



**Postanschrift:** Stadt Leipzig • 04092 Leipzig

Landesdirektion Sachsen  
09105 Chemnitz

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom  
31-0522/1054/11 06.11.2020

Unser Zeichen

Telefon/Telefax  
-4809 -4805

E-Mail  
dezernat6@leipzig.de

Datum  
01.2021

## **Stellungnahme der Stadt Leipzig zur 15. Planänderung Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld des Flughafens Leipzig/Halle gemäß §§ 8 und 10 LuftVG i.V.m. § 73 Abs. 3a Satz 1 VwVfG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 12.08.2020 hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Landesdirektion Sachsen, einen Antrag auf 15. Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“ in der Fassung seiner Ergänzungen und Änderungen gestellt. Geplant sind u. a. die Umgestaltung und Erweiterung des DHL-Vorfelds (Vorfeld 4), der Bau neuer Rollwege, neuer Enteisungsflächen, einer Schneedeponie sowie sonstiger Nebenanlagen und Entwässerungen.

Die Stadt Leipzig ist aufgerufen, als Trägerin öffentlicher Belange zum o.g. Antrag Stellung zu nehmen. Die Stadt Leipzig hat folgende Bedenken und Hinweise zu den eingereichten Planunterlagen:

Die beantragte 15. Planänderung ist zu überarbeiten und in wesentlichen Bereichen zu ergänzen, da ein wesentlicher Teil der Unterlagen unvollständig bzw. inhaltlich derzeit nicht zustimmungsfähig ist und wichtige Untersuchungen fehlen. Dies betrifft u.a. die Themen Flug- und Bodenlärm, Klima, Umweltverträglichkeit und Verkehr.

Aufgrund der Unzulänglichkeit der Unterlagen hält es die Stadt Leipzig neben der umfassenden Überarbeitung der Antragsunterlagen für notwendig und sinnvoll, das Beteiligungsverfahren im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu wiederholen. Dies wäre auch vor dem Hintergrund der seit Monaten bestehenden und weiter anhaltenden Pandemiesituation gerechtfertigt.

Im Einzelnen hat die Stadt Leipzig folgende Bedenken, Forderungen und Hinweise:

## Flug- und Bodenlärm

### Beschlusslage des Leipziger Stadtrates

Seit Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn am Flughafen Leipzig/Halle im Jahr 2007 wurde der Vertreter der Stadt Leipzig in der Fluglärmkommission mit mehreren Stadtratsbeschlüssen beauftragt, sich für eine Fluglärmreduzierung einzusetzen. Dabei sind insbesondere die Beschlüsse zur Abschaffung der kurzen Südabkurvung (RBV-282/10 vom 24.02.2010), zur Verbesserung des aktiven Lärmschutzes am Flughafen Leipzig/Halle (RBV-650/11 vom 19.01.2011), zur Untersagung der Starts von der Nordbahn in der Nachtkernzeit (Beschluss vom 18.01.2017 zum Antrag VI-A-03371) sowie zur kurzfristigen Realisierung der ausstehenden Maßnahmen zur Umsetzung einer gleichmäßigen Bahnverteilung auch für Starts (Beschluss vom 09.07.2020 zur Vorlage VII-A-00864) zu nennen. Des Weiteren hat sich die Stadt Leipzig aktiv innerhalb der Arbeitsgruppen zur Änderung der nächtlichen Bahnverteilung beteiligt und setzt sich in diesem Zusammenhang für eine gleichmäßige Nutzung beider Start- und Landebahnen im Nachtzeitraum ein.

Hinzuweisen ist zudem auf die Beschlussfassung des Stadtrats zur Vorlage Nr. VII-DS-01327 „Stellungnahme der Stadt Leipzig zu geänderten Teilen des Regionalplanentwurfs Leipzig-West-sachsen 2017“ vom 09.07.2020. Die Stadt Leipzig formuliert hinsichtlich einer kapazitiven Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle, dass eine zusätzliche Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe auszuschließen ist bzw. die Nutzer sich rechtsverbindlich verpflichten, dass künftig Nachtflüge und nächtlicher Lärm nur bei besonderer Dringlichkeit erfolgen. Ferner beinhaltet der Beschluss die Aussage, dass vor jeglichen baulichen Erweiterungen sicherzustellen ist, dass zunächst die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden, die erforderlich sind, damit entsprechend der Vorschriften der Flugsicherung eine gleichmäßige Verteilung der Starts auf beide Landebahnen gewährleistet ist.

Ausgewählte Flugbewegungskennzahlen des 15. Planänderungsantrags.

|                            | Istzustand<br>2018 | Prognosenußfall<br>2032 (P0) | Planfall<br>2032 (PF) | Verhältnis<br>PF:P0 | Verhältnis<br>PF:Ist |
|----------------------------|--------------------|------------------------------|-----------------------|---------------------|----------------------|
| Flugbewegungen<br>gesamt   | 42.525             | 59.098                       | 62.986                | + 6,6%              | +48,1%               |
| davon Tag                  | 22.413             | 33.046                       | 34.568                | + 4,6%              | +54,2%               |
| davon Nacht                | 20.112             | 26.052                       | 28.418                | + 9,1%              | +41,4%               |
| davon<br>Großraumflugzeuge | 12.834             | 29.529                       | 34.527                | +16,9%              | +69,0%               |
| Nacht<br>Großraumflugzeuge | 8.032              | 17.927                       | 21.148                | +18,0%              | +163,3%              |

Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate für Istzustand 2018, Prognosenußfall und Planfall 2032 (Quelle: Luftverkehrsprognose 2032 für den Flughafen Leipzig/Halle von Intraplan Consult GmbH von März 2020)

### Prüfungsergebnis

Die beantragte 15. Planänderung ist zu überarbeiten Folgende Punkte sind hierfür ausschlaggebend bzw. sind zu ergänzen:

- Überarbeitung der Datenerfassungssysteme (DES), insbesondere aufgrund
  - der weiteren Nutzung der Flugverfahren zur kurzen Südabkurvung
  - weiterhin keiner gleichmäßigen Bahnnutzung
- infolgedessen vorbehaltliche Betrachtung der auf den DES aufbauenden Gutachten
- Würdigung bzw. Berücksichtigung des Nachtschutzgebietes nach Planfeststellungsbeschluss im Lärmschutzgutachten
- Nachbetrachtungen im Bodenlärmgutachten
- Nachreichung der Betroffenheitsanalyse in den vorgelegten Gutachten

- Nachreichung eines lärmmedizinischen Gutachtens
- Nachreichung von Schallschutzmaßnahmen

Die nachfolgenden detaillierten Ausführungen orientieren sich in ihrer Reihenfolge am Aufbau der Antragsunterlagen. Dabei werden die vorgenannten sowie weitere Punkte im Kontext der hauptsächlich durch die betroffenen Dokumente dargelegt.

Luftverkehrsprognose 2032 für den Flughafen Leipzig/Halle  
Intraplan Consult GmbH von März 2020

Im Luftverkehrsgutachten auf Seite 40 nimmt der Gutachter an, dass DHL bis zum Prognosehorizont 2032 die derzeit genutzten Flugzeuge des Typs B757 und A300 ausmustern wird. Generell ist die Ausmusterung von alten sowie lauten Flugzeugtypen sehr begrüßenswert. Der prognostizierte Austausch der Flotte und die erwartete Lärminderung sind detaillierter darzustellen

Während der derzeitigen Covid-19-Pandemie hat sich der Flugbetrieb am Flughafen Leipzig/Halle sowohl im Passagierverkehr als auch im Frachtverkehr verändert. Während bspw. Flugbewegungen mit Passagiermaschinen deutlich zurückgegangen sind, konnte der Frachturnschlag im Oktober 2020 im Vergleich zum Oktober des Vorjahres um 8,7 % gesteigert werden. Dabei ist anhand der Flugspuraufzeichnungen der vergangenen Monate festzustellen, dass DHL auch vermehrt im Tagzeitraum geflogen ist.

In diesem Zusammenhang sollte abgeschätzt werden, mit welchen längerfristigen Veränderungen in der Luftverkehrswirtschaft zu rechnen ist und ob Anpassungen an der Luftverkehrsprognose vorgenommen werden müssen.

Datenerfassungssysteme Flughafen Leipzig/Halle für den Prognosefall 2032 sowie Planfall 2032, Bericht über die Erstellung der Datenerfassungssysteme (DES) für den Planfall 2032 und den Prognosefall 2032  
AVIA Consult GmbH vom 08.04.2020

In beiden Datenerfassungssystemen sind vier Flugrouten zur sogenannten **kurzen Südabkurvung** bei Betriebsrichtung Ost erfasst und mit Luftfahrzeugen belegt worden, die eine Höchstabflugmasse größer als 30 t aufweisen. Dies widerspricht der Beschlussempfehlung des Deutschen Bundestages vom 29.06.2017 bzgl. der Petition zur kurzen Südabkurvung am Flughafen Leipzig/Halle. Auch im aktuellen Koalitionsvertrag Sachsen 2019 bis 2024 zwischen CDU, Bündnis 90/Die Grünen und SPD ist verankert, dass die Bemühungen um eine weitgehende Abschaffung der kurzen Südabkurvung unterstützt werden. Zudem setzt sich die Stadt Leipzig seit Inbetriebnahme dieser Flugrouten auch im Rahmen der Fluglärmkommission für deren Abschaffung ein. Es ist aus diesen Gründen nicht schlüssig, dass die Flugverfahren zur kurzen Südabkurvung im Prognosejahr 2032 durch Luftfahrzeuge genutzt werden sollen, deren Höchstabflugmasse größer als 30 t ist. Dies ist mittels Stellungnahme näher dazulegen und zu ändern.

