erforderlich ist, weil auch im Nullfall die entsprechenden Verkehre abgewickelt werden können und der Flughafen wirtschaftlich weiter – wenn auch in reduziertem Umfang – wachsen kann.

Gründe dafür, dass die mittlere jährliche Zuwachsrate bei den KEP in Leipzig/Halle ein überproportionales Wachstum von 5,5 % p.a. aufweisen soll, liefert die Prognose nicht.

Die nach der Prognose des engpassfreien Szenarios der zu erwartenden Zuwachsraten erfolgende Betrachtung der Auswirkungen der Vorfelderweiterung auf die Verkehrsnachfrage und die Flugbewegungen ist nicht plausibel. So ist die Methodik der Darstellung anhand eines Bemessungstages noch grundsätzlich nachvollziehbar. Unverständlich ist aber, wieso zentrales Element der Prognose die Möglichkeit sein soll, alle Flugzeuge am Bemessungstag auf dem Vorfeld 4 zu positionieren. Hier wird offensichtlich versucht, eine Luftverkehrsgesellschaft optimale Standortbedingungen zu verschaffen, wodurch zugleich Überkapazitäten an Vorfeldflächen geschaffen werden dürften. Dass bei Positionierung des regelmäßigen Verkehrs abseits von Vorfeld 4 das Geschäftsmodell der DHL gefährdet wäre, wie es die Luftverkehrsprognose annimmt (vergleiche Seite 41), ist nicht nachvollziehbar.

Unplausibel ist es auch, wenn ausgeführt wird, dass Flugzeugabfertigungen, welche heute zur Gänze außerhalb von Vorfeld 4 stattfinden, auch in den Prognosefällen

nicht für das Vorfeld 4 eingeplant würden und sodann aber erklärt wird, dass der Abstellung Bedarfszuwachs, der aus diesen Verkehren resultiere im Planungsfall doch auf dem Vorfeld 4 vorgesehen werde (S. 42).

Es wird angezweifelt, dass die geplanten baulichen Erweiterungen tatsächlich nur zu einer Erhöhung um 8,1 Tsd. Flugbewegungen gegenüber dem Prognosenullfall führen. Sollte diese Annahme hingegen richtig sein, wäre grundlegend die Planrechtfertigung für das Vorhaben in Abrede gestellt.

3. Nachfrageprognose für die übrigen Verkehrssegmente

a) Passagierverkehre

Im Gutachten wird festgestellt, dass sich das Passagieraufkommen im Wesentlichen aus der Region rekrutiert (Sachsen: 50 %; Sachsen-Anhalt: 29 %; Thüringen: 11 %) und in den Jahren 1995 bis 2015 mit geringfügigen Schwankungen bei ca. 2,0 Mio. Passagieren pro Jahr annähernd konstant geblieben ist. Ein signifikantes Wachstum gab es in den Jahren 2017 mit 7,8 % und 2018 mit 8,7 %, wodurch die Passagierzahl auf 2,6 Mio. Passagiere anstieg.

Wodurch dieser Anstieg in den beiden Jahren gespeist wurde und ob die beiden Jahre als Basis für weitere Prognosen überhaupt herangezogen werden können (zumal nach dem Einbruch der Passagierzahlen in Folge der Corona Pandemie in 2020 und 2021) wird nicht erläutert.

Auf Basis des Prognosemodells wird für das Jahr 2032 von einem Passagiervolumen von 4,0 Mio. Passagieren pro Jahr ausgegangen, was einem Anstieg von 54 % im Vergleich zu 2018 und einer annähernden Verdopplung im Vergleich zum langjährigen Mittelwert entspricht.

Basis der Prognose sind die Annahmen zur Entwicklung des BIP und der bundesweiten Bevölkerungsentwicklung. Ähnlich wie bei der KEP Entwicklung wird von konstanten Flugpreisen ausgegangen. Nennenswerte Preiserhöhungen durch einen wirksam werdenden Emissionshandel und durch eine Kerosinbesteuerung werden ebenso wie (innerdeutsche) Flugverbote ausgeschlossen.

Es ist nicht plausibel, dass es keine grundsätzlichen Änderungen bei den nach Lärm und Tag/Nacht gestaffelten Start- und Lande-Entgelten gibt. Woher der Gutachter die Information hat, dass am Flughafen Leipzig Halle eine solche, an anderen Flughäfen gängige Spreizung der Gebühren, bereits existiere, erschließt sich nicht. Eine solche Spreizung der Gebühren und damit eine echte Steuerung insbesondere zugunsten einer Verwendung lärmarmen Flugzeuge, wie sie an anderen Flughäfen geübte Praxis ist, existiert am Flughafen Leipzig/Halle in dieser Form nicht. Es ist zu erwarten, dass sie in den kommenden Jahren eine Angleichung an den Gebührenzustand an anderen Flughäfen erfolgen wird.

Dem Erstellungszeitpunkt des Gutachtens geschuldet, konnten die dramatischen Kurzzeit- und Langzeitfolgen der Corona-Pandemie für die Luftverkehre keine Berücksichtigung finden. Allenthalben wird zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen, dass die beruflich bedingten Passagierflüge aufgrund fortschreitender Digitalisierung und einer damit einhergehenden Möglichkeit der Ausweitung von home-office-Tätigkeiten um mindestens 20 % zurückgehen werden. Auch der bisherige Verkehrstreiber Messe wird durch die Tendenz zu digitalen, jederzeit verfügbaren Produktpräsentation deutlich an Bedeutung verlieren.

Auf Basis der ohnehin schon zweifelhaften Grundprämissen und den zusätzlich hinzugekommenen Faktoren ist eine Prognose von 4,0 Mio. Passagieren im Jahr 2032 nicht plausibel.

b) Übrige Frachtverkehre

Als zusätzlicher Verkehrstreiber wird in dem Gutachten der Anstieg der sonstigen Frachtverkehre (außerhalb der KEP Verkehre) angesehen. Im Kap. 6 (S. 79) wird in Tabelle 6-1 angegeben, dass sich die Fracht (ohne KEP) von 845 Flugbewegungen/a auf 13.758 Flugbewegungen von 2018 bis 2032 um mehr als 1600% erhöhen soll (s. auch Tab. 5-8; S. 78).

Vage Hinweise zu diesem explosionsartigen Wachstum finden sich in Kap. 5.3, wo Bezug genommen wird auf 2 Anmeldungen (!) von Carriern mit einer jährlichen Anzahl von zusammen ca. 6.200 Flugbewegungen. Woher die verbleibende Nachfrage von weiteren 6.700 Flugbewegungen kommen soll, wird nicht erläutert.

Wie zudem diese zusätzlichen Verkehre auf welchen Vorfeldern auch nachts (40% bzw. 50%) in Konkurrenz zu den Flächenbedarfen der DHL abgewickelt werden sollen, wird nicht erläutert. Für den Prognosenullfall wird darauf hingewiesen, dass die Vorfeldkapazitäten „exklusiv“ (S. 50) für DHL zur Verfügung stehen müssen.

c) Sonstiges

Die Angaben in der Luftverkehrsprognose und das Mengengerüst der Flugbewegungen als Anhang 1 zur Fluglärmprognose sind nicht miteinander in Einklang zu bringen. In der Luftverkehrsprognose werden die Flugbewegungen nach AZ die Klassen in den sechs verkehrsreichsten Monaten auf den Seiten 83-85 tabellarisch aufgelistet. In Anhang 1 zur Fluglärmprognose findet sich ebenfalls eine tabellarische Auflistung der Anzahl der Flugbewegungen. Wieso im Prognose-szenario bei den Lärmberechnungen für die Ist-Situation 630 Hubschrauberbewegungen bei der Lärmprognose angenommen werden, dann aber in der Prognose ein Rückgang auf 210 Bewegungen, obwohl in der Luftverkehrsprognose auch für die Ist-Situation 2018 nur 210 Bewegungen für „H“ angegeben werden, ist mindestens erläuterungsbedürftig. Denn es erweckt den Eindruck, dass die Lärmbelastung im Ist-Szenario überhöht wurde.

Dieser Eindruck verstärkt sich noch, wenn man die Bewegungen, die in den 3 Szenarien (Ist, PNF und PF) in der Luftverkehrsprognose einerseits und der Lärmprognose andererseits berücksichtigt wurden, miteinander vergleicht. So wurden im PF ausweislich der Luftverkehrsprognose insgesamt 62.986 FBW angenommen, in der Lärmprognose dann 63.140 FBW für die Lärmberechnung herangezogen, also insgesamt 154 FBW mehr, womit vermutlich der Anteil an Fehlanflügen erfasst wurde. Im PNF wurden in der LVP 59.098 FBW prognostiziert, in der Lärmberechnung sodann 59.236 FBW zugrunde gelegt. Bei den in der Lärmprognose gerechneten zusätzlichen 138 FBW dürfte es sich erneut um die Fehlanflüge handeln. Wieso dann aber in der LVP für das Ist-Szenario insgesamt 42.525 FBW, in der Lärmberechnung aber 45.826 FBW und damit 3.301 FBW (!) mehr in die Lärmberechnung eingestellt wurden, ist nicht nachvollziehbar. Der hierdurch erzielte Effekt ist aber eindeutig, denn hierdurch ist die Lärmbelastung im Ist-Szenario deutlich größer, als sie nach der LVP sein dürfte und folglich auch das Delta, also die Differenz der Lärmbelastung zwischen der Ist-Situation und den Planszenarien, entsprechend kleiner. Wir fordern, diese Diskrepanzen aufzuklären und darzulegen, welchen Einfluss diese Vorgehensweise insbesondere auf die Berechnung der einzelnen Immissionsorte hat. Denn in den Planunterlagen wird mehrfach betont, dass die Lärmsteigerung geringfügig sei und nur an wenigen Immissionsorten eine relevante Ausdehnung der Lärmkurven zu erwarten sei.

d) Schlussfolgerungen

Im Ergebnis kommt man zur Feststellung, dass der Betrieb des Frachtflughafens auch ohne den geplanten Ausbau im Prognosehorizont gesichert wäre.

Ein Ausbau des Flughafens auf Basis ungesicherter und zweifelhafter Prognosen würde nicht nur Unmengen von Ressourcen verschlingen und ein halbe Million Quadratmeter Flughafengrünflächen versiegeln, ohne dass eine Refinanzierung der öffentlichen Gelder durch die Nutzer der zusätzlichen Infrastruktur sichergestellt ist.