Auch unter der Annahme, dass die aktuellen Regelungen des Luftfahrthandbuchs Deutschland bzgl. der Flugverfahren zur kurzen Südabkurvung bis zum Prognosehorizont 2032 unverändert bleiben, ist die in beiden Datenerfassungssystemen angenommene Belegung der Flugroute DEP08R\_Golat\_1E (2) mit vier Luftfahrzeugen der Luftfahrzeugklasse S3.2 b) erklärungsbedürftig. Die Nutzung dieser Flugroute mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeugklasse S3.2 b) steht nicht im Einklang mit den aktuellen Vorgaben des Luftfahrthandbuchs für die Flugverfahren zur kurzen Südabkurvung. Demnach dürfen diese nur von Luftfahrzeugen mit einer maximalen Höchststartmasse von 136 t befliegen werden. Der Luftfahrzeugklasse S3.2 b) werden allerdings alte und laute Luftfahrzeuge zugeordnet, die auch eine aktuelle Startmasse größer als 136 t aufweisen können. Der Sachverhalt ist aufzuklären. Beide Datenerfassungssysteme sind demgemäß anzupassen.

Weitere Hinweise ergeben sich aus den in den Antragsunterlagen gemachten Annahmen zur Verteilung der Nutzung der beiden Start- und Landebahnen, wonach diese nach wie vor eine **ungleichmäßige Bahnverteilung** vorsehen. Siehe hierzu den Bericht über die Erstellung der Datenerfassungssysteme (DES) für den Planfall 2032 und den Prognosefall 2032 von AVIA Consult GmbH vom 08.04.2020.

Im genannten Bericht wird erläutert, dass sich der Auftraggeber in Abstimmung mit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) für eine Verteilung der Flugbewegungen auf die Start- und Landebahnen festgelegt hat. Als Vorgabe für den Prognosehorizont 2032 bezogen auf den Frachtverkehr der DHL wurde vereinbart, „*dass im Nachtzeitraum auf der Nordbahn 40 % der Landungen sowie 30 % der Starts und auf der Südbahn 60 % der Landungen sowie 70 % der Starts erfolgen werden*“ (S. 29). **Diese zwischen Auftraggeber und DFS abgestimmte Bahnnutzung wird kritisch bewertet.** Das angenommene Bahnnutzungsverhältnis des Hauptnutzers im Nachtzeitraum entspricht nicht dem empfohlenen Verhältnis des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses sowie des jüngsten Beschlusses der Fluglärmkommission vom 14. Oktober 2020 zur gleichmäßigen Auslastung der beiden Start- und Landebahnen.

Gemäß § 29b Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sind Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Dabei ist in besonderem Maße auf die Nachtruhe der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen. Nach § 29b Abs. 2 LuftVG haben auch die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Mit der zwischen Flughafengesellschaft und DFS abgestimmten Bahnnutzungsverteilung ist eine gemäß § 29b Abs. 1 LuftVG vorgeschriebene Beschränkung der Ausbreitung von unvermeidbaren Geräuschen auf ein Mindestmaß für die Anwohnerinnen und Anwohner der Südbahn nicht erkennbar. Auch dem besonderen Rücksichtnahmegebot gemäß § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG bezogen auf die Nachtruhe der Bevölkerung entlang der Südbahn wird damit nicht entsprochen. Unter Berücksichtigung der unmittelbaren Besiedelung im Flughafenumfeld ist die gleichmäßige Bahnverteilung, insbesondere im Nachtzeitraum, ein geeignetes Instrument die umliegenden Flughafenwohnerinnen und -anwohner vor erheblichen nächtlichen Fluglärmbelästigungen zu schützen.

Abschließend werden zum Bericht zur Erstellung der DES Unklarheiten angezeigt. Entsprechend dem Vergleich von Tabelle 13 mit den Daten aus der Luftverkehrsprognose (vgl. Anhang A-3) besteht insbesondere in der letzten Zeile zu den innerdeutschen Flügen eine unerklärliche Diskrepanz. Auch erschließen sich die Erläuterungen zu Tabelle 13 nicht ausreichend. Vor allem ist der festgestellte Zusammenhang zwischen der Verteilung der Flugbewegungen auf bestimmte Zielrichtungen und der Runway-Zuordnung nicht erkennbar.

Schalltechnische Untersuchung – Fluglärmrechnungen  
OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH vom 31.07.2020

**Eine der wesentlichen Feststellungen am Planänderungsantrag besteht darin, dass die vorgelegten Unterlagen nur die gesetzlich geregelten Schutzzonen vorsehen, während aus Sicht der Stadt Leipzig unter Berücksichtigung der Regelungen des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses von 2004 in der Fassung seiner Änderungen und Ergänzungen eine Neuberechnung des Nachtschutzgebietes fachlich geboten erscheint.** Für den Planfall 2032 ergibt die Luftverkehrsprognose für die sechs verkehrsreichen Monate im Vergleich zum Istzustand 2018 nahezu eine Verdreifachung der Anzahl von Flugbewegungen mit Großraumflugzeugen im Nachtzeitraum. Nächtliche Überflüge mit derartigen Luftfahrzeugen im nahen Umfeld des Flughafens Leipzig/Halle können zu entsprechenden Aufwachreaktionen führen und den Nachtschlaf erheblich beeinträchtigen. Im Lärmgutachten werden lediglich die Schutzzonen nach Fluglärmrecht betrachtet und berechnet. Eine Neuberechnung des

Nachtschutzgebiets für den Prognosenullfall und Planfall enthalten die Unterlagen hingegen nicht.

Dies ist kritisch zu sehen, da die Planfeststellungsbehörde im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss von 2004 im verfügbaren Teil unter A II.4.9.3. Folgendes geregelt hat: *„Die FLHG hat bis Ende Februar eines Jahres (bis Februar 2016 jährlich, sodann alle drei Jahre) für das jeweils abgelaufene vorangegangene Kalenderjahr die Auswertung für die Nachtzeit von 22.00 bis 6.00 Uhr aufgrund der Dosis-Wirkungs-Beziehung des DLR gemäß Auflage A II.4.9.1. unter Berechnung des sich daraus ergebenden Gebietes einschließlich der Kontur mit einer notwendigen Pegeldifferenz von 25 dB(A) vorzulegen.*

*Die Planfeststellungsbehörde behält sich nachträgliche Anordnungen, insbesondere zur Abgrenzung des Nachtschutzgebietes für den Fall vor, dass in zwei aufeinander folgenden Jahren das so berechnete Gebiet über das planfestgestellte Nachtschutzgebiet oder das Nachtschutzgebiet nach Inbetriebnahme, sofern dies weiterreicht, hinausgeht. Ab dem Jahr 2019 bleiben nachträgliche Anordnungen vorbehalten, sofern die jeweilige Überprüfung hierfür ein Erfordernis ergibt.“*

Wie die Planfeststellungsbehörde in ihrer Begründung unter Teil C Abschnitt 10.5.1. ausführt, hat sie mit dieser Auflage sichergestellt, dass die Planfeststellungsbehörde über alle wesentlichen Änderungen bzgl. des Flugbetriebs am Flughafen Leipzig/Halle zu informieren ist und die sich daraus ergebenden Veränderungen des Nachtschutzgebietes zu berechnen sind. Damit wollte die Planfeststellungsbehörde den Anwohnerinnen und Anwohnern die Sorge nehmen, dass zukünftig in Abweichung zu den Antragsunterlagen lautere Flugzeuge verkehren, ohne dass der Schallschutz nachgebessert wird. Mit der Auflage A II.4.9.3. wurde den Anwohnenden somit ein dynamischer Nachtschutz gewährt. Ab dem Jahr 2019 hat sich die Planfeststellungsbehörde dabei vorbehalten, bei entsprechender Erforderlichkeit nachträgliche Anordnungen treffen zu können. Dieser weitgreifende dynamische Nachtschutz über das Jahr 2019 hinaus ist auch auf den Planfall 2032 anzuwenden.

Der Schutzanspruch der Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens sollte auch mit der beantragten 15. Planänderung sich nicht verschlechtern, indem auf den Schutzanspruch der Nachtschutzzone nach dem Fluglärmgesetz abgestellt wird. Mit den verwendeten Lärmkriterien, auf denen die Schutzzonen in den ausgelegten Planunterlagen basieren, ergibt sich eine Schlechterstellung der Anwohnerinnen und Anwohner.

Das Nachtschutzkonzept sollte der besonderen Situation des Flughafenbetriebs am Flughafen Leipzig/Halle Rechnung tragen. Im Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) finden in der ersten Nachthälfte hauptsächlich Anflüge statt, in der zweiten Nachthälfte hingegen dominieren die Startvorgänge. Der Planfall geht von größeren, somit schweren und lauteren Flugzeugen aus. Die einzelnen Überflüge werden ebenfalls lauter, bewirken mehr zusätzliche nächtliche Aufwachreaktionen und führen somit zu einer höheren Beeinträchtigung der Schlaf- und Lebensqualität sowie zu einem Anstieg von Folgeerkrankungen.