Ganz im Gegenteil kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass mit diesem Gutachten die Träger öffentlicher Belange zu einer Investitionsentscheidung verleitet werden sollen, deren negative Konsequenzen und Lasten die Natur, die Anwohner des Flughafens und die Steuerzahler in ihrer Gesamtheit zu tragen haben werden.

V. Behandlung des Lärms im UVP-Bericht

1. zu 3.2.2. UVP-Bericht: immissionsbezogener Untersuchungsraum

Der immissionsbezogene Untersuchungsraum Lärm wurde nicht derart gewählt, dass innerhalb dieses Raumes die gesamten durch das Vorhaben hervorgerufenen erheblichen Auswirkungen erfasst werden können (s. S. 26 ff. UVP-Bericht). So wird als Untersuchungsraum ein Bereich vorgesehen, in dem der äquivalente Dauerschallpegel um bis zu 5 dB(A) unter den Vorgaben für die Nachtschutzzone für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze von LAeq Nacht 50 dB(A) nach FlugLärmG liegt, mithin LAeq Nacht > 45 dB(A).

Diese Größe bzw. ein geringfügiges Abweichen davon i. H. v. ca. 5 dB(A) stellt jedoch keinen geeigneten Maßstab für den Untersuchungsraum der Lärmimmissionen dar, da diese in einem weitaus größeren Umfeld zu ermitteln sind. Die WHO empfiehlt in den Night Noise Guidelines for Europe, dass die nächtliche Lärmbelastung einen Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreiten sollte, um nachteilige Gesundheitseffekte zu vermeiden. Diese Empfehlung teilt auch das Umweltbundesamt (UBA) uneingeschränkt. Hintergrund dessen sind neue Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, wonach bereits ab einem nächtlichen Dauerschallpegel von LAeqNacht von 40 dB(A) nachteilige Gesundheitseffekte in der exponierten Bevölkerung messbar werden. Das drückt sich darin aus, dass viele Menschen ihre Lebensumstände anpassen müssen, um mit der nächtlichen Lärmbelastung zurechtzukommen. Zudem sind empfindliche Gruppen in einem noch schwerwiegenderen Maß betroffen. Ziel muss es demnach sein, einen Untersuchungsraum zu definieren, indem die Gefahr der Beeinträchtigung der Gesundheit durch nächtliche fluglärmbedingte Schlafstörungen nicht ausgeschlossen werden kann. Eine Orientierung (bzw. ein geringfügiges Abweichen) an den Mindeststandards des § 2 Abs. 2 FlugLärmG ist folglich nicht geeignet, um dieser Aufgabe gerecht zu werden. Selbst wenn man darin die einfachgesetzlich ausgestaltete Zumutbarkeitsschwelle sieht, entspricht es nicht dem Sinn und Zweck der UVP, nur die (gerade noch) zumutbaren Lärmimmissionen i.S.v. § 2 Abs. 2 FlugLärmG zu ermitteln. Stattdessen bedarf es für eine umfassende Betrachtung und Abwägung einer weiträumigeren Betrachtung, um gerade auch diejenigen betroffenen Anwohner zu erfassen, die nicht in den Genuss passiver Schallschutzmaßnahmen kommen, für die aber ein nach Lesart der WHO und des Umweltbundesamtes erheblicher Fluglärm zu besorgen ist, weil ein nächtlicher Dauerschallpegel von 40 dB(A) überschritten wird. Nur wenn die Planfeststellungsbehörde Kenntnis über die Anzahl der betroffenen Einwohner in dieser Isophonenlinie hat, kann sie abwägungsfehlerfrei insbesondere das Erfordernis aktiver Schallschutzmaßnahmen näher beurteilen. Zudem müssen im Fall des FLH gerade die Lärmauswirkungen zur Nachtzeit untersucht werden, da besonders der nächtliche Fluglärm im Mittelpunkt der Betrachtung stehen muss und planbedingt Steigerungen primär für den Nachtflugverkehr zu erwarten sind (diese Bewertung kann dem UVP-Bericht, S. 34, entnommen werden).

Folglich ist ein weitreichenderer Untersuchungsraum gerade für die Prüfung der Erforderlichkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig. Betroffene, die außerhalb der Schutzzonen des § 2 Abs. 2 Nr. 2 FlugLärmG bzw. gemäß dem geltenden PFB liegen und sich insbesondere im Bereich eines durchschnittlichen LAeqNacht= 40-50 dB(A) befinden sind einem gesundheitsschädigenden Lärmpegel ausgesetzt, ohne einen Anspruch auf Entschädigung für Aufwendungen baulicher Schallschutzmaßnahmen nach § 9 FlugLärmG geltend machen zu können. Die Vergrößerung des Untersuchungsraumes ist somit zwingend erforderlich, um auch diese Betroffenen zu ermitteln und entsprechende aktive Schallschutzmaßnahmen abwägen zu können.

2. zu 4.1. UVP-Bericht: Lärminderungsmaßnahmen bestandskräftig

Der UVP-Bericht sieht keine neuen Lärminderungs- oder Lärmausgleichsmaßnahmen vor, obwohl es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmimmissionen kommt (s. dazu unten). Es wird nur auf die bestandskräftigen, bereits bestehenden Lärminderungsmaßnahmen Bezug genommen (bestehende Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes, vgl. S. 99 ff.). Richtigerweise wird die Planfeststellungsbehörde in ihre Betrachtungen auch einzubeziehen haben, ob die Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen, so insbesondere einen Ausschluss „mitgezogener“ nächtlicher PAX-Verkehre erwägen müssen. Dies gebieten die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung (dazu später).

a) Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze der Nacht-Schutzzone

Der äquivalente Dauerschallpegel an der Grenze der Nacht-Schutzzone wird in Planfall um mindestens 2 dB(A) in einem Bereich überschritten. Daraus folgt, dass das grundsätzlich als sonstige bauliche Erweiterung zu qualifizierende Vorhaben als wesentlich i.S.v. § 2 Abs. 2 S. 4 FlugLärmG einzustufen ist. Der FLH ist i.S.d. FlugLärmG somit nicht mehr als Bestandsflughafen, sondern als wesentlich baulich erweiterter Flugplatz mit entsprechend abgesenkten Grenzwerten zu behandeln. Auch wenn der UVP-Bericht immer wieder darauf verweist, dass es sich bei der Überschreitung nur um eine geringfügige Verschiebung gegenüber dem Prognosenullfall handle (S. 111 f.), so sind die folgenden auszugsweise genannten Immissionsorte dennoch stark betroffen:

Am Immissionsort SKE_31, ein Wohnhaus in Schkeuditz-Modelwitz Nord, wird eine nächtliche Pegelzunahme von 1,5 dB(A) prognostiziert. An den Immissionsorten LEI_03, einem Wohnhaus in Lützscha und LEI_05 soll es zu einer nächtlichen Pegelzunahme von 1,1 dB(A) kommen. Wie später im Rahmen der Einwendungen zur Lärmprognose noch gezeigt wird, sind an einigen Einzelpunkten noch deutlich höhere Zunahmen der Belastung zu erwarten.

Damit handelt es sich beim Flughafen Leipzig/Halle künftig um einen wesentlich geänderten Flughafen im Sinne des FlugLG, für den jedenfalls für den Tagzeitraum striktere Vorgaben geltend, während für die Nachtzeit die bisher schon geltenden Grenzwerte nach dem PFB 2004/2009 quasi fortgeschrieben werden.

b) Erforderlichkeit von Lärminderungs- und Lärmausgleichsmaßnahmen aufgrund der prognostizierten Fluglärmbelastung nach Fluglärmprognosebericht/Luftverkehrsprognose

Eine erhebliche Steigerung der Lärmimmissionen wird durch die Darstellungen im Fluglärmprognosebericht deutlich. Allerdings geht der UVP-Bericht nicht auf die daraus resultierenden notwendigen Schutzmaßnahmen der Umgebungsbevölkerung, insbesondere hinsichtlich des Lärmschutzes, ein. Stattdessen werden schlicht nicht nachvollziehbare Schlüsse gezogen (s. dazu nachfolgend).

3. zu 6.2 UVP-Bericht: Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen (insbesondere: betriebsbedingte Wirkungen (6.2.1.4, S. 110ff. UVP-Bericht))

Es werden zahlreiche betriebsbedingte negative Umweltauswirkungen festgestellt.

Diese ergeben sich zunächst durch die Erhöhung der jährlichen Flugbewegungen um ca. 8,1 Tsd gegenüber dem Prognosenullfall, die erst durch die Vorfelderweiterung in Zusammenhang mit der 15. PÄ ermöglicht werden. Problematisch ist, dass an keiner Stelle der Unterlagen eine Verknüpfung zu den Prognosen 2004 erfolgt, da hierdurch für die Einwender nicht ersichtlich ist, in welchem Umfang ein Luftverkehrswachstum gegenüber dem 2004 bereits abgewogenen Luftverkehrspotential erfolgt. Dies wäre vorliegend aber deshalb relevant gewesen, weil der PFB 2004 die Behörde verpflichtete, nachträglich über weitergehende Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes zu entscheiden, wenn der Abwägungszusammenhang, also insbesondere die damals prognostizierte Anzahl an Flugbewegungen überschritten wird.

In diesem Zusammenhang ist auch zu kritisieren, dass es für die betroffene Bevölkerung am FLH schlicht unmöglich ist, sich über den aktuellen Genehmigungszustand und die Reichweite der bisher ergangenen Zulassungsentscheidungen zu informieren. Der PFB 2004 ist ebenso wie der ÄnderungsPFB 2009 nirgendwo nachlesbar veröffentlicht, die Veröffentlichungspraxis der in Sachsen zuständigen Behörden ist insoweit eine schlichte Katastrophe und hat nichts mit dem modernen Verwaltungsstaat des 21. Jahrhunderts zu tun. Abgesehen davon, dass sowohl das SMWA als auch die Landesdirektion durch das Unterlassen der Bereitstellung der notwendigen Unterlagen (Planfeststellungsbeschlüsse, Plangenehmigungen, Luftverkehrsprognosen, Lärmprognosen, Luftschadstoffprognosen, etc.) auf den entsprechenden Webseiten der Behörden hinter der an den meisten anderen Flughäfen guten geübten Praxis zurückbleiben (vgl. als gutes Beispiel die Dokumentation der Zulassungssituation für den Flughafen Berlin Brandenburg, abrufbar unter <https://lbv.brandenburg.de/3123.htm>, letzter Aufruf am 29.01.2021), verletzt der Freistaat Sachsen hiermit kontinuierlich seine Verpflichtung zur aktiven Verbreitung von Umweltinformationen nach Maßgabe der §§ 11, 12 SächsUIG.

Der BUND Sachsen erwartet, dass dieser Mangel noch während des Verfahrens behoben wird und eine entsprechende Dokumentation der bisher ergangenen Zulassungsentscheidungen einschließlich der für diese zugrundegelegten umweltrelevanten Antragsunterlagen öffentlich verfügbar im Internet bereitgestellt wird. Mindestens wird erwartet, dass dem BUND Sachsen diese Unterlagen kostenfrei auf einem geeigneten Datenträger zur Verfügung gestellt werden.

Speziell die Veränderungen im Flugzeugmix durch den erhöhten Anteil der Großraumflugzeuge gegenüber dem Prognosenullfall lassen im Übrigen erhebliche Umweltauswirkungen befürchten, die in der Lärmprognose und dem UVP-Bericht nicht zureichend abgebildet werden.

Ausweislich der vorliegenden Unterlagen kommt es zu Pegelzunahmen um mindestens 2 dB(A) über die Nacht-Schutzzone des Prognosenullfalls (nach den Werten für einen Bestandsflughafen), sodass gem. § 2 Abs. 2 S. 3 FlugLärmG eine sonstige wesentlich bauliche Erweiterung vorliegt. Wie der UVP-Bericht trotzdem zu dem Ergebnis finden kann, dass planbedingte erhebliche Umweltauswirkungen durch Fluglärm nicht zu erwarten seien (S.121), kann nicht nachvollzogen werden.

VI. Einwendungen zur Fluglärmprognose von Obermeyer

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso in dem Gutachten in keiner Form auf das bestehende Lärmschutzkonzept eingegangen wird, sondern ausschließlich die Betrachtungen auf Basis des FluglärmG erfolgen. Insbesondere ist zu kritisieren, dass die derzeitige Übernahmeschwelle gemäß PFB nicht auf das Planszenario übertragen wurde, sondern nur eine Darstellung von Konturen, die um 5 dB(A) über den Konturen des FluglärmG liegt (Laeq-Nacht = 60 dB(A)), erfolgt. Für betroffene Anwohner ist deshalb nicht erkennbar, ob der Flughafen infolge des Vorhabens in eine Lärmdimension hineinwächst, bei der die Planfeststellungsbehörde im Jahr 2004 der Auffassung war, dass den betroffenen Anwohner eine weitere Wohnnutzung auf ihren Grundstücken nicht zumutbar ist und deshalb einen Übernahmeanspruch vorgesehen hat.

Der BUND Sachsen fordert, den bisherigen Übernahmeanspruch fortzuschreiben und die Schwelle, ab der eine Absiedlung beansprucht werden kann, auf 56 dB(A) nachts abzusenken. Eine nähere Begründung, insbesondere aus lärmmedizinischer Sicht, behalten wir uns für den Erörterungstermin vor.

Unabhängig von der Frage einer Absenkung der Schwelle für die Absiedlungsansprüche müssen diese auch deshalb zeitlich unbefristet fortgeschrieben werden, weil einige IO nach den Prognosen in den Prognosezenarien in die bisherige Absiedlungsschwelle hineinwachsen, so u.a. das Pflegeheim Kabelsketal (KAB_11), der IO KA_12, der IO SKE_14, der IO SKE_25, der IO SKE_27, der IO SKE_32, der IO SKE_33 oder etwa der IO SKE_37. Einzelne IO weisen richtiggehende Lärmsprünge auf, so etwa der IO WIE_03, wo die nächtliche Lärmbelastung um fast 9 dB gegenüber dem Ist-Zustand ansteigen wird. Die Unterlagen legen durch die angeblich rechnerisch zu erwartende Nähe der beiden Lärmgesichtspunkten nahe, dass diese Lärmsprünge für die Abwägung der Behörde irrelevant seien, weil sie wegen der hohen Lärmwerte des PNF auch ohne das Vorhaben zu erwarten seien. Tatsache ist aber, dass Lärmbelastungen in dieser Höhe, wie sie dem PNF 2032 zuzuschreiben sein sollen, zu keinem Zeitpunkt abgewogen wurden. Die Annahme, diese Belastungen seien ja schon zugelassen und würden bei einem Wachstum des Flughafens ohne Änderung ebenso auftreten, ist letztlich eine bloße Fiktion. Hinzu tritt noch, dass es bei diesen Lärmwerten letztlich um die Frage geht, ob das Grundstück zu Wohnzwecken überhaupt noch geeignet ist. Die Planfeststellungsbehörde hat mit der Übernahmeschwelle 2004 diese Frage verneint. Lärmmedizinisch macht es aber keinen Unterschied, ob ein Wohnobjekt bereits mit Inbetriebnahme in solche Lärmdimensionen hineinfällt oder erst durch die Steigerung der Verkehre in diese Dimension hineinwächst. Denn nach dem aktuellen Stand

der Lärmwirkungsforschung ist anzunehmen, dass speziell bei Fluglärm eine Gewöhnung nicht eintritt. Für den Fall der Zulassung des Vorhabens muss die Planfeststellungsbehörde es deshalb den Anwohnern ermöglichen, ein Übernahmebegehren geltend zu machen.

Im Übrigen erläutert die Fluglärmprognose zunächst auf den ersten gut 20 Seiten die methodische Vorgehensweise. Hierbei fällt auf, dass die Betriebsrichtungsverteilungen mit tags ca. 29,4 % BR 08 / 70,6 % BR26 und nachts mit ca. 33,4 % BR 08 / 66,4 % BR 26 zugrunde gelegt werden. Ergänzend heißt es nur, dass die Abweichungen von diesen mittleren Verteilungen durch die 3-Sigma-Zuschläge ausgeglichen werden. Welche Annahmen in die Berechnung des 3-Sigma-Zuschlags eingeflossen sind, bleibt offen und ist nicht nachvollziehbar. Auch ist nicht plausibel, wieso sich die Höhe des 3-Sigma-Zuschlags in den beiden Prognoseszenarien ausweislich der Berechnungsergebnisse für die einzelnen Immissionsorte teilweise unterscheidet. Es muss offen gelegt werden, welche Unterschiede sich in der Streuung der bahnbezogenen Betriebsrichtungsverteilung im Prognosenullfall und im Planfall ergeben.

Das den Berechnungen zugrunde liegende Kartenmaterial ist völlig ungeeignet, um einzelnen Betroffenen ohne aufwändige eigene Nachforschungen die Höhe der für sie zu erwartenden Lärmbelastung plausibel zu machen. In den Anlagen zur Fluglärmprognose werden die Lärmkonturen der Fluglärmrechnungen insbesondere nicht in für die Betroffenen nachvollziehbaren 1 -dB-Schritten dargestellt, sondern nur die umhüllenden Isophonen in einem sehr groben Maßstab dargestellt. Dies ist zu korrigieren.

Darüber hinaus fehlt es an jeglichen Angaben, welche Anzahl von Menschen in den jeweiligen Isophonen betroffen ist. Die Planfeststellungsbehörde hat aber die Betroffenheit von Menschen und nicht die von Flächen zu beurteilen.

Der FLHG ist deshalb aufzugeben, aussagekräftiges Kartenmaterial sowie geeignete Angaben über die Anzahl der jeweils betroffenen Einwohner vorzulegen. Dies gehört zum unverzichtbaren Abwägungsmaterial.

Es stellt sich weiter die Frage, weshalb die Einzelpunktnachweise des Fluglärmprognoseberichts eine nächtliche Überschreitungshäufigkeit der Maximalpegel LAS-max erst ab 64 dB(A) aufzeigen. Es fehlen die Daten von 50 dB(A) bis 64 dB(A). Dass neben dem Dauerschallpegel auch nächtliche Einzelereignisse einen signifikanten Einfluss haben können, entspricht dem Stand der Lärmwirkungsforschung. Ausweislich des Fluglärmberichts 2017 des UBA fand eine Fallkontroll-Studie ein erhöhtes Erkrankungsrisiko einen Schlaganfall zu erleiden bei Menschen, die nächtlichen Maximalpegeln von > 50 dB(A) LA,max,außen bei einem gleichzeitigen Dauerschallpegel von <40 dB(A) LAeq,24h ausgesetzt sind. Zudem wurde auch festgestellt, dass nächtliche Einzelpegel das Risiko an Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erkranken, signifikant erhöhen. Die entstehenden negativen Umweltauswirkungen sind somit nicht nur anhand des prognostizierten durchschnittlichen Dauerschallpegels zu ermitteln, sondern darüber hinaus auch anhand der Anzahl erheblicher Einzelereignisse und zwar gerade

auch derjenigen Ereignisse, die der Höhe nach unterhalb der NAT-Schwelle verbleiben bzw. diese hinsichtlich der Anzahl zwar nicht überschreiten, aber als besonders laute Einzelereignisse erheblichen Einfluss auf den Nachtschlaf entfalten können.

Die Planfeststellungsbehörde wird sich zudem mit dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung auseinandersetzen müssen, der mit dem FluglärmG gerade nicht mehr abgebildet wird. Der BUND geht davon aus, dass es einen neuen, in der Fachwissenschaft zwar nicht ausnahmslos, aber überwiegend anerkannten Konsens über einen geänderten Stand der Lärmwirkungsforschung gegenüber dem Schutzniveau, das das FluglärmG i.V.m. der 2. FluglSchV vorsieht, gibt und es wegen des Übergewichts der nächtlichen Verkehre am FLH geboten ist, die besondere Belastungssituation in der Nacht zum Anlass zu nehmen, um über die Bestimmungen des FluglG hinaus weitreichenderen Schallschutz zu gewähren bzw. die Berechtigung für nächtliche Flüge einzuschränken. Hierzu gehört auch, die besondere Störwirkung von Einzel-/Maximalpegeln zur Nachtzeit in den Blick zu nehmen. Denn gerade für diejenigen Betroffenen, die sich knapp außerhalb der Schutzgebiete befinden und gar keinen passiven Schallschutz erhalten, ist letztlich das einzige schützende Netz eine vernünftige Abwägung aktiver Flugbetriebsbeschränkungen durch die Planfeststellungsbehörde.