Vor diesem Hintergrund ist die Neuberechnung des Nachtschutzgebiets nach den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses von 2004 in der Fassung seiner Änderungen und Ergänzungen für den Prognosehorizont 2032 durchzuführen. In diesem Zusammenhang ist einerseits zu berücksichtigen, dass die Berechnungen im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung des Nachtschutzgebiets der Landesdirektion Sachsen im Jahr 2019 für das Betriebsjahr 2018 Überschreitungen des derzeit ausgewiesenen Nachtschutzgebiets ergeben haben. Andererseits wird darauf hingewiesen, dass Fluglärmmessungen der Flughafen Leipzig/Halle GmbH an einem außerhalb des gegenwärtigen Nachtschutzgebiets liegenden Wohngebäudes im Ortsteil Lützschna-Stahmeln (Messpunkt LEI\_03) eine Überschreitung des aktuell festgelegten Schallschutzkriteriums zur Auslösung von Schallschutzmaßnahmen im Nachtzeitraum ergeben haben. Weitergehende Untersuchungen zur Klärung des Messphänomens und räumlichen Abgrenzung der Überschreitungen finden derzeit in Abstimmung mit dem Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie statt. Die Untersuchungsergebnisse sollten bei der Neuberechnung des Nachtschutzgebietes berücksichtigt werden. Nach der Neuberechnung des Nachtschutzgebiets für den Prognosenullfall und Planfall sind das Lärmgutachten sowie die UVP-Prüfung entsprechend zu ergänzen/ändern.

Aus dem Lärmgutachten ist nicht ableitbar, warum der Umgriff der geplanten Neufestsetzung des

Siedlungsbeschränkungsbereichs (Regionalplan Westsachsen, Entwurf vom 14. Dezember 2017) auf Basis der Verkehrsprognose 2020 (Bild 8-2) sich weiter nach Osten erstreckt als die neu berechnete Nachtschutzzonenkontur für den Planfall 2032. Beiden Berechnungen liegen die gleichen Kriterien für einen wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz nach Fluglärngesetz zu Grunde. Diesbezüglich bedarf es einer entsprechenden Erläuterung und Anpassung des Gutachtens.

#### Bodenlärmgutachten Flughafen Leipzig/Halle cdf Schallschutz vom 14.07.2020

Das vorgelegte Bodenlärmgutachten bedarf Nachbesserungen bzgl. der getroffenen Annahmen, Erläuterungen und notwendiger Ergänzungen.

Erklärungsbedürftig mittels Stellungnahme der Flughafen Leipzig/Halle GmbH bzw. des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ist die Annahme des Gutachters des Bodenlärmgutachtens hinsichtlich der Durchführung von Triebwerksprobeläufen im Nachtzeitraum (S. 22): „Für den Nachtzeitraum werden keine Probeläufe TWPL an Außenpositionen berücksichtigt.“ Der angenommene Ansatz des Gutachters entspricht einer Lärmschutzforderung der Stadt Leipzig, die ferner als Lärmschutzmaßnahme in ihrem Lärmaktionsplan aufgeführt ist. Der Sachverhalt ist insoweit aufzuklären, als die Flughafen Leipzig/Halle GmbH mit Schreiben vom 07.05.2012 einen Antrag auf Änderung der Betriebsregelung auf der Grundlage von § 6 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 8 Abs. 4 Satz 2 LuftVG beim Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gestellt hat. Mit dem Antrag sollen in begründeten Ausnahmefällen zukünftig auch nachts Triebwerksprobeläufe außerhalb der Triebwerksprobelaufhalle ermöglicht werden. Zu diesem Änderungsgenehmigungsverfahren, im Rahmen dessen die Stadt Leipzig die nächtlichen Triebwerksprobeläufe außerhalb der dafür vorgesehenen Halle abgelehnt hat, gibt es nach Kenntnisstand der Stadt Leipzig bisher keine finale Entscheidung.

**Im Weiteren wird der Lärm aus Enteisungsvorgängen von Luftfahrzeugen im Bodenlärmgutachten nicht berücksichtigt.** Auch wenn die sechs verkehrsreichsten Monate im Sommerhalbjahr liegen und in dieser Zeit voraussichtlich keine Enteisungsvorgänge stattfinden, sollten im Sinne einer konservativen Bodenlärmbeurteilung 50 % aller prognostizierten Enteisungsvorgänge auf die sechs verkehrsreichsten Monate angerechnet werden (analog der Vorgehensweise am Verkehrsflughafen Flughafen Düsseldorf im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens zum Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH vom 16. Februar 2015 in der Fassung vom 29. Februar 2016 auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses). Dies betrifft die Enteisungsvorgänge selbst, unter Einbeziehung der flugzeuggruppenspezifischen Triebwerksemissionen.

Zudem bleibt im Gutachten unbegründet, weshalb der Bodenlärm am Immissionsort für eine Höhe von 6 m über Grund berechnet wurde, während die Fluglärmberechnungen entsprechend der gesetzlichen Vorgabe für eine Höhe von 4 m erfolgten. Eine Gesamtlärmbetrachtung aus Fluglärm sowie Bodenlärm ist für die gleiche Bezugshöhe durchzuführen. Zumindest ist eine Aussage darüber zu treffen, wie sich der Unterschied in der Bezugshöhe auswirkt.

**Kritisch wird gesehen, dass im Bodenlärmgutachten keine Gesamtverkehrsbetrachtung erfolgt.** Auf Seite 33 wird beschrieben, dass „ausschließlich der durch das Vorhaben verursachte Verkehr (bestehend aus flughafen- und DHL-induziertem Verkehr, nicht jedoch der Gesamtverkehr) betrachtet“ wird. Im Rahmen der ganzheitlichen Abschätzung der Auswirkungen des Vorhabens sind die mit dem Vorhaben verbundenen Effekte sowie die prognostizierten sonstigen Entwicklungen am Flughafen Leipzig/Halle bis zum Jahr 2032 auf die Gesamtlärmsituation im Umfeld des Flughafens Leipzig/Halle darzustellen und detailliert zu analysieren. Dabei ist die Gesamtentwicklung des Flughafens einschließlich der sich daraus ergebenden Nutzungen der Vorfelder sowie beispielsweise auch die Vorbelastungen aus Straßen- und Schienenverkehr sowie Gewerbelärm einzubeziehen.

Fehlende Einschätzungen: Lärmmedizinisches Gutachten, Betroffenheitsanalyse, Schallschutz-

## maßnahmen

**In den ausgelegten Unterlagen fehlt ein lärmmedizinisches Gutachten** zur Einschätzung und Bewertung der lärmmedizinischen Auswirkungen der prognostizierten Änderungen. Dabei ist es von zentraler Bedeutung, besonderes Augenmerk auf die Spezifik des nächtlichen Flugbetriebs am Flughafen Leipzig/Halle zu legen, d. h., auf vermehrte Anflüge in der ersten Nachthälfte innerhalb von 2 bis 2,5 Stunden und vermehrte Starts ab 3:30 Uhr. Zur vollständigen Bewertung der Folgen der zu erwartenden Zunahme des Fluglärms sowohl im Prognosenullfall als auch im Planfall ist ein lärmmedizinisches Gutachten zur Bewertung erforderlich.

Ferner ist aufgefallen, dass sowohl im Rahmen des Lärmgutachtens als auch des Bodenlärmgutachtens **Angaben zur Anzahl der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner** innerhalb der berechneten Konturen der Lärmschutzbereiche sowie zu deren Differenzen **fehlen**. Somit kann nicht beurteilt werden, zu wievielen Neubetroffenen der Planfall im Vergleich zum Istzustand bzw. Prognosenullfall führt. Zur Abschätzung dieser Auswirkungen ist in einer Tabelle die Anzahl an Betroffenen in den Schutzzonen nach Fluglärmgesetz, sowie im Nachtschutzgebiet, aufgeschlüsselt nach den einzelnen umliegenden Gemeinden, für den Istzustand sowie den Prognosenullfall und den Planfall darzustellen.

**Die Stadt Leipzig vermisst in den Unterlagen Aussagen zu** aktiven Lärmschutzmaßnahmen (wie z. B. Einsatz modernster Flugzeuge, Elektrofahrzeuge, Lärmschutzwände) und passiven Schallschutzmaßnahmen (wie z.B. an Gebäuden nach dem Stand der Technik). Zur Vermeidung und Reduzierung des Flug-, Boden- und Gesamtlärms sind im Falle der Antragszustimmung geeignete Schallschutzauflagen vorzusehen, deren Schutzanspruch jedoch nicht geringer ist, als die derzeitigen Regelungen des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses in der Fassung seiner Änderungen und Ergänzungen. Beispielsweise sind für Wohnräume und sonstige nicht nur vorübergehend genutzte Räume, die in dem neuen, für den Planfall 2032 auszuweisenden Nachtschutzgebiet liegen, Schallschutzvorrichtungen nach dem Stand der Technik, die eine Lüftungsplanung nach DIN 1946-6 berücksichtigen, vorzusehen. Bzgl. der Schalldämmlüfter sind dem Stand der Technik entsprechende Be- und Entlüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung umzusetzen.