Insofern erscheint es insbesondere geboten, das Angewiesensein der Fracht auf den nächtlichen Umschlag als maßgebenden Grund für die Anerkennung eines standortspezifischen Nachtflugbedarfs im Jahr 2004 bzw. im Rahmen der Planergänzung 2007 zu überprüfen. Das BVerwG hat klargestellt, dass Verkehre, die nicht dem Transport von Expressfracht dienen, für sich betrachtet die Durchführung von Flugverkehr in der Nachtkernzeit nicht rechtfertigen können. Wenn Expressfracht und nicht auf den Nachtsprung angewiesene Fracht aus vernünftigen Gründen gemeinsam transportiert werden und die Beschränkung der Nachtflugerlaubnis auf Verkehre zum Transport von Expressfracht die Funktionsfähigkeit des Drehkreuzes, auch soweit es dem nächtlichen Umschlag von Expressfracht dient, gefährden würde, kann der standortspezifische Bedarf für die Flüge zum Transport von Expressfracht Flüge, die auch oder im Einzelfall sogar ausschließlich nicht auf den Nachtsprung angewiesene Fracht transportieren, "mitziehen". Das gilt jedoch nur, solange der nächtliche Frachtverkehr weit überwiegend in einer das Frachtdrehkreuz prägenden Weise dem Transport von Expressfracht dient. Würde der allgemeine Luftfrachtverkehr den Schwerpunkt des Frachtverkehrs ausmachen, ließe sich seine Teilnahme am Nachtsprungprivileg des Expressfrachtverkehrs nicht rechtfertigen. Es kommt dabei zwar nicht darauf an, wie hoch der Anteil der Expressfracht im jeweiligen Flugzeug ist. Maßgeblich ist vielmehr die Bilanz aller nächtlichen Flugbewegungen. Außerdem muss der Flug logistisch in das Luftfrachtzentrum eingebunden sein, d.h. es muss Fracht transportiert werden, die am Flughafen Leipzig/Halle umgeschlagen werden soll (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.07.2008, 4 A 3001/07, Rn. 61).

Der BUND Sachsen geht davon aus, dass die Planfeststellungsbehörde und/oder das SMWA diese Bilanz entsprechend der Vorgaben des BVerwG regelmäßig über-

prüfen, um ihrer entsprechenden Kontroll- und Überwachungsfunktion gerecht zu werden. Wir beantragen hiermit Einsicht in diese Dokumentation.

Bei der Fluglärmbelastung tags wird von einer Zunahme des Flugaufkommens (in den 6 verkehrsreichsten Monaten) um insgesamt 1.528 FBW ausgegangen. Dabei handele es sich mehrheitlich um An- und Abflüge mit schweren Strahlflugzeugen der AzB-Gruppen S 6.1 und S 7, die tags überwiegend die SLB-Süd nutzen (Fluglärmprognosebericht S. 24). Hinsichtlich der Fluglärmbelastung nachts wird eine Steigerung von insgesamt 2.376 FBW prognostiziert. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass zudem eine Verschiebung hin zu schwereren Luftfahrzeugen stattfindet. Nachts steige das Flugaufkommen mit Luftfahrzeugen der Gruppe S 6.1 bspw. um 19 % (Fluglärmprognosebericht S. 25). Diese Erkenntnis ist jedoch nur Teil des Luftverkehrsprognoseberichts, jedoch erfolgt keine Erwähnung oder Einbeziehung im Rahmen des Fluglärmprognoseberichts oder des UVP-Berichts. Im Rahmen der UVP muss untersucht werden, wie sich die Veränderung des Flugzeugmixes zu mehr schweren Flugzeugen auswirkt. Insbesondere ist die Zunahme der Lärmimmissionen durch den Einsatz dieser Flugzeuge, auch im Hinblick auf die bestehenden Flugbewegungen, die nun von größeren Flugzeugtypen durchgeführt werden, in den Blick zu nehmen. Eine erhebliche Steigerung der negativen Umweltauswirkungen ist daher auch aufgrund der erhöhten Lärmimmissionen schwererer Flugzeuge zu erwarten.

In der Fluglärmprognose (S. 19) wird ausgeführt, dass die Bahnnutzungsverteilung im PF wie folgt aussieht:

Tags ca. 54,8 % SLB-Nord / 45,2 % SLB-Süd
Nachts ca. 40,1 % SLB-Nord / 59,9 % SLB-Süd
Gesamt ca. 48,0 % SLB-Nord / 52,0 % SLB-Süd

Das Märchen von der annähernden Gleichverteilung der Bahnen wurde am Flughafen Leipzig/Halle den Bürger*innen bereits seit 2004 immer wieder erzählt und hat mit der Realität nichts zu tun.

Der BUND Sachsen fordert deshalb eine Erläuterung, auf welcher Grundlage die Bahnnutzungsverteilung prognostiziert wurde.

Außerdem wird wegen der geltenden Rechtsprechung des BVerwG im Urteil vom 09.11.2006, 4 A 2001/06, Rn. 80), wonach die Gleichverteilung der Bahnen im PFB nicht bindend vorgegeben werden kann, sondern erst im laufenden Betrieb durch die entsprechenden Freigabeentscheidung der Flugsicherung über die konkrete Bahnzuweisung für jede Flugzeug entschieden wird, gefordert,

der FLHG aufzugeben, eine Fluglärmrechnung vorzulegen, die das langjährige Mittel der Bahnnutzungsverteilung in den drei maßgeblichen Zeiträumen berücksichtigt.

Jegliche Plausibilität verliert die Fluglärmprognose letztlich dadurch, dass auf S. 10 und 20 offengelegt wird, dass auch für das DES für die Ist-Situation 2018 die mittlere Betriebsrichtungsverteilung zugrundegelegt wurde. Das Gerede von einer „formal gleichwertigen Vorgehensweise“ und einer angeblichen besseren Vergleichbarkeit der in der Lärmprognose betrachteten Szenarien kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass hiermit der eigentliche Zweck der Lärmprognose völlig verfehlt wird. Denn es wird gerade nicht berechnet, wie sich die Lärmbelastung gegenüber dem realen Ist-Jahr 2018 verändern wird, sondern es wird ein letztlich fiktiver Ist-Zustand kreiert, der mit der Realität nichts zu tun hat. Mindestens wäre erforderlich, dass der Gutachter die Betriebsrichtungsverteilung der einzelnen Basisjahre offenlegt, um erkennen zu können, ob das Jahr 2018 insoweit Besonderheiten aufwies.

Wie im Übrigen die Ausführungen zu 2018 zeigen, ist die Bahnnutzungsverteilung vor allem zur Nachtzeit real wie folgt:

Tags ca. 55,2 % SLB-Nord / 44,8 % SLB-Süd
Nachts ca. 9,8 % SLB-Nord / 90,2 % SLB-Süd
Gesamt ca. 34,3 % SLB-Nord / 65,7 % SLB-Süd

Wie oben bereits ausgeführt wurde, bestehen Anhaltspunkte dafür, dass die Lärmbelastung in der Ist-Situation überhöht berechnet wurde. Die Behauptung auf S. 25 der Lärmprognose, Erhöhungen um mindestens 2 dB ergäben sich nach „lediglich kleinräumig im direkten Nahbereich der geplanten Vorfelderweiterung“ ist deshalb nicht plausibel.

Es kann nicht nachvollzogen werden, weshalb die Bereiche mit hoher Fluglärmbelastung nachts (LAeq = 60 dB(A)) im Prognosenullfall 2032 und im Planfall 2032 nahezu identisch sind (s. Bild 9), obwohl es zu einer umfangreichen Zunahme an Flugbewegungen durch die baulichen Erweiterungen kommen soll. Dazu findet sich auch keine Erläuterung im Fluglärmprognosebericht (s. S. 29, 5.1.8 – es wird auf Bild 8 verwiesen, gemeint ist ein Verweis auf Bild 9). Insbesondere wäre zu erwarten, dass sich der deutlich höhere Anteil an schweren Flugzeugen und der Rückgang der Bewegungen mit kleineren Maschinen deutlicher in der Lärmdifferenz zwischen den beiden Prognoseszenarien niederschlägt. Es dürfte richtigerweise davon auszugehen sein, dass der Prognosenullfall eine deutlich geringere Lärmbelastung erwarten lässt. Die außerordentliche Nähe der Lärmbelastung im PNF zur Belastung im PF ist unplausibel und bedarf der Überprüfung.

Der BUND Sachsen fordert die Planfeststellungsbehörde auf, eine Nachberechnung durch das LfULG vornehmen zu lassen.

Für die Abwägung der Planfeststellungsbehörde ist das Gutachten auch deshalb ungeeignet, weil es sich zur Steigerung der Lärmbelastung am Tage nicht realistisch verhält. In der Prüfung der „Wesentlichkeit“ der Änderung nach dem FluglärmG wird nur der Nachtzeitraum betrachtet und sodann pauschal erklärt, dass eine weitere Prüfung für den Tagzeitraum „entbehrlich“ sei. Das mag formal für die Prüfung der wesentli-

chen Änderung korrekt sein, verschleiert aber zugleich die teils massiven Lärmsteigerungen am Tage an den einzelnen IO in den Planszenarien, die u.a. dazu führen, dass Teile einzelner Gemeinden in die Tagschutzzone 2 nach dem FluglG und damit auch wegen der Fluglärmbelastung am Tage in den Bereich von Bau- und Planungsbeschränkungen nach § 5 FluglG hineinrücken, was unter anderem für die kommunalen Bauleitplanungen zusätzliche Schwierigkeiten mit sich bringt.

Die Belastungssituation ändert sich an den 165 Nachweispunkten tags vorhabenbedingt zwischen -0,3 und +0,9 dB(A). Davon liegen innerhalb der Tag-Schutzzone 2 14 Nachweispunkte; Pegelerhöhung um max. 0,5 dB(A). Eine Verschärfung der Belastungssituation findet an den Nachweispunkten nachts statt. Dort verändert sich die Fluglärmbelastung von -0,5 bis +1,5 dB(A). Innerhalb der Nacht-Schutzzone liegen im Planfall 2032 insgesamt 70 Nachweispunkte mit einem äquivalenten Dauerschallpegel LAeq Nacht zwischen 48.8 und 64.6 dB(A) (Fluglärmprognosebericht, S. 30). Dieses Ergebnis ist aufgrund der aktuellen lärmmedizinischen Erkenntnisse und zu erwartenden Folgen für die Gesundheit der Umgebungsbevölkerung nicht hinnehmbar.

VII. Zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP)

Der LBP ist zu überarbeiten, die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz ist nicht korrekt. Im Einzelnen:

1. Anlage 1 und 2 zum Erläuterungsbericht (Biotoptypenkartierung im Bereich der DHL-Erweiterung)

Der Vegetationsbestand wird auf über 60 ha als nährstoffarme Staudenflur angesprochen. Bei dem sehr artenreichen Bestand (siehe Artenliste) mit Rote Liste Arten scheint es sich eher um ein Mosaik aus trockenwarmer Ruderalflur, magerer extensiver Frischwiese und Schafschwingelrasen zu handeln (so auch die Beschreibung in Anlage 2). Darüber hinaus sind auch Arten feuchter Vegetationseinheiten (Seggenarten, Schilf) anzutreffen.

Dianthus cathusianorum und *Anthyllis vulneraria* die Rote Liste Arten sind typische Arten der Halbtrockenrasen. All diese Biotoptypen bzw. Vegetationseinheiten sind offensichtlich klein- oder auch großflächig innerhalb des Bestandes der nährstoffarmen Staudenfluren vorhanden und werden durch die vereinheitlichte Ansprache in ihrer Wertigkeit demzufolge nicht berücksichtigt.

Da Deckungsgrade nicht angegeben sind, kann eine genaue Zuordnung auf der Grundlage der vorhandenen Angaben nicht getroffen werden. Der Bestand ist in jedem Fall höherwertiger als angegeben. Mit der Staudenflur wurde der laut Handlungsempfehlung zur Bewertung von Eingriffen nach Intensivgrünland geringwertigste Vegetationsbestand (15 Wertpunkte) des Offenlandes gewählt.

Für eine extensiv genutzte Frischwiese sind laut Handlungsempfehlung 25 Wertpunkte, für die trockenwarmer Ruderalflur 17 Wertpunkte und für Halbtrockenrasen über 27

Wertpunkte anzusetzen. All diese Vegetationstypen bzw. Biotoptypen können klein- oder auch großflächig innerhalb des Bestandes von 63 ha, der als Staudenflur ausgewiesen wird, vorkommen.

Die Artenliste enthält 21 Kennarten des LRT 6510. Der Bestand erfüllt außerdem mit einer hohen Standortvielfalt und Struktureichtum sowie auf Grund der Artenvielfalt möglicherweise auf Teilflächen die Voraussetzungen des LRT 6510 sogar in der Ausprägung eines Erhaltungszustands A auf. Hier ist zur Verifizierung eine Vegetationsaufnahme erforderlich. Auf Grund der reinen Artenliste und der Kurzbeschreibung ergibt sich automatisch eine Ansprache als sonstige extensiv genutzte Frischwiese und eines LRT 6510 mit einer entsprechend hohen Bedeutung.

Unter Berücksichtigung der Artenliste und Kurzbeschreibung des Bestandes handelt es sich bei der Biotoptypenzuordnung um eine zu geringe Diversifizierung des Bestandes, der in seiner Gesamtheit von ca. 63 ha als einheitliche Staudenflur angesprochen wird. Es sind Vegetationsaufnahmen und die Ansprache der pflanzensoziologischen Zuordnung zu konkreten Pflanzengesellschaften erforderlich und daher nachzuführen. Es ist davon auszugehen, dass es sich um einen Bestand handelt, der auf Teilflächen die Kriterien des LRT 6510 erfüllt und gemäß Handlungsempfehlung zumindest auf Teilflächen einen Wert von mindestens 25 Wertpunkten statt 15 Wertpunkten erfüllt.

2. Anlage 9 (Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung)

Aus der oben genannten Fehlansprache des Bestandes als „nährstoffarme Staudenflur“ auf ca. 63 ha ergibt sich eine fehlerhafte Bewertung im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung. Auf Grund von Beschreibung und Artenzusammensetzung ist von einem Mosaik unterschiedlicher Vegetationsbestände und daher auf Teilflächen von einer deutlich höheren Wertigkeit des von Inanspruchnahme betroffenen Bestandes auszugehen. Demzufolge ergibt sich ein umfangreiches Kompensationsdefizit.

3. Faunistische Erfassungen (Anlagen 3, 4 und 5, Anlage 6, Anlage 7)

Die Faunistischen Erfassungen weisen folgende schwere Mängel auf:

Es fehlen Erhebungen typischer faunistischer Artengruppen der Offenlandbereiche wie Heuschrecken, Tagfalter und Wildbienen. Auf Grund der krautreichen Vegetationsbestände und der extensiven Nutzung ist auch mit seltenen Insektenarten zu rechnen. Damit ist die Fauna des Wirkraums nur unzureichend erfasst und in ihrer Bedeutung und Wertigkeit verkannt.

Die avifaunistische Erfassung am Freirodaer Weg weist methodische Mängel auf. Mit der Erfassung wurde erst Ende Mai begonnen. Gemäß Südbeck et al. (2005), der zitierten aber nicht angewandten Grundlagenmethodik, sollten Begehungen mindestens ab März stattfinden.

Obwohl für die Flughafenerweiterung insbesondere auch Rastvögel in besonderer Weise im Bereich der großflächigen Acker- und Offenlandflächen betroffen sein können, wurden Rastvögel nicht erfasst.

Die Kartierung der Reptilien wurde zwischen Ende Mai und Mitte August durchgeführt. Die Kartierung sollte 4 Begehungen zwischen April und September umfassen, da im April und September die höchste Aktivität zu erwarten ist.

Es wird nicht ersichtlich, welche Bereiche für die Reptilien- und Amphibienbegehung begangen wurden und nach welchen Kriterien diese ausgewählt wurden. Im Rahmen der Amphibienkartierung wurden keinerlei Fangzäune gestellt. Die Kartierungen sind Anfang April deutlich zu spät gestartet, entsprechend wurden lediglich Grünfrösche festgestellt.

Es fehlen kartografische Darstellungen aller Untersuchungsräume, die Kartierungen sind nicht zuzuordnen.

Als Gesamtfazit der Beurteilung der Kartierungen ist festzustellen, dass auf Grund der gewählten Erfassungszeiträume und der methodischen Herangehensweise (geringe Anzahl der Begehungen, unvollständiger Methodenansatz, fehlende Nachvollziehbarkeit der Auswahl der Untersuchungsflächen u.a.) nicht von einer vollständigen Erfassung der relevanten Arten ausgegangen werden kann. Wichtige und relevante Artengruppen (Wirbellose, Rastvögel) wurden gar nicht erfasst.

4. Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Ausweislich des LBP soll es „Verträglichkeitsuntersuchungen“ für die FFH-Gebiete „Leipziger Auensystem“ und „Elster-Luppe-Aue“ sowie das SPA-Gebiet „Leipziger Auwald“ gegeben haben. Diese waren nicht Bestandteil der ausgelegten Unterlagen, worin ein Verfahrensmangel liegt. Die Auslegung ist zur Heilung des Mangels zu wiederholen.

Auch die Anlagen und Anhänge zum LBP konnten in den elektronisch zur Verfügung gestellten Unterlagen nur teilweise aufgefunden werden.

a) Schutzgut Flora/Fauna

Auf Grund der oben genannten Defizite in der Bestandsaufnahme (Zuordnung von ca. 62 ha Offenland als gemäß Handlungsempfehlung geringwertiger Staudenflur trotz Vorkommen von gefährdeten Arten und Hinweisen auf höherwertige Vegetationsbestände sowie fehlerhafte faunistische Bestandsaufnahme) ist die Betrachtung des Schutzgutes defizitär (Kompensationsdefizit, fehlende Berücksichtigung von Arten und Artengruppen).

Hinzu kommt die fehlende Berücksichtigung der wesentlichen betriebsbedingten Wirkungen (Überflüge u.a.).

Unberücksichtigt bleiben zudem die Beeinträchtigungen von Flora/Fauna durch die beträchtliche Erhöhung der Temperatur auf Grund der umfangreichen Versiegelungen.

b) Schutzgut Boden

Bei der Bestandsaufnahme werden lediglich die stark vorbelasteten Flächen (Flughafengelände und Ackerflächen) dargestellt. Die großflächige Staudenflur mit offensichtlich nährstoffarmen Böden wird nicht in der Bestandsbeschreibung berücksichtigt, obwohl diese Flächen ca. 63 ha des Gesamttraums der Inanspruchnahme ausmachen. Hier wird offensichtlich die Wertigkeit der vorhandenen Böden nicht angemessen berücksichtigt.

Entgegen der Behauptung des Erläuterungsberichts liegen im Bereich der „nährstoffarmen Staudenflur“ offensichtlich Böden mit besonderen Standorteigenschaften (Nährstoffarmut) mit einer besonderen Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial für seltene und gefährdete Lebensräume vor.

Durch das Vorhaben werden 71,65 ha neu versiegelt. Gemäß Entsiegelungserlass und Handlungsempfehlung ist prioritär als Ausgleich eine Entsiegelung vorzunehmen:

„Beeinträchtigungen durch die Versiegelung von Böden sollen stets durch Entsiegelungen in demselben Umfang (1:1) ausgeglichen werden.“ (Handlungsempfehlung Eingriffsregelung)

Ausnahmen vom Primat des Ausgleichs durch Entsiegelung sind möglich, wenn

- der Entsiegelungsaufwand außer Verhältnis zum naturschutzfachlichen Nutzen (naturschutzfachliches Entwicklungspotential) steht;
- Entsiegelungsmaßnahmen nicht sinnvoll in ein Kompensationskonzept eingebunden werden können;
- der räumliche Bezug der Entsiegelungsmaßnahmen zum Eingriff nicht gegeben ist.

Über die Recherche nach Entsiegelungsmaßnahmen ist ein Nachweis zu führen. Dieser Nachweis wird nicht erbracht. Es ist nicht ersichtlich, ob die Ausnahmevoraussetzungen vom Entsiegelungsprimat erfüllt sind. Im LBP fehlt im Übrigen eine Gegenüberstellung von Ver- und Entsiegelung.

Laut Zusammenstellung zu den Maßnahmenblättern werden insgesamt lediglich 10,41 ha entsiegelt. Damit sind die Beeinträchtigungen des Bodens durch Versiegelung nicht kompensiert. Es besteht ein Kompensationsdefizit für das Schutzgut Boden von 61,24 ha Entsiegelungsmaßnahmen.

c) Schutzgut Wasser

In der Bestandsbeschreibung wird der Zustand des betroffenen Grundwasserkörpers gemäß WRRL nicht dargestellt (guter mengenmäßiger, schlechter chemischer Zustand, Trend Belastung). Damit ist das Schutzgut nicht vollständig in seinem Bestandszustand erfasst.