## Klimapolitische Einschätzung

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich 2016 der Zielstellung des Pariser Klimaabkommens verpflichtet, die globale Erderwärmung auf ein verträgliches Maß zu begrenzen. Die Stadt Leipzig hat sich mit der Ausrufung des Klimanotstands ebenso zu den Pariser Klimazielen bekannt und strebt bis 2050 den Zustand einer klimaneutralen Metropole an.

Die Ausbaupläne für den Flughafen Leipzig/Halle sollen die technischen Infrastrukturen für gesteigerte Flugbewegungen bereitstellen und haben daher mittelbar Einfluss auf die global steigenden Treibhausgaskonzentrationen.

Die Folgekosten finden sich jedoch nicht in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des Ausbauprojekts wieder. Der Ausbauantrag vernachlässigt somit das Berücksichtigungsgebot gemäß § 13 Bundesklimaschutzgesetz, wonach die zu erwartenden volkswirtschaftlichen Kosten für den Klimaschutz auf geeignete Weise zu bewerten sind. Auch gemäß § 1a Abs. 5 BauGB sind die Erfordernisse des Klimaschutzes bei Bauvorhaben zu beachten.

Zu benennen wären hier angemessene Kompensationsmaßnahmen durch bspw. großflächige Solaranlagen auf Gebäuden oder Freiflächen.

Anlage 1 BauGB Nr. 2 b) gg) konkretisiert die notwendigen Inhalte des Umweltberichtes hinsichtlich der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Klima und schlägt als Maß die Art und das Ausmaß der Treibhausgasemissionen durch das Vorhaben vor. Der Umfang der Treibhausgasemissionen, die durch Umsetzung des Vorhabens entstehen, sind auf Ihre Erheblichkeit hinsichtlich der globalen Erwärmung zu beurteilen. Grundlage muss das Restbudget

an Treibhausgasen (THG) sein, dass im „IPCC-Sonderbericht über die Folgen einer globalen Erwärmung um 1,5°C“ für die Weltgemeinschaft zur Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens und damit zur Begrenzung des Klimawandels auf ein gerade noch beherrschbares Ausmaß, berechnet wurde. Dieses wurde vom Sachverständigenrat für Umweltfragen in dessen Umweltgutachten 2020 für Deutschland regionalisiert.

Denkbar wäre auch die Erhebung eines lärm- und emissionsgebundenen Start- bzw. Landezuschlags, um die Klimaauswirkungen der Flugbewegungen zu bepreisen und eine effektive Lenkungswirkung hin zu emissionsarmen Maschinen zu entfalten.

### Umweltverträglichkeit

Mit der 15. Planänderung wird der Ausbau des Flughafens beantragt. Dabei könnte es sich um eine wesentliche Änderung handeln, die einer obligatorischen strategischen Umweltprüfung unterliegt. Die Antragsunterlagen enthalten einen UVP-Bericht vom Büro Knoblich Stand 05.08.2020. Die Einzelvorhaben der Planänderung stellen sich wie folgt dar:

Baubedingt (Bauzeit 2 Jahre):

- Transportaufkommen für Materialtransport ca. 84.000 LKW-Fahrten, davon im 2. Baujahr ca. 6.800 LKW-Fahrten/Monat
- Bewegung von 0,3 Mio. m<sup>3</sup> Oberboden
- Lagerung von 0,17 Mio. m<sup>3</sup> Erdmasse in Mieten (11,53 ha für bis zu 5 Jahre)
- Errichtung Baustelleneinrichtungsfläche 3,04 ha

Anlagebedingt:

- Vorfelderweiterung + 39,42 ha
- Neubau Regenrückhaltebecken + 0,21 ha
- Neubau Enteisungsflächen + 16,51 ha
- Ergänzung Rollwegesystem + 5,02 ha
- Neubau Funktionsflächen + 3,96 ha
- Errichtung eines Zaunes auf Leipziger Flur

Betriebsbedingt:

- Erhöhung der Flugbewegungen: 79.218 Flugbewegungen 2018
- Prognosenufall + 38,8 % auf 109.886 Flugbewegungen
- Planungsfall + 48,9 % auf 117.993 Flugbewegungen

Ein Scopingtermin nach § 5 UVPG, unter Beteiligung der Stadt Leipzig, hat nicht stattgefunden. Die vorgenommene Abgrenzung des Untersuchungsraumes in einen standortbezogenen Untersuchungsraum bis zur A 14 im Norden und zur B6 bzw. Bahntrasse im Süden und Teiluntersuchungsräume für Fluglärm, Bodenlärm und Baulärm sowie Luftschadstoffe und Klima ist nicht für jedes Schutzgut nachvollziehbar. Selbiges gilt für die Untersuchungsmethodik, -inhalte und Bewertungskriterien. Schutzgüter werden nicht korrekt bezeichnet oder nicht korrekt gemeinsam mit anderen betrachtet.

Hinsichtlich des Berichtes ist auf Nachfolgendes hinzuweisen:

Bei einer geplanten dauerhaften Neuversiegelung von insgesamt 65,12 ha sind auch für die jeweiligen Neubauten Alternativen in die Betrachtung einzubeziehen. Im Planfeststellungsverfahren müssen auch anderweitige Lösungsmöglichkeiten untersucht werden, wenn sie sich von der Sache her aufdrängen oder zumindest naheliegen oder wenn ein Verfahrensbeteiligter sie vorschlägt.<sup>1</sup> Als Istzustand wird der Prognosenufall und nicht der Bestand, wie er sich 2018 darstellt, betrachtet.

Die Schutzgutbewertung des Bestandes erfolgt verbal argumentativ. Eine methodische Her- bzw. Ableitung erfolgt nicht. Ebenso findet auch keine Quantifizierung statt. Kritisch gesehen wird die Einschätzung, dass bei einer Vorbelastung grundsätzlich von einer geringen Empfindlichkeit gegenüber einer weiteren Belastung ausgegangen wird. Eine hohe Vorbelastung kann auch eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einer Zusatzbelastung bedeuten. Die Begriffe Schutzwürdigkeit

und Empfindlichkeit werden als Synonyme verwendet. Bei der Bewertung der Teilvorhaben auf die Schutzgüter fehlt eine nachvollziehbare Methodik, insbesondere hinsichtlich des Bewertungsmaßstabes und der Ziele.

Beim Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit fehlen Angaben zu der Anzahl der betroffenen Menschen, insbesondere auch der vulnerablen Bevölkerungsgruppen. Unberücksichtigt bleiben die Lichtemissionen, die sowohl für die Menschen und ihre Gesundheit wie auch Auswirkungen auf die Tierwelt haben können.

Beim Schutzgut Fläche wird nicht die tatsächliche Neuversiegelung bewertet, sondern nur die bauplanerische Nutzungsänderung. Das Ziel des Flächenparens wäre hier anzusprechen. Fraglich ist die Definition des Begriffs Flächeninanspruchnahme. Das Büro Knoblich geht hier lediglich von 9,87 ha, vormals landwirtschaftlich genutzter Flächen, aus. Dass die dauerhafte Flächeninanspruchnahme tatsächlich durch Neuversiegelung 65,12 ha betragen wird, bleibt unberücksichtigt. Die Ausführungen, nachdem aber bereits die 9,87 ha über der sächsischen Zielsetzung von unter 2,0 ha/d liegt, wird mit der überregionalen Bedeutung des Flughafens begründet.

Für das Schutzgut Boden wird insbesondere im Südosten der geplanten Vorfelderweiterung eine hohe Empfindlichkeit bescheinigt, Auswirkung auf die Bewertung des Vorhabens hat dies allerdings nicht. Die Verluste der Bodenfunktionen sollen ausgeglichen werden. Dies erscheint fraglich. Eine Neuversiegelung kann nur durch Entsiegelung kompensiert werden und eine Inanspruchnahme von Ackerböden mit einer hohen Empfindlichkeit ist nicht ausgleichbar.

Die Schutzgüter Fauna, Flora und Biologische Vielfalt (nicht Biodiversität) werden als ein gemeinsames Schutzgut betrachtet. Obwohl dargelegt wird, dass ein Konfliktschwerpunkt durch den Verlust von Lebensräumen und den Verlust von Individuen durch den Bau bestehen würde, werden die Auswirkungen durch Licht, Flug- und Bodenlärm, insbesondere auch durch die geplanten baulichen Erweiterungen lediglich als Vorbelastung behandelt.

Zum Schutzgut Biologische Vielfalt finden sich keine Ausführungen außer dem Hinweis, dass mit zunehmenden Stickstoffeinträgen eine Zunahme an Hochgräsern und eine Abnahme der Artenvielfalt zu erwarten sei.

Abschnitt 4.1 des UVP-Berichts (S. 99) führt die bestandskräftigen Lärminderungsmaßnahmen auf. Diese geben den Sachstand nicht vollständig wieder. Beispielsweise ist nicht begründet, dass die Lärmschutzmaßnahme *„Errichtung einer Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe sowie Verpflichtung, die Errichtung für alle Triebwerksprobeläufe mit einer Triebwerksprobeleistung > idle (=Leerlauf) zu nutzen.“* weiter bestehen bleibt. Zur Begründung wird auf den Abschnitt zum Bodenlärmgutachten verwiesen. Wie dort angegeben, ist der Sachverhalt erklärungsbedürftig und entsprechend zu ergänzen /ändern, ggf. mittels Stellungnahme.