Es wird in der Konfliktanalyse ausgeführt, dass die Entwässerung gesichert sei und daher keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten seien.

Dazu ist anzumerken, dass die wasserrechtlichen Verfahren zur Bewältigung der Entwässerung abgetrennt wurden (siehe Erläuterungsbericht zur Entwässerung, Seite 11). Hier werden Sachverhalte, die zusammenhängend betrachtet werden müssen, unzulässig „scheibchenweise“ in Salami-Taktik begutachtet und beurteilt. Dies ist unzulässig. Darüber hinaus widerspricht die geplante Luppeeinleitung, die hier die Entwässerung bewältigen soll, dem Auenentwicklungskonzept, das als Optimalvariante vorsieht, dass die Neue Luppe lediglich als Hochflutbett verbleibt, die Hauptgewässer der Nordwestaue aber Weiße Elster und Alte Luppe sein werden. Die Luppe steht damit nicht für eine Einleitung zur Verfügung.

Die Auswirkungsprognose bewertet auch den Einfluss der geplanten Versiegelung auf die Grundwasserneubildungsrate nicht. Damit ist der wesentliche Faktor der Beeinträchtigung für das Grundwasser nicht berücksichtigt. Es verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen.

Es fehlt zudem wiederum der Verweis auf das Fachgutachten WRRL. Damit sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser nicht fachgerecht und belastbar bearbeitet bzw. dargelegt.

Im Gutachten zur WRRL wird von einem guten mengenmäßigen Zustand des Grundwassers ausgegangen. Es wird vorgerechnet, dass sich das nutzungsbedingte Defizit durch das Vorhaben lediglich geringfügig auf insgesamt 21,3 % erhöhe. Solange dieses nutzungsbedingte Defizit weniger als 25 % der natürlichen Grundwasserneubildung betrage, verbleibe der mengenmäßige Zustand des GWK weiter in einem guten Zustand.

Es ist allerdings fraglich, ob der gute mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers aktuell bzw. zukünftig bei anhaltender Dürre noch aufrechtzuerhalten ist. Hier fehlt eine fachliche Einschätzung bzw. eine realistische Prognose der zu erwartenden Grundwasserstände als Voraussetzung für die Einschätzung der Auswirkung der Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate durch das Vorhaben.

d) Schutzgut Klima/Luft

Die Auswirkungsprognose für das Schutzgut Klima/Luft ist nicht nachvollziehbar. Obwohl es in der Bestandsaufnahme zum Klima heißt, dass die Kaltluftentstehungsgebiete auch von Bedeutung für den Kaltluftzustrom in das Stadtgebiet sind, wird in der Auswirkungsprognose ein Einfluss auf die stadtklimatische Situation negiert.

Darüber hinaus fehlt in der Auswirkungsprognose die Berücksichtigung der wesentlichen betriebsbedingten Auswirkungen. Es werden die für das Schutzgut Klima wesentlichen zusätzlichen Überflüge gar nicht berücksichtigt. Da wie oben erwähnt die aktuelle Prognose des Flugverkehrs ohnehin auf Grund der aktuellen Entwicklung überarbeitet werden muss, ist hier die Einschätzung der Auswirkungen durch die Erhöhung des Flugverkehrs auf das Klima nachzuführen. Dabei ist die hohe bestehende Vorbelastung fachgerecht als erhöhte Empfindlichkeit des Bestandsklimas zu bewerten.

Damit ist die Betrachtung für das Schutzgut Klima unvollständig.

Die großflächige Versiegelung von Kaltluftentstehungsgebieten mit Bezug zu Belastungsgebieten in einer Größenordnung von ca. 72 ha soll durch „umfangreiche Gehölzneugründungen“ „gleichwertig“ ersetzt werden.

Der Verlust an Kaltluftentstehung in einer Größenordnung von 72 ha kann allerdings nicht allein durch 20,75 ha (E 55) Waldaufforstung (Maßnahme Sachsenforst) und Entsiegelungsmaßnahmen in der Größenordnung von 10,41 ha kompensiert werden. Damit ist eine gleichwertige Kompensation nicht erfolgt.

Die betriebsbedingten Wirkungen auf das Schutzgut Klima abseits des Kleinklimas werden nicht berücksichtigt - weder im LBP noch in der Klimaexpertise oder in der UVP. Seit der Änderung der UVP-Richtlinie im Jahr 2014 sind aber zwingend auch die Auswirkungen auf das globale Klima zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Hieran mangelt es vollständig, was einen schweren Mangel in den Unterlagen begründet. Gleiches gilt für die Belastung durch Ultrafeinstaub PM 2,5.

Die Klimaexpertise ist auf Grund der fehlenden Berücksichtigung der betriebsbedingten Auswirkungen unvollständig. Im Zuge der Anpassung der Prognose der klimarelevanten Auswirkungen ist auch die Ermittlung des Kompensationsbedarfes zu überarbeiten. Es sind nachvollziehbare Kriterien für das Erreichen einer Kompensation der Konflikte für das Schutzgut Klima zu benennen.

Es besteht ein deutliches Kompensationsdefizit für die erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima/Luft durch das Vorhaben.

Die Berücksichtigung der betriebsbedingten Wirkungen (Zunahme Flugverkehr, Zunahme Straßenverkehr durch Lärmbelastung und Schadstoffbelastung u.a.) beschränkt sich im LBP auf die Darlegung der Auswirkungen der Stickstoffeinträge für die vorhandenen Biotope. Alle anderen Wirkungen, Wirkpfade für alle Schutzgüter werden nicht berücksichtigt.

Der 62 ha große Offenlandbereich, der offensichtlich zu großen Teilen von höherwertigen Vegetationsstrukturen bestimmt wird, wird als nicht nährstoffsensibel eingeordnet. Dass insbesondere die genannten Rote-Listen-Arten sehr sensibel auf zusätzliche Nährstoffeinträge reagieren, bleibt unerwähnt. Die Betrachtung bezüglich der critical loads ist allein auf Grund der Fehlansprache der Vegetation auf 62 ha nicht belastbar.

Damit bleiben im LBP die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens unberücksichtigt.

VIII. Artenschutzfachbeitrag (ASB)

Alle oben genannten Mängel der faunistischen Kartierungen führen unmittelbar zu einer unvollständigen Erfassung und Berücksichtigung der artenschutzrelevanten Arten im Rahmen der Artenschutzrechtlichen Prüfung.

Bevor wir auf die Inhalte des ASB näher eingehen, erlauben wir uns einige kurze rechtliche Hinweise.

Mängel bei der Bestandserfassung stellen nach der Rechtsprechung nicht nur einen Verstoß gegen § 44 Abs. 1 BNatSchG dar, sondern infizieren auch die planerische Abwägung. Es lässt sich nämlich nicht ausschließen, dass die Planfeststellungsbehörde aufgrund des Ergebnisses einer ordnungsgemäßen Artenschutzerhebung zumindest andere Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen angeordnet hätte. Wegen des grundsätzlich individuenbezogenen Schutzansatzes der Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG, sind laut der Rechtsprechung für deren Prüfung durch die Behörde Daten erforderlich, aus denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten vollständig entnehmen lassen. Hieran mangelt es zumindest für einige Arten, soweit dies ohne Kenntnis der nicht ausgelegten Berichte über die Datenerhebungen beurteilt werden kann.

Berichte über die Bestandserhebungen der einzelnen Arten (hätten mit zum Gegenstand der öffentlichen Auslegung gemacht werden müssen, zumal die Methodik der einzelnen Erhebungen im ASB und im LBP nur sehr knapp beschrieben wird. Für den BUND ist so fachlich nicht nachvollziehbar, ob und inwieweit die fachlichen Grundlagen, die in der Methodenbeschreibung mitgeteilt werden, eingehalten wurden. So ist bspw. nicht nachvollziehbar, wie sich die einzelnen Untersuchungen im Untersuchungsraum räumlich genau verteilt haben. Im ASB wird auf S. 12 ausschließlich auf Untersuchungen der FLHG aus den Jahren 2015 bis 2019, die offenbar sehr punktuell durchgeführt wurden, sowie auf „ältere Untersuchungen“ (Anlagen 1 bis 8 zum LBP) abgehoben, teilweise werden gar mündliche Aussagen eines „Gebietskenners“ herangezogen. Eigene Bestandserhebungen im gewählten Untersuchungsgebiet, das mit 100 m um die baulichen Eingriffsflächen zudem noch deutlich zu knapp bestimmt ist, haben offensichtlich nicht stattgefunden. Inwieweit die Untersuchungen der Vorhabenträgerin die nun in Rede stehenden Eingriffsbereiche überhaupt abdecken, bleibt völlig unklar, zumal es an aussagekräftigem Kartenmaterial insoweit vollständig fehlt.

Die Ausführungen zum Baulärm und dessen angeblich fehlender Störwirkungen mangels kontinuierlicher Schallkulisse liegen völlig neben der Sache und entsprechen ersichtlich nicht den anerkannten fachlichen Maßstäben (S. 9). Für die Schallemissionen in der Betriebsphase (S. 10) wird ein nicht vertretbarer Maßstab verwendet, wenn darauf abgestellt wird, ob eine „neue Qualität“ des Lärms entsteht. Ob und in welchem

Umfang ein relevanter Lärm entsteht, der eine für die Avifauna anerkannte Lärmhöhe von 47 dB(A) übersteigt, wird nicht betrachtet.

Dem Gutachter scheint auch die übliche Differenzierung der einzelnen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG völlig unbekannt zu sein, dementsprechend werden auch Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen zur Anwendung gebracht, ohne dass klar wird, für welche einzelnen Tatbestände diese jeweils gelten sollen.

Zu bemängeln ist eine fehlerhafte Ableitung des Erhaltungszustands der lokalen Population für den Gelbspötter (Übertragung des Bestands von Nordwestsachsen auf die Gemeinde Schkeuditz, obwohl geeignete Lebensräume für die Art hier stark unterrepräsentiert sind).

Äußerst befremdlich ist die Aussage in der Konfliktanalyse des Artenschutzfachbeitrags, dass alle Arten von den Ausgleichsmaßnahmen profitieren. Es handelt sich um einen schwerwiegenden methodischen Fehler der Konfliktanalyse, Ausgleichsmaßnahmen sind bei der Beurteilung der Wirkungen bereits vorab zu berücksichtigen.

Auch im Artenschutzfachbeitrag fehlt die angemessene Berücksichtigung der betriebsbedingten Auswirkungen durch die Zunahme des Flugverkehrs und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Avifauna durch Lärm und visuelle Störungen und mögliche Kollisionen. Auf Grund der besonders lärmintensiven Großraumflugzeuge ist von erheblichen zusätzlichen Lärmwirkungen auszugehen, die im Rahmen der Unterlage bisher nicht angemessen erfasst werden (Aktualisierung erforderlich).

Ein methodischer Fehler liegt auch bei der Beurteilung der Betroffenheit und Beeinträchtigung von Vogelarten vor:

Grundsätzlich muss belastbar begründet werden, wenn ein „Ausweichen“ von Vögeln in angrenzende Bereiche angenommen wird (Wahrung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang). Dies gilt grundsätzlich auch für ubiquitäre Vogelarten. I.d.R. sind angrenzende Bereiche jedoch bereits besiedelt, wenn sie von der Habitatstruktur her geeignet sind.

Es wird fehlerhaft von einem möglichen Ausweichen von Vögeln in angrenzende Bereiche ausgegangen. Es wird jedoch nicht belegt, dass angrenzende Bereiche nicht bereits besiedelt sind bzw. durch zusätzliche Überflüge entwertet sind.

Damit trifft das Argument des Ausweichens in der Regel nicht zu. Auch im vorliegenden LBP wird ein solches Ausweichen nicht begründet. Somit kann von der Möglichkeit eines Ausweichens nicht ausgegangen werden.

Es bleiben artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch das Vorhaben bestehen.

Methodisch fehlerhaft ist der Ansatz, die Vorbelastung als Grund für einen geringeren Schweregrad der Beeinträchtigungen zu bewerten. Im Gegenteil ist gerade die starke

Vorbelastung Grund für eine erhöhte Empfindlichkeit. Es ist daher zusätzlich fehlerhaft lediglich die Zunahme (als Differenz) zu berücksichtigen ohne die bereits hohe Vorbelastung mit in die Bewertung einzubeziehen.

Nicht berücksichtigt wird, dass Überflüge zu einer Beeinträchtigung der Kommunikation der Vögel untereinander und zu erhöhtem Ausweich- und Fluchtverhalten führen können.

Zudem wird im Artenschutzfachbeitrag die Betroffenheit der Vögel auf Grund nächtlicher Überflüge negiert. Da Gesangsaktivitäten der Vögel im Sommer bereits um 4 Uhr beginnen, kann diese Einschätzung nicht bestätigt werden.

Der Wirkraum des Vorhabens für die Avifauna ist ebenfalls deutlich zu gering bemessen. Es wird lediglich von 290 ha insgesamt ausgegangen. Der Wirkraum ist anhand der bekannten Effektdistanzen der Arten anzupassen. Darüber hinaus fehlt eine differenzierte Analyse der Wirkungen der Überflüge. Es fehlen Angaben zu den von Überflügen betroffenen Flächen, von Überflughöhen, Frequenz und Anteil an Großraumflugzeugen.

Das Maßnahmenkonzept für die betroffenen Arten ist zusätzlich mit einem Risikomanagement zu versehen, das absichert, dass die Maßnahmen auch zu der gewünschten Besiedlung der betroffenen Arten führen.

Die Betroffenheit der Fledermäuse durch den Anstieg des Nachtflugverkehrs wird trotz bekannter Lärmempfindlichkeit zahlreicher Arten nicht erkannt. Der Wirkraum auf Fledermäuse wird deutlich zu gering angenommen.

Die genannte Literatur zur Auswirkung von Flugverkehr auf Vögel wird nicht hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit auf das gegenständliche Vorhaben (v.a. Nachtflugverkehr, Großraumflugzeuge) hin hinterfragt. Die Übertragung der Literatur ist fachlich nicht belastbar.

Teilweise werden Maßnahmenflächen durch das Vorhaben beeinträchtigt (so z.B. Maßnahme A 49 für die Feldlerche), hier ist eine Oberbodenlagerung geplant. Als methodischer Mangel ist darüber hinaus die fehlende Bearbeitung betroffener Arten mit Hilfe von Formblättern zu werten. Dies führt zu einer unvollständigen und unsystematischen Betrachtung.

Bei der Planung der CEF-Maßnahmen auf eingriffsnahen Standorten werden weder die aktuelle Besiedlung (ist die Besetzung zusätzlicher Reviere auf den Maßnahmenflächen überhaupt möglich?) noch die Vorbelastung auf den Flächen, noch die durch das Vorhaben bedingten zusätzlichen Belastungen (Lärm, Überflüge, Störungen) berücksichtigt.

Es besteht daher ein hohes Risiko, dass diese Maßnahmen nicht zu einer gewünschten Ansiedlung der jeweiligen Arten führen werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind weitgehend ungeeignet:

Zunächst bestehen grundsätzliche Bedenken hinsichtlich der unionsrechtlichen Zulässigkeit sog. CEF-Maßnahmen im allgemeinen und im Falle ihrer Anwendung auf geschützte Vogelarten nach Art. 1 der Richtlinie 2009/147/EG im Besonderen. Nähere rechtliche Ausführungen hierzu behalten wir uns für den Erörterungstermin vor.

Alle CEF-Maßnahmen im ASB sind im Übrigen räumlich nicht klar verortet, weshalb deren Wirksamkeit von vornherein gar nicht überprüft werden kann.

Es wird keinerlei Nachweis geführt, dass und warum die Maßnahme CEF1 geeignet sein soll, den dauerhaften Verlust von 5 Revieren des Steinschmätzers auszugleichen. Für die Art muss zwingend eine artenschutzrechtliche Ausnahme beantragt werden, die entsprechenden Voraussetzungen sind darzulegen einschließlich einer entsprechenden Standortalternativenprüfung.

Gleiches gilt für Grauammer, Braunkehlchen und Feldlerche, wobei für die hier vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen offensichtlich ist, dass es sich allenfalls um FCS-Maßnahmen, aber nicht um CEF-Maßnahmen handeln kann, da nicht ansatzweise erläutert wird, wie die Funktion der verlorengehenden Reviere ohne Qualitätsverlust im räumlich-funktionalen Zusammenhang erhalten bleiben sollen.

Die Maßnahme V2 ist bereits deshalb ungeeignet, weil mit der Bezeichnung „Winterhalbjahr“ bereits nicht präzise erfasst wird, in welchen Zeiträumen nach Ansicht des Gutachters die Maßnahme Anwendung finden soll.

Ausweislich der Maßnahme V3 hält der Gutachter offenbar auch während der Brutsaison einen Rückbau von Gebäuden für möglich, will hier aber eine vorherige Kontrolle. Dies widerspricht jeglicher anerkannter Praxis bei Bauvorhaben. Schließlich fasst er offenbar auch das Aufhängen von Nisthilfen als Vermeidungsmaßnahme auf, was ersichtlich unrichtig ist.

Was mit der Maßnahme V4 bezweckt werden soll, erschließt sich nicht. Gleiches gilt für die Maßnahme V5.

Insgesamt betrachtet ist der ASB schlicht unverwertbar und entspricht nicht ansatzweise den strengen fachlichen und rechtlichen Anforderungen, die an einen ASB zu stellen sind.

IX. Grundsätzliches und abschließende Bemerkungen

Der BUND Sachsen schließt sich im Übrigen den Forderungen aus der Stellungnahme der Fluglärmkommission zum Planänderungsverfahren weitgehend an:

Ein hochwertiger und wirksamer passiver Schallschutz ist für die betroffenen Anwohner in den Schallschutzgebieten unbedingt erforderlich. In der Nachtzeit muss gewährleistet sein, dass die Menschen nicht durch Fluglärmgeräusche am Schlafen gehindert werden. Es wird deshalb gefordert:

1. Es wird im Wege einer Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses eine sog. Meistbegünstigungsklausel für den passiven Schallschutz eingeführt. Diese sollte vorsehen, dass das bisherige DLR-Konzept für die Zukunft grundsätzlich fortgeschrieben wird (zu notwendigen Modifikationen siehe unter 2.). Zugleich stellen die Vorgaben des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) einschließlich der untergesetzlichen Regelwerke in Form der 1. bis 3. Fluglärmschutzverordnung einen Mindeststandard für Ansprüche auf passiven Schallschutz dar. Deshalb sollte im Wege der Meistbegünstigung vorgesehen werden, dass ergänzend das FluglärmG gilt, soweit es weitergehenden Schallschutz im Einzelfall vorsieht. Im Einzelfall müssen deshalb die Schallschutzansprüche sowohl nach FluglärmG als auch nach dem Planfeststellungsbeschluss (DLR-Konzept mit Aufwachreaktion) berechnet werden. Eine Fortschreibung des DLR-Konzepts kann damit begründet werden, dass am Flughafen Leipzig/Halle vor allem nachts und hier gerade in der Nachtkernzeit geflogen wird. Ein nächtlicher Flugbetrieb in vergleichbarem Umfang ist eine Besonderheit des Flughafens Leipzig/Halle verglichen mit der überwiegenden Mehrzahl der Verkehrsflughäfen im Bundesgebiet. Es liegt deshalb in der Freiheit der Planfeststellungsbehörde, einen sog. atypischen Fall anzunehmen und im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zu treffen oder fortzuschreiben, die über die Regelungen des FluglärmG hinausgehen. Da entsprechende Regelungen des passiven Schallschutzes die Ausübung des Flugbetriebs und damit die betrieblichen Interessen des Flughafens und seiner Nutzer nicht tangieren und zugleich die Möglichkeiten zur Lärmentlastung durch aktiven Schallschutz begrenzt sind, sollten die bestehenden Möglichkeiten des passiven Schallschutz im Sinne einer Meistbegünstigung genutzt werden.

2. Zugleich sollte das DLR-Konzept (ggf. unter Einbeziehung des Autors) unter Berücksichtigung der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den gesundheitlichen Auswirkungen nächtlichen Fluglärms fortentwickelt werden, wobei insbesondere zu überprüfen ist, ob der bisher geltende Maximalpegel (1x 80 dB außen = 65 dB am Ohr des Schlafers) abgesenkt werden sollte.