Eine weitere Unvollständigkeit betrifft die Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Im verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses von 2004 sind relevante Maßnahmen zum Nachtschutzgebiet verankert, die im UVP-Bericht nicht dargestellt sind. Insbesondere ist hinsichtlich der Festlegung des Nachtschutzgebietes unter A II.4.9.3. verankert: *„Die Planfeststellungsbehörde behält sich nachträgliche Anordnungen, insbesondere zur Abgrenzung des Nachtschutzgebietes für den Fall vor, dass in zwei aufeinander folgenden Jahren das so berechnete Gebiet über das planfestgestellte Nachtschutzgebiet oder das Nachtschutzgebiet nach Inbetriebnahme, sofern dies weiterreicht, hinausgeht. Ab dem Jahr 2019 bleiben nachträgliche Anordnungen vorbehalten, sofern die jeweilige Überprüfung hierfür ein Erfordernis ergibt.“*

Es ist zu hinterfragen, warum diese Maßnahmen im UVP-Bericht nicht benannt sind.

Der UVP-Bericht kommt zu dem Schluss: *„Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass planbedingt erhebliche Umweltauswirkungen durch Fluglärm nicht zu erwarten sind“*. Diese Aussage wird in Beachtung der vorgelegten Unterlagen nicht nachvollzogen, da nur der

Berechnung der Nachtschutzzone, nicht jedoch der Spezifik des Flughafenbetriebs im Nachtzeitraum Rechnung getragen wurde. Eine Neuberechnung des Nachtschutzgebietes für das Prognosejahr 2032 für den Prognosenullfall sowie den Planfall erfolgte nicht. Durch den nächtlichen Einsatz von mehr Großraumflugzeugen ist zu erwarten, dass die Anwohnerinnen und Anwohner unterhalb der An- bzw. Abflugrouten häufiger in einer Einzelnacht durch die Überflüge geweckt werden. Diesbezüglich wird auf die genaueren Ausführungen im Abschnitt zu den Datenerfassungssystemen im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der gleichmäßigen Bahnnutzung verwiesen.

Der Bericht ist insoweit zu überarbeiten.

### **Verkehrliche Belange**

Der Erweiterung des Flughafengeländes kann ohne weiterführende verkehrliche Betrachtungen nicht zugestimmt werden. Die Ausweitung des Flughafens wird Auswirkungen auf die verkehrlichen Anlagen der Stadt Leipzig und den in Aufstellung befindlichen B-Plan 422 „Radefelder Allee West“ haben. Dies betrifft gemäß den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung den erforderlichen Ausbau des Knotens Gesnerstraße/Hugo-Junkers-Straße/Radefelder Allee. Dieser muss auch dann ausgebaut werden, wenn die geplante neue Anbindung an die B 6 westlich des Knotens B 6/Radefelder Allee kommt. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wer diese baulichen Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum plant, baut und finanziert. Unklar ist auch, ob die notwendigen Flächenbedarfe für die Radschnellverbindung Leipzig - Halle berücksichtigt wurden.

Es wird an dieser Stelle auf die „Verkehrsplanerische Machbarkeitsstudie Straßennetz Nordraum Leipzig/Nordraumuntersuchung“ (Abschlussbericht vom Mai 2019) (im Folgenden kurz „Nordraumuntersuchung“ genannt) sowie das LowCarb-Projekt und die darin erarbeiteten Maßnahmen hingewiesen. Als Teilprojekt von LowCarb gab es zudem die "ÖPNV-Studie zum Nordraum Leipzig" (Abschlussbericht vom 30. Juli 2019). Diese Studien und Pläne sind bei der Erweiterung des Flughafens zu berücksichtigen.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass für den Ausbau des Knotens Radefelder Allee/Hugo-Junkers-Straße ein städtebaulicher Vertrag zwischen Porsche und der Stadt Leipzig im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan 236 abgeschlossen wurde.

### **Verkehrsplanerische Untersuchung für den Flughafen Leipzig/Halle IVAS, März 2020**

Die zur Flughafenerweiterung erstellte Verkehrsuntersuchung ist aus Sicht der Stadt Leipzig unzureichend.

Die 15. Planänderung sieht für DHL u. a. den Bau neuer Parkhäuser, Trainingscenter, Frachtlager und Bürogebäude vor. Die Verkehrsuntersuchung geht bis 2032 von einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens aus, welches sich auf die Gesnerstraße (12 %) und die Hermann-Köhl-Straße (8 %) verteilt. Des Weiteren wurde die Leistungsfähigkeit der beiden Knoten Gesnerstraße/Hugo-Junkers-Straße/Radefelder Allee und B6/Heinrich-von-Stephan-Straße, unter der Annahme geprüft, dass das Bebauungsplangebiet 422 an die B6 angeschlossen wird und die S8 in Schkeuditz verlegt wird. Ergebnis ist, dass der Knoten Gesnerstraße/Hugo-Junkers-Straße/Radefelder Allee nicht leistungsfähig ist und dringend ausgebaut werden müsste. Offen bleibt, wer die Erweiterungen des Verkehrsnetzes tatsächlich herstellt. Hierzu gibt es zwingenden Klärungsbedarf!

Unabhängig davon wurden in der Verkehrsuntersuchung aus Sicht der Stadt Leipzig verschiedene Punkte nur unzureichend bzw. gar nicht betrachtet:

- Aus der Untersuchung geht nicht hervor, welche neuen Strukturen im Umfeld des Flughafens mitbetrachtet wurden. Insbesondere betrifft das den Bebauungsplan "Freirodaer Weg" der Stadt Schkeuditz, das GVZ-Umfeld mit seinem wesentlichen Bestandteil, dem Porsche-Werk,

und den Bebauungsplan 422. Ebenfalls ist nicht erkennbar, ob und in welchen Teilen die verwendeten Strukturwerte zum Gebiet des Bebauungsplans 422 sowie zum Flughafengelände im Vergleich zur o.g. Nordraumuntersuchung weiter detailliert wurden oder nicht.

- Nach Auffassung der Stadt Leipzig sollten die kompletten Strukturannahmen der Nordraumuntersuchung für den Prognosefall des Flughafenausbaus als Grundlage verwendet werden. Dies wäre konkret abzustimmen.
- Des Weiteren wurde nicht der Fall untersucht, dass das Bebauungsplangebiet 422 nicht an die B6 angebunden wird. Es ist derzeit offen, in welcher Zeitschiene der Bebauungsplan bearbeitet wird.
- Zudem wäre es sinnvoll, wenn die Verkehrsuntersuchung zur 15. Planänderung im Zusammenhang mit der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan "Freirodaer Weg" der Stadt Schkeuditz durchgeführt worden wäre. Dieser Bebauungsplan grenzt westlich an das betrachtete Gebiet an, beherbergt den Campus DHL und wird auch über die Hermann-Köhl-Straße erschlossen. Beide Vorhaben stehen im Zusammenhang.
- Aussagen zur Verkehrsverlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund fehlen in der Untersuchung. Im o.g. Projekt Low-Carb wurden Verbesserungsmöglichkeiten für den ÖPNV im Umkreis untersucht, zusätzlich liegt die Vorzugstrasse der Radschnellverbindung Leipzig - Halle unmittelbar südlich des Gebietes. Eine Unterstützung/Berücksichtigung dieser Maßnahmen durch die/in der Planung könnte dazu beitragen, die Verkehre zu verlagern.

#### Weitere verkehrliche Hinweise

Direkt westlich angrenzend an die Radefelder Allee ist im Zuge der Flughafenerweiterung eine extensive Grünfläche geplant. Die Realisierung kann nicht zur Gänze garantiert werden, da ein Ausbau der Radefelder Allee, ggf. mit Flächeninanspruchnahme in westlicher Richtung, zurzeit geprüft wird.

Die Ersatzfläche für die Feldlerche im Bereich der Radefelder Allee ist ggf. in westliche Richtung zu verschieben, da durch einen potenziellen Ausbau der Radefelder Allee der Mindestabstand verschoben werden müsste.

#### Stadtentwicklung / Bebauungspläne

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

Die Erweiterungsflächen befinden sich teilweise innerhalb des Geltungsbereiches des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 422 "Radefelder Allee West" (Beschluss vom 21.09.2016). Im weiteren Planverfahren kann hier in Abstimmung mit dem Flächeneigentümer eine Anpassung vorgenommen werden.

Es sollte sichergestellt sein, dass bei der vorliegenden Änderung des Planfeststellungsbeschlusses eine gewerbliche Flächenaktivierung des Geltungsbereiches für den Bebauungsplan Nr. 422 "Radefelder Allee West" nicht behindert wird. Dies betrifft insbesondere zulässige Schallemissionen, Ableitung von Niederschlagswasser, Nutzung des Rückhaltebeckens "Kalter Born" und Verkehrserschließung. Die Fläche stellt eine der letzten industriell nutzbaren Potenziale

innerhalb der Stadt Leipzig dar und ist bereits im "Flächenentwicklungskonzept Leipzig-Nord" als geeignet dargestellt.

Wir gehen davon aus, dass bei den erstellten Gutachten nicht nur der Bestand, sondern auch die bereits in Kraft getretenen Bebauungspläne mit den entsprechenden Nutzungsmöglichkeiten (insbesondere Bebauungsplan Nr. 236 "Radefelder Allee Südost") berücksichtigt sind. Dies betrifft insbesondere Gutachten zu Schallemissionen, Klima, Luftschadstoffe, Umgang mit Niederschlagswasser.