3. Die Flughafengesellschaft sollte dauerhaft zur Übernahme der Verantwortung für passive Schallschutzmaßnahmen verpflichtet werden. Hierzu fordert der BUND Sachsen ebenso wie die Fluglärmkommission eine Aufhebung der Nebenbestimmung zur Befristung der Ansprüche auf passiven Schallschutz. Lärmbetroffene, die seit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses 2004 keinen Antrag gestellt haben, sollten die Möglichkeit erhalten, dies nachzuholen. Grund hierfür ist, dass u.a. eine Evaluation der 2. Fluglärmschutzverordnung durch das Umweltbundesamt gezeigt hat, dass viele Betroffene eine Antragstellung unterlassen haben, weil sie bspw. keine Be- und Entlüftungsanlagen wünschen und Ansprüche oft nur auf Lüfter oder Fenster beschränkt sind. Es liegen zahlreiche Berichte vor, dass der Umfang der Maßnahmen als nicht ausreichend empfunden wird, weil ein nächtliches Aufwachen nach Durchführung der

Maßnahmen nicht verhindert wird. Es sollten deshalb alle Betroffenen die Möglichkeit haben, von Verbesserungen des passiven Schallschutzes (dazu sogleich) zu profitieren. Zur Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit der Lärmschutzfenster und technischer Anlagen muss die Flughafen Leipzig/Halle GmbH für eine laufende Instandhaltung / Wartung qualifizierte Vorkehrungen treffen und dauerhaft die Kosten hierfür übernehmen.

4. Unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Lärmwirkungsforschung sollte die Planfeststellungsbehörde ein Innenschutzziel formulieren, das über die in der 2. Flugschutzverordnung vorgesehenen Pegelbereiche hinausgeht bzw. über die unter 2. angesprochene Überprüfung des Maximalpegelkriteriums des DLR-Konzepts einen abgesenkten Maximalpegel festlegen, der für die Dimensionierung des passiven Schallschutzes im Einzelfall herangezogen wird und auf diesem Wege niedrige Innenwerte nach der schalltechnischen Ertüchtigung sicherstellt. Anhand eines so definierten Innenschutzzieles und/oder Maximalpegels für die Dimensionierung sollten die Schallschutzmaßnahmen dimensioniert werden (vgl. dazu als Beispiel die Dimensionierung des passiven Schallschutzes im Tagschutzgebiet am Flughafen Berlin Brandenburg, wo der Flughafen verpflichtet ist sicherzustellen, dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern tagsüber höhere A-bewertete Maximalpegel als 55 dB(A) in den sechs verkehrsreichsten Monaten rechnerisch insgesamt weniger als einmal (weniger als 0,005 mal am Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate) auftreten).

5. Zugleich sollte die Planfeststellungsbehörde qualitative Anforderungen an den passiven Schallschutz durch verbindliche Festlegung der Notwendigkeit der Einhaltung des Standes der Technik u.a. nach Maßgabe der aktuellen DIN 4109, der DIN 1946-6, der VDI 2719 sowie der sonstigen einschlägigen technischen und rechtlichen Regelungen (Feuchteschutz, Behaglichkeitskriterien, etc.) vorschreiben. Folge der hier vorgeschlagenen strengeren Dimensionierung anhand eines Innenschutzzieles und der qualitativen Verbesserung des passiven Schallschutzes dürfte sein, dass in den einzelnen Objekten deutlich intensivere Maßnahmen zur Ertüchtigung der vorhandenen Bausubstanz ergriffen werden müssen (z.B. Verstärkung der Wände durch Vorsatzschalen, Verstärkung der Dachdämmung, Anbringung von Zwischensparrendämmung u.w.m.). Es ist zu erwarten, dass bei einer solchen Vorgehensweise deutlich höhere Schallschutzkosten entstehen, die aber mit Blick auf das weitgehende Fehlen weiterer Möglichkeiten zur Lärmreduzierung als angemessen erachtet werden. Damit die Kosten für passiven Schallschutz nicht unverhältnismäßig werden, könnte die Planfeststellungsbehörde die bisherige Kappungsgrenze von 25% des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäude als Bestandteil des bisherigen Lärmschutzkonzepts fortschreiben.

6. Betroffenen Anwohnern sollte gestattet werden, alternative Schallschutzmaßnahmen vorzuschlagen bzw. bei der Auswahl der Schallschutzmaßnahmen mitzuwirken. Dies betrifft insbesondere die Frage, ob und wenn ja welche Schalldämmlüfter Bestandteil des individuellen Schutzkonzepts werden sollen.

7. Die Anwendung des Schutzziels für die Nacht ist auf alle Aufenthaltsräume der Wohnung auszudehnen, so wie schon beim Tagschutzziel geschehen. Die Einschränkung des Nachtschutzziels auf Schlaf- und Kinderzimmer schränkt die Bewohner*innen in der freien Nutzung der Wohnung ein (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 29. Januar 1991 – 4 C 51/89, Rn. 282 bis 285).

Der BUND Sachsen fordert die Planfeststellungsbehörde weiter auf, durch eine Evaluierung der Lärmbelastung von mindestens 5 repräsentativen Wohngebäuden, für die nach dem bisherigen Schallschutzprogramm passiver Schallschutz gewährt wurde, zu überprüfen, welche nächtliche Lärmbelastung in den Schlafräumen tatsächlich auftritt. Dies kann bspw. mittels geeigneter bauakustischer Messungen erfolgen bzw. kann entsprechend dem Vorbild einer entsprechenden Studie des Fraunhofer Instituts am Flughafen Berlin Brandenburg (vorsorglich beigelegt als **Anlage**) eine grundlegende schalltechnische und bauphysikalische Überprüfung der tatsächlichen Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen erfolgen.

Der BUND ist davon überzeugt, dass die hier festzustellenden Innenpegel einen gesunden Nachtschlaf nicht gewährleisten und damit das Versprechen an die Bevölkerung, dass niemand fluglärmbedingtes nächtliches Aufwachen zu befürchten habe, seit dem PFB 2004 nicht eingelöst wurde. Der BUND ist zugleich davon überzeugt, dass mit hochwertigem passiven Schallschutz dieses Versprechen noch eingelöst werden kann, soweit nicht ohnehin Absiedlungsansprüche zu gewähren sind.

Es ist zudem eine Gesamtlärbetrachtung aller im erweiterten Umfeld des Flughafens (unabhängig vom Flughafen) wirkenden Verkehrsquellen, wie Schienenlärm und Straßenverkehrslärm, durchzuführen. Hierzu zählt insbesondere die nächtlich stark von Güterzügen genutzte Bahnstrecke Leipzig – Halle und der Straßenverkehrslärm an den benachbarten Autobahnen A9 und A14, auch unter Berücksichtigung unmittelbar in der Nähe des Flughafens befindlichen Logistikzentren.

Ein Planänderungsbeschluss sollte im Übrigen die Forderungen zum aktiven Schallschutz in den aktuellen "Leitlinien der Flughafenpolitik des Bundes" umsetzen:

"Bezüglich des durchgehenden Nachtflugbetriebs setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass die Luftfrachtunternehmen nur Fluggerät einsetzen dürfen, das mindestens den Anforderungen des strengsten jeweils geltenden Lärmkapitels des Anhangs 16 zur sog. ICAO-Konvention entspricht." (Im Abschnitt 5 der Leitlinien (Zusammenfassung der Maßnahmen) auf Seite 76).

Die Planfeststellungsbehörde sollte deshalb jedenfalls für die nächtlichen Verkehre entsprechend strenge Vorgaben für die zugelassenen Luftfahrzeuge als Nebenbestimmung in einem Planfeststellungsbeschluss festlegen.

Die Tatsache, dass das Umweltbundesamt ein generelles Nachtflugverbot zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr fordert und diese Forderung von der großen Mehrheit der lärmmedizinischen Forscher*innen unterstützt wird, darf auch für den Flughafen

Leipzig/Halle nicht bedeutungslos sein. Es wird deshalb gefordert, dass kritisch geprüft wird, inwieweit die Verkehre der Nutzer des Flughafens überhaupt noch auf den sog. Nachtsprung angewiesen sind. Die Planfeststellungsbehörde wird aufgefordert, zu überprüfen, ob jedenfalls ein teilweiser Ausschluss nächtlicher Bewegungen, mindestens im Passagierflugbereich, möglich ist. Denn wie das BVerwG zuletzt klargestellt hat, ist jeder nächtliche Flug, der unterbleibt, eine Entlastung. In diesem Zusammenhang ist durch die Planfeststellungsbehörde auch zu prüfen, ob wegen der besonders intensiven nächtlichen Belastung gerade auch derjenigen Anwohner*innen, die außerhalb der Lärmschutzbereiche ansässig sind, eine Deckelung in Form einer Bewegungsobergrenze in Betracht kommt oder ein Lärmkontingent nach geeigneten Kriterien gebildet werden kann, das ein Hinauswachsen des Fluglärms über eine lärmmedizinisch zu begründende Grenze verhindert..

Abschließend geht der BUND Sachsen davon aus, dass eine Zulassung des Vorhabens auf Grundlage der bisher vorgelegten Unterlagen nicht möglich ist, sondern entsprechende Überarbeitungen und Änderungen vorgenommen werden müssen, die erneut der Öffentlichkeitsbeteiligung zuzuführen sind.

Weitere Ausführungen und Konkretisierung der erhobenen Einwendungen sowie ggf. die Erhebung neuer Einwendungen behalten wir uns insbesondere für den Erörterungstermin vor. Wir bitten um rechtzeitige Benachrichtigung von dem anstehenden Termin, da ggf. zur Vertiefung der obigen Ausführungen fachgutachterlicher Sachverstand hinzugezogen wird.

Zugleich ermahnen wir die Planfeststellungsbehörde und appellieren an die Vorhabenträger, die Durchführung eines Erörterungstermins in Präsenzform zu ermöglichen und nicht auf eine sog. Onlinekonsultation nach Maßgabe des PlanSiG auszuweichen, die den direkten Austausch im Erörterungstermin nicht ersetzen kann. Den betroffenen Bürgerinnen und Bürger der Region wäre es nicht zu vermitteln, wenn sie ihre Einwände nur schriftlich vortragen dürfen, ohne den direkten Austausch mit den Vorhabenträgern und den beteiligten Fachbehörden.

Sollte eine Onlinekonsultation gleichwohl stattfinden, wird beantragt, in diesem Rahmen mindestens eine Videokonferenz anzubieten, die den direkten Austausch ermöglicht.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Franziska Heß
Stellvertretende Landesvorsitzende