### **Wirtschaftliche Belange**

Die Ansiedlung des europäischen Luftfracht-Drehkreuzes von DHL hat den Flughafen Leipzig/Halle zu einem europaweit bedeutenden Logistikstandort entwickelt (fünftgrößter Frachtflughafen EU). Neben ca. 10.000 Arbeitsplätzen (davon ca. 6.000 DHL) ist die Leuchtturmwirkung für Logistik- und Produktionsbetriebe bedeutend. Gerade in der Pandemie ist die Luftfrachtfunktion beachtlich und mit stetigem Wachstum verbunden.

Im Planfeststellungsverfahren sind mehrere Büro- und Funktionsgebäude (ca. 140.000 m<sup>2</sup> Grundfläche) vorgesehen, welche zu zusätzlichen Arbeitsplätzen und regionaler Wertschöpfung führen. Dies ist positiv zu werten.

Aufgrund des Wachstums und größerer Flugzeuge werden zusätzlich Vorfeldflächen benötigt. Diese können sehr nah am Sortierzentrum platziert werden, um kurze Transportwege zu ermöglichen. Damit verbunden ist allerdings eine zusätzliche Lärmbelastung im südöstlich an den Flughafen angrenzenden Bereich, der auf der Gemarkung der Stadt Leipzig liegt. Da dort das Industriegebiet „Radefelder Allee West“ (Bebauungsplan 422) geplant ist, ist sicherzustellen, dass an diesem Standort zusätzliche Lärmemissionen darstellbar sind (siehe auch Bedenken und Hinweise unter „Stadtentwicklung/Bebauungspläne“ in dieser Stellungnahme)

### **Untere Wasserbehörde**

Der Antrag beinhaltet den Antrag auf Erteilung der wasserrechtlichen Genehmigung des Entwässerungssystems, bestehend u. a. aus den Enteisungswasserstapelbecken Ost I und II, einer Pumpstation Flugzeugenteisung/häusliches Abwasser, einem Regenüberlauf LFA sowie einem neuen Regenklärbecken einschließlich aller Zu- und Ableitungen. Im Rahmen der Planänderung erfolgt u. a. eine Flächenerweiterung um ca. 10 ha, die auch Flächen betreffen, die sich außerhalb des Landkreises Nordsachsen auf dem Territorium der Stadt Leipzig befinden. O. g. Anlagen befinden sich teilweise in diesen Bereichen.

Das Landratsamt Nordsachsen hat mit Schreiben vom 18.09.2020 bei der Landesdirektion Sachsen im Sinne des § 2 Satz 2 der Sächsischen Wasserzuständigkeitsverordnung die Zuweisung der Zuständigkeit für alle Anlagen, also auch die auf dem Gebiet der Stadt Leipzig, aufgrund deren Integration in das Gesamtsystem Flughafen an die untere Wasserbehörde des Landkreises Nordsachsen beantragt. Nach Anhörung der Stadt Leipzig hat die Landesdirektion Sachsen mit Bescheid vom 16.10.2020 die untere Wasserbehörde des Landkreises für die wasserrechtlichen Entscheidungen zum Antrag auf Planänderung mit Flächenerweiterung auf dem Gebiet der Stadt Leipzig außerhalb der Grenze des Landkreises Nordsachsen für zuständig erklärt. Die Entscheidungen sind stets im Benehmen mit der Unteren Wasserbehörde zu treffen, eine Beteiligung der Stadt Leipzig wird also auch künftig gewährleistet.

### **Luftqualitätsgutachten**

Die Unterlagen sollten um Ausführungen zu den Emissionen von Benzo(a)pyren als Leitkomponente für polyzyklisch aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) ergänzt werden bzw. sollte nachvollziehbar dargelegt werden, warum ggf. eine rechnerische Untersuchung verzichtbar

ist. Gemäß 39. BImSchV gilt zum Schutz der menschlichen Gesundheit ein Zielwert für das Jahresmittel der Konzentration in Höhe von 1 ng/m<sup>3</sup>. PAK entstehen durch unvollständige Verbrennung. Quellen sind u.a. der Kraftfahrzeug- und Flugverkehr, weshalb diese Stoffgruppe insbesondere im Flughafenumfeld häufig in ein Biomonitoring einbezogen ist.

### Untere Naturschutzbehörde

Grundsätzlich erfolgt die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Leipzig nur für das Territorium der Stadt Leipzig.

#### Zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Unterlage 71-1)

Das Stadtgebiet ist direkt durch die Teilmaßnahmen Neubau Zaunstraße (Nr. 66) und Erweiterung Vorfeld (Nr. 72) betroffen, indirekt durch in das Stadtgebiet hineinreichende Störungen (visuell, akustisch) sowie die Zunahme der betriebsbedingten Überflüge.

Grundsätzlich muss belastbar begründet werden, wenn ein „Ausweichen“ von Vögeln in angrenzende Bereiche angenommen wird (ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang gewahrt). Dies gilt grundsätzlich auch für ubiquitäre Vogelarten. I.d.R. sind angrenzende Bereiche jedoch bereits besiedelt, wenn sie von der Habitatstruktur her geeignet sind. D.h. das Argument greift i.d.R. nicht. Auch im vorliegenden LBP wird ein solches Ausweichen nicht begründet. Somit ist von der Möglichkeit eines Ausweichens nicht auszugehen.

Im Bereich der Trasse und des direkten Nahbereichs der neu geplanten Zaunstraße befinden sich vier Revierpunkte der Feldlerche. Diese sind dauerhaft betroffen. Im Bereich der Vorfelderweiterung im Bereich der Stadt Leipzig befindet sich ein Revierpunkt der Feldlerche. Dieser wird mindestens für zwei Jahre beansprucht (danach Rückbau), jedoch auch danach ergeben sich Störungen durch die Zaunstraße. Die baubedingten Störungen bzw. Revierverluste von Feldlerchenbrutplätzen durch die Oberbodenlagerung auf der Fläche der Kompensationsmaßnahme A49 (11,26 ha) werden im LBP nicht analysiert.

Bzgl. der Feldlerche ist innerhalb des Stadtgebietes die Kompensationsmaßnahme A49 (11,26 ha) gelegen. Grundsätzlich kann die Pflege der Fläche als extensives Grünland für die Feldlerche günstig sein, was den Bruterfolg angeht, insbesondere durch die Anlage der Lerchenfenster (4 Stück / ha = ca. 45 Stück). Dass damit drei Revieräquivalente geschaffen werden können, erscheint zwar möglich, muss jedoch durch ein Monitoring, das mit einem Risikomanagement verbunden ist, überprüft werden. Falls die Feldlerchen doch weiterhin die Ackerfläche präferieren sollten anstelle des Grünlandes, ist das Feldlerchenfenster-Konzept entsprechend auszuweiten.

Die Konfliktanalyse bzgl. der Brutvögel wird in starkem Maße in den „artenschutzrechtlichen Fachbeitrag“ hinein verlagert, was fachlich zu beanstanden ist.

Die sehr wichtige Artengruppe der Insekten (z.B. Heuschrecken, Wildbienen, Schmetterlinge) bleibt unberücksichtigt. Aus fachlicher Sicht sind zumindest repräsentative Arten(teil)gruppen der Insekten und / oder gegenüber dem Vorhaben besonders empfindliche, gefährdete und ökologisch anspruchsvolle Schirm- bzw. Leitarten zu betrachten.

Die Störungen der Tierwelt im Umfeld des Flughafens durch den Anstieg der Flugbewegungen (s. auch Ausführungen zum Artenschutz und zu Natura 2000) bleiben weitestgehend unberücksichtigt.

Unberücksichtigt bleiben auch die Beeinträchtigungen der Flora und Fauna durch die beträchtliche Erhöhung der Temperatur durch die umfangreichen Versiegelungen (Erweiterung des Vorfeldes um 39 ha).

Der Einschätzung, dass der Verlust von 10 ha Ackerfläche, darunter Flächen auf dem Territorium der Stadt Leipzig (ca. 4,5 ha), zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft führt, kann nicht gefolgt werden. Es ist zwar richtig, dass der Bereich für die

Erholungsnutzung kaum genutzt wird, jedoch sind Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch den Neubau der Zaunstraße zu prognostizieren, die als erheblich einzustufen sind.

#### Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 72-1)

Auch wenn es, wie auf Seite 10 dargelegt, baubedingt nicht zu einer kontinuierlichen Schallkulisse kommen sollte, sind insbesondere kurzzeitige Lärmereignisse in hohem Maße geeignet, Schreckreaktionen bei Brutvögeln zu erzeugen (Fluchtreaktionen, deutliche Erhöhung des allg. Stresspegels), die das Brutgeschehen erheblich beeinträchtigen können. Dieser Aspekt wird im Artenschutzbeitrag nicht betrachtet.

Die Zunahme des Flugverkehrsaufkommens ist mit der Zunahme von Überflügen und den damit einhergehenden zusätzlichen Lärmereignissen und visuellen Störungen verbunden. Insbesondere die Zunahme von Großraumflugzeugen kann sich hierbei auswirken. Die im Fachbeitrag Artenschutz vorgebrachte Argumentation für eine Verneinung der Erheblichkeit, dass bereits eine erhebliche Vorbelastung besteht (S. 11, 1. Absatz), greift nicht, da bei einer bestehenden Vorbelastung Zusatzbelastungen besonders stark ins Gewicht fallen, da z.B. so Schwellenwerte umso schneller überschritten werden können. D.h. bei der bestehenden Vorbelastung wirken sich die zusätzlichen Überflüge umso gravierender aus.

Auch diskontinuierlicher Lärm ist dazu geeignet, die Kommunikation der Vögel untereinander zu stören, Ausweichverhalten und Fluchtreaktionen auszulösen.

Vögel in der Nähe von Flughäfen können zwar ihren Gesang zeitlich auf die Verlärmungszeiten hin anpassen, wie Untersuchungen am Flughafen Tegel gezeigt haben (dort beginnen die Vögel früher zu singen [D. Dominoni et al., Ecology and Evolution 2016; 6(17): 6151–6159]), dies kann jedoch ihre Fitness verschlechtern und damit langfristig schädigen. Durch die Verstärkung der Verlärmung in den frühen Morgenstunden kann das Gesangsgeschehen im Umfeld des Flughafens Leipzig/Halle sich stärker in die späteren Morgenstunden verschieben, was insgesamt z.B. auch zu einer Verkürzung anderer wichtiger Aktionsphasen (so die Nahrungssuche) führen kann.

Der nächtliche Flugverkehr kann zudem auch (außerhalb der Gesangszeit) für ruhende bzw. schlafende Vögel zu einer stärkeren Beunruhigung und somit ebenfalls zu einer Verschlechterung der Fitness führen, was z.B. zu einem verminderten Reproduktionserfolg oder auch zu einem Abwandern führen kann.

Im Fachbeitrag Artenschutz wird ausgeführt, dass der Zeitraum 5 bis 6 Uhr bereits in die Zeit mit hoher Gesangsintensität fällt, dies jedoch nicht relevant sei, da das „Gros der KEP-Luftverkehre“ bis dahin bereits abgewickelt sei und auch nur ein geringes Level überhaupt erreicht wird. Eine differenziertere Argumentation erfolgt hierbei nicht (so keinerlei artbezogene und raumbezogene Differenzierung), so dass diese Aussagen als nicht belastbar einzustufen sind. Im Juni geht die Sonne überdies bereits ab 4:54 Uhr auf; Reviergesang beginnt bei vielen Arten deutlich früher. Überdies gibt es auch nachtaktive Brutvogelarten, so der Waldkauz und die Waldohreule, die durch den verstärkten Nachtflugverkehr betroffen sein können. Dies wird im Fachbeitrag Artenschutz nicht thematisiert.

Somit ist auch der angenommene potenzielle Wirkraum hinsichtlich der Brutvögel (s. Kap. 4, Seite 11 ff.) von gut 290 ha, der nur den Nahbereich des Flughafens umfasst, für eine artenschutzrechtliche Betrachtung fachlich ungeeignet.

Im Fachbeitrag Artenschutz wird nicht erläutert, welche Landschaftsbereiche, z.B. im Leipziger Auensystem, in welchem Maße (Überflughöhen, Frequenz, Zeiten, Anteil Großraumflugzeuge usw.) zusätzlich überflogen werden. Daher ist eine räumlich differenzierte Auswirkungsprognose nicht möglich und auch Aussagen hierzu im Rahmen dieser Stellungnahme sind nicht möglich.

Grundsätzlich muss belastbar begründet werden, wenn ein „Ausweichen“ von Vögeln in angrenzende Bereiche angenommen wird (ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang

gewahrt). Dies gilt grundsätzlich auch für ubiquitäre Vogelarten. I.d.R. sind angrenzende Bereiche jedoch bereits besiedelt, wenn sie von der Habitatstruktur her geeignet sind. D.h. das Argument greift i.d.R. nicht. Auch im vorliegenden Fachbeitrag Artenschutz wird ein solches Ausweichen nicht begründet.

Hinsichtlich der im Stadtgebiet Leipzig betroffenen Feldlerche siehe die Ausführungen zum LBP. Insgesamt ist das CEF-/FCS-Maßnahmenkonzept für diese Art fachlich fundiert und nachvollziehbar. Das Maßnahmenkonzept ist mit einem Monitoring inkl. Risikomanagement zu koppeln.

Fledermäuse sind anders als die vorwiegend optisch orientierten Vögel auf ihr Gehör angewiesen, mit dem sie sich im Dunkel orientieren. Von mehreren Fledermausarten wie Großes Mausohr und Braunes Langohr ist eine hohe Lärmempfindlichkeit bekannt. Fledermäuse haben große Aktivitätsradien und können sich je nach Art und Habitat 8 bis 20 km weit in einer Nacht vom Quartier entfernen. Es besteht ein reger Austausch zwischen den einzelnen Quartieren. Somit sind die Auswirkungen des Anstiegs des Nachflugverkehrs differenziert zu untersuchen und zu bewerten. Dies erfolgt im Fachbeitrag Artenschutz nicht. Der angesetzte potenzielle Wirkraum ist wie auch bei den Brutvögeln fachlich ungeeignet.

Die in Anhang 8.1 zum Fachbeitrag Artenschutz aufgeführten Zitate zu Einschätzungen von Fluglärm auf Vögel im Bereich anderer ausgewählter Flughäfen sind auf die spezielle Situation am Flughafen Leipzig-Halle – z.B. der signifikante Anstieg des Flugverkehrs von Großraumflugzeugen in den Nachtstunden und frühen Morgenstunden – höchstens sehr eingeschränkt verwendbar

#### FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum EU-Vogelschutzgebiet „Leipziger Auwald“ (Unterlage 74-1)

Das EU-Vogelschutzgebiet (SPA) „Leipziger Auwald“ kann durch den Anstieg von Überflügen in seinen Erhaltungszielen betroffen sein. Im Teilgebiet südlich Schkeuditz sind alle Vogelarten vorhanden, für die Erhaltungsziele festgelegt wurden.

Bei der Auswirkungsprognose für das EU-Vogelschutzgebiet hinsichtlich der Überflüge erfolgt die gleiche Argumentation wie im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (s. o.). Insofern treffen prinzipiell die gleichen Kritikpunkte zu wie bei der Unterlage 72-1.

Auf Seite 12 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wird argumentiert „Das SPA wird nur im Abflug und tagsüber in großer Höhe überflogen“. Genauere Daten werden nicht vorgelegt, so dass diese Aussage nicht bewertbar ist. Zudem ist davon auszugehen, dass gerade bei Abflügen die Stör- und Lärmwirkungen am größten sind. Bzgl. der Tages- bzw. Nachtzeiten wird auf die Kritikpunkte zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag verwiesen.

Der Satz auf Seite 12 „Zum anderen ist, abhängig von der Überflughöhe und örtlichen Vogelbeständen, eine mehr oder weniger hohe Kollisionsgefahr (Vogelschlag) anzunehmen“ wird in der weiteren Auswirkungsprognose nicht weiterverfolgt.

Auch wenn in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung argumentiert wird, dass die 22 Erhaltungszielarten tagaktiv sind, greifen die Kritikpunkte zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag auch für diese SPA-Arten (Überflüge in den frühen Morgenstunden [im Juni geht die Sonne bereits ab 4:54 Uhr auf; Reviertgesang beginnt bei vielen Arten deutlich früher], Stress mit möglichen Auswirkungen der Fitness auch durch nächtliche Störungen). Außerdem besteht gemäß Grundschutzverordnung ein Erhaltungsziel in dem Erhalt der Funktion des SPA als Wasservogellebensraum und als bedeutendes Nahrungs- und Rastgebiet für durchziehende und überwinternde Wasservogelarten, d.h. für deutlich mehr als die benannten 22 Arten. Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung beschäftigt sich mit diesem Erhaltungsziel und möglicher vorhabenbedingter Beeinträchtigungen nicht.

Die in Anhang 8.1 zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung aufgeführten Zitate zu Einschätzungen von Fluglärm auf Vögel im Bereich anderer ausgewählter Flughäfen sind auf die spezielle Situation am Flughafen Leipzig-Halle – z.B. der signifikante Anstieg des Flugverkehrs von

Großraumflugzeugen in den Nachtstunden und frühen Morgenstunden –nur eingeschränkt verwendbar.

#### FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum FFH-Gebiet „Leipziger Auensystem“ (Unterlage 76-1)

Zielarten des FFH-Gebietes „Leipziger Auensystem“ sind u.a. die Fledermausarten Großes Mausohr und Mopsfledermaus.

Fledermäuse sind anders als die vorwiegend optisch orientierten Vögel auf ihr Gehör angewiesen, mit dem sie sich im Dunkel orientieren. Für die Art Großes Mausohr ist eine hohe Lärmempfindlichkeit bekannt. Fledermäuse haben große Aktivitätsradien und können sich je nach Art und Habitat 8 bis 20 km weit in einer Nacht vom Quartier entfernen. Es besteht ein reger Austausch zwischen den einzelnen Quartieren. Somit können auch Quartiere außerhalb des FFH-Gebietes in direktem funktionalen Kontext zu den Quartieren und Vorkommen innerhalb des Schutzgebietes stehen. Somit wären die Auswirkungen des Anstiegs des Nachtflugverkehrs differenziert zu untersuchen und zu bewerten. Hinsichtlich des Aspektes Kollisionsrisiko wäre eine Verschneidung der anzunehmenden Aktionsräume und Flughöhen der Fledermäuse mit den Flugkorridoren, deren räumliche Ausdehnung und Höhen sowie der Frequenz von Überflügen notwendig. Dies erfolgt in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung jedoch nicht.

Hinsichtlich der Auswirkungsprognose für die Vogelarten, die als charakteristische Tierarten der FFH-Lebensraumtypen in Betracht kommen (der dahingehenden Auswahl kann gefolgt werden), trifft prinzipiell das gleiche zu wie für die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum EU-Vogelschutzgebiet „Leipziger Auwald“ bzw. den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und LBP (nachtaktive Vogelarten).

#### FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum FFH-Gebiet „Brösen Glesien und Tannenwald“ (Unterlage 75-1)

Zielart des FFH-Gebietes „Brösen Glesien und Tannenwald“ ist u. a. die Fledermausart Großes Mausohr.

Fledermäuse sind anders als die vorwiegend optisch orientierten Vögel auf ihr Gehör angewiesen, mit dem sie sich im Dunkel orientieren. Für die Art Großes Mausohr ist eine hohe Lärmempfindlichkeit bekannt. Fledermäuse haben große Aktivitätsradien und können sich je nach Art und Habitat 8 bis 20 km weit in einer Nacht vom Quartier entfernen. Es besteht ein reger Austausch zwischen den einzelnen Quartieren. Somit können auch Quartiere außerhalb des FFH-Gebietes in direktem funktionalen Kontext zu den Quartieren und Vorkommen innerhalb des Schutzgebietes stehen. Somit wären die Auswirkungen des Anstiegs des Nachtflugverkehrs differenziert zu untersuchen und zu bewerten. Hinsichtlich des Aspektes Kollisionsrisiko wäre eine Verschneidung der anzunehmenden Aktionsräume und Flughöhen der Fledermäuse mit den Flugkorridoren, deren räumliche Ausdehnung und Höhen sowie der Frequenz von Überflügen notwendig. Beim sog. Ostbetrieb ist z.B. von einer Überflughöhe von lediglich 230 m über Grund auszugehen (siehe Seite 12 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung). Dies erfolgt in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung jedoch nicht (ähnlich wie bei der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum FFH-Gebiet „Leipziger Auensystem“).

Hinsichtlich der Auswirkungsprognose für die Vogelarten, die als charakteristische Tierarten der FFH-Lebensraumtypen in Betracht kommen (der dahingehenden Auswahl kann gefolgt werden), trifft prinzipiell das gleiche zu wie für die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum EU-Vogelschutzgebiet „Leipziger Auwald“ bzw. den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und LBP (nachtaktive Vogelarten).

## Ableitung von Wasser in die Elster-Luppe-Aue und zum Grundwasser

Für die Erweiterung von Vorfeld-, Flugbetriebsflächen und Hochbauflächen ist die Erhöhung der Niederschlagswasserrückhalte- und Ableitkapazität geplant.

Hinsichtlich der Einleitung von abzuleitendem Oberflächenwasser ist im Kontext mit dem Verfahren zur wasserrechtlichen Erlaubnis über Einleitung in die Luppe folgendes zu berücksichtigen: Derzeit laufen umfangreiche Konzeptionen und Planungen für eine Revitalisierung des Leipziger Auensystems. Durch 13 Expertinnen und Experten des behördlichen Naturschutzes, der Naturschutzverbände, der Kommunalverwaltung Leipzig und der Wissenschaft ist jüngst ein Strategiepapier mit einem umfangreichen Maßnahmenkatalog erstellt worden, welches auch von Staatsminister Wolfram Günther sehr positiv aufgenommen wurde und zur der Initiierung eines Naturschutzgroßprojektes führen soll. In dem Maßnahmenkatalog ist u.a. die Umgestaltung der Neuen Luppe zum Hochflutbett vorgeschlagen (Maßnahme M 9b)

([https://www.ufz.de/export/data/global/245354\\_DP\\_9\\_2020\\_Wirthetal.pdf](https://www.ufz.de/export/data/global/245354_DP_9_2020_Wirthetal.pdf)).

Zu berücksichtigen ist auch, dass Angaben zu den Grundwasserkörpern mit Stand 2015 nach den letzten Dürrejahre sicherlich nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten entsprechen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Grundwassersituation seitdem deutlich verschlechtert hat (Absenkung des Grundwasserflurabstandes). Vermutlich wird sich diese Situation in den nächsten Jahren noch deutlich verschärfen.

## Landschaftsplanerische Belange

Die Erweiterungsfläche befindet sich mit ca. 9,8 ha auf dem Gebiet der Stadt Leipzig. Die Stadt Leipzig ist damit direkt von den Ausbauplänen betroffen. Aktuell wird die Fläche auf städtischer Flur landwirtschaftlich genutzt. Als großflächiger Offenlandbereich ist das Areal für die Entstehung von Kaltluft relevant. Auch der Landschaftsplan der Stadt Leipzig stellt das betroffene Areal als Gebiet zum Erhalt von Frisch- und Kaltluftentstehung dar. Nach Prüfung der Planhinweiskarte der Klimaanalyse der Stadt Leipzig wird der betroffenen Fläche jedoch keine bedeutende klimaökologische Funktion für das Lokalklima der Stadt Leipzig – insbesondere der Siedlungsflächen - zugewiesen.

Auch wenn das Lokalklima der Stadt durch die geplante Versiegelung und Überbauung von Flächen nicht direkt betroffen ist, so führt die Realisierung des Bauvorhabens doch zu einer verstärkten sommerlichen Aufheizung und nachteiligen Beeinflussung des Mikroklimas. Die Stadt Leipzig empfiehlt daher zu prüfen, ob dieser Effekt durch landschaftsplanerische Maßnahmen (z.B. Dach- und Fassadenbegrünung, Wasserrückhaltung und Verdunstung) reduziert werden kann.

Die Landschaft im Nordwestraum von Leipzig ist durch das vorhandene Flughafenareal, die Autobahn A14, sowie das Gewerbegebiet (Güterverkehrszentrum und Porsche) bereits stark anthropogen überprägt und weist nur eine nachgeordnete Funktion als Erholungsraum auf. Um die nachteiligen Wirkungen der zunehmenden Verdichtung und Versiegelung trotzdem zu reduzieren, sollten in der weiteren Planung alle Möglichkeiten der landschaftspflegerischen Gestaltung (z.B. Dach- und Fassadenbegrünung, Gehölzplantagen oder Entwicklung von Krautsäumen entlang von linearen Strukturen wie Zäunen oder Betriebsstraßen) genutzt werden.

## Landwirtschaftliche Belange

Die Stadt Leipzig ist gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan beim Flächenbedarf speziell bei der Ausgleichsmaßnahme A 49 betroffen. Diese Maßnahme beinhaltet die Anlage von Extensivgrünland auf insgesamt 11,26 ha, wobei zur Förderung des Bruterfolges speziell der Feldlerche mindestens 4 Lerchenfenster/ha zusätzlich gestaltet werden sollen. Die benötigte Fläche wird derzeit ackerbaulich genutzt und liegt demzufolge auch in einem digitalisierten Ackerlandfeldblock mit der Bezeichnung AL-198-244789. Es wird davon ausgegangen, dass mit dem Landwirtschaftsbetrieb, der die Fläche gegenwärtig nutzt, eine Abstimmung zu der Kompensationsmaßnahme erfolgte. Ein Pachtverhältnis ist über die Grundstücke nicht bekannt.

Die Ausgleichsfläche grenzt unmittelbar an das städtische Flurstück 438/8 der Gemarkung Lützschena.

### **Städtisches Eigentum**

Zur Baustelleneinrichtung ist gemäß Grunderwerbsverzeichnis der Erwerb einer Teilfläche von 452 m<sup>2</sup> des städtischen Flurstückes 412/2 Gemarkung Lützschena erforderlich. Die Stadt befindet sich bereits in Kaufverhandlungen mit der Flughafen Leipzig/Halle GmbH. Diese Verhandlungen betreffen den Ankauf des gesamten Flurstücks.

### **Sonstige Hinweise**

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat davon abgesehen, ein dem Planfeststellungsverfahren vorlaufendes Raumordnungsverfahren, in welchem gemäß § 15 Abs. 1 ROG die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen geprüft wird, zu beantragen. Die Begründung für diese Entscheidung im Antragsschreiben zum Planfeststellungsverfahren, S. 33 Nr. 5.3.1 ist nicht ohne weiteres nachvollziehbar und sollte insbesondere bzgl. der Raumbedeutsamkeit noch genauer erläutert werden.

Eine geplante temporäre Oberbodenmiete befindet sich direkt westlich angrenzend an die Radefelder Allee. Eine Abstimmung mit der Stadt Leipzig und ggf. dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) ist erforderlich.

Dem Grunderwerbsverzeichnis liegt keine Eigentümerliste bei.

Mit freundlichen Grüßen

GNP 08L

NF-Mon

RVR-H

SCHWELLE 08L

FFM08

Senderhaus  
LLZ 26

FFM08

Landekursender 26

ograph 08

Z 08

Windrichtungszeiger 08

A1 A2

B

A2

C

DA2

DP2

EVG  
Nordwest

BAB A14

er Kreuz

W1

