

Änderungsplanfeststellungs- beschluss

Flughafen Leipzig/Halle
Frachtzentrum Süd
6. Planänderung

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Herr Paul

Durchwahl
Telefon +49 341 977-3210
Telefax +49 341 97779-1199

Dieter.Paul@
lds.sachsen.de*

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
32-0522/1234/16

Leipzig,
18. Februar 2026

MACH 
WAS
WICHTIGES
Arbeiten im Öffentlichen Dienst Sachsen

Postanschrift:
Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Besucheranschrift:
Landesdirektion Sachsen
Braustraße 2
04107 Leipzig

www.lds.sachsen.de

Bankverbindung:
Empfänger
Hauptkasse des Freistaates Sach-
sen

IBAN
DE22 8600 0000 0086 0015 22
BIC MARK DEF1 860
Deutsche Bundesbank

Verkehrsverbindung:
Zu erreichen mit der
Buslinie 89

Für Besucher mit Behinderungen
befindet sich ein gekennzeichnete
Parkplatz in der Braustraße.

*Informationen zum Zugang für ver-
schlüsselte / signierte E-Mails / elektro-
nische Dokumente sowie elektronische
Zugangswege finden Sie unter
www.lds.sachsen.de/kontakt.

Informationen zum Datenschutz finden Sie
unter www.lds.sachsen.de/datenschutz.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
A TENOR.....	9
I Feststellung des Plans.....	9
II Festgestellte Planunterlagen.....	9
III Aufgehobene Planunterlagen.....	9
IV Nebenbestimmungen.....	10
V Sofortvollzug	13
VI Kosten.....	13
B SACHVERHALT.....	13
I Beschreibung des geänderten Vorhabens.....	13
II Ablauf des Planänderungsverfahrens	16
1 Antragstellung	16
2 Antragsunterlagen	16
3 Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange	16
4 Vorprüfung zum Bestehen einer UVP-Pflicht	17
5 Öffentliche Planauslegung	20
6 Plantekture	20
7 Verzicht auf einen Erörterungstermin	21
C ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE.....	22
I Verfahren	22
1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit	22
2 Umfang der Planfeststellung	22
3 Verhältnis zur Plangenehmigung vom 19. September 2003	23
4 Verfahrensvorschriften	23
II Umweltverträglichkeitsprüfung.....	23
1 Rechtsgrundlagen.....	23
2 Verfahren der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung	25
3 Gegenstand der UVP und UVP-Bericht	26
4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen und schutzgutbezogene begründete Bewertung	27
III Materiell-rechtliche Würdigung.....	35
1 Erforderlichkeit.....	35
1.1 Ergänzung und Änderung der Hochbauflächen	36
1.2 Änderungen und Ergänzungen der landseitigen Verkehrsflächen	36
1.3 Änderung und Ergänzung nicht öffentlicher Verkehrsflächen	37
1.4 Ausgliederung der südlichen Straßenabschnitte	37

2	Planungsalternativen und Dimensionierung	38
3	Wasserwirtschaftliche Belange	38
3.1	Oberflächenentwässerung	38
3.2	Schmutzwasserentsorgung	40
3.3	Auswirkungen auf das Grundwasser	40
3.3.1	Allgemeines	40
3.3.2	Potenziell betroffener Wasserkörper	42
3.3.3	Planänderungsbedingte Auswirkungen	42
3.3.3.1	Verschlechterungsverbot	43
3.3.3.2	Verbesserungsgebot	44
3.4	Sonstiges	45
4	Forstliche Belange	45
5	Naturschutz und Landschaftspflege	46
5.1	Allgemeiner Schutz von Natur und Landschaft	46
5.1.1	Eingriffsregelung	46
5.1.2	Vorliegen und Umfang des Eingriffs in Natur und Landschaft	47
5.1.3	Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	52
5.1.4	Kompensationsmaßnahmen	54
5.1.5	Erfolgskontrolle für die landschaftspflegerischen Maßnahmen	60
5.2	Besonderer Artenschutz	61
5.2.1	Artenschutzrechtliche Verbote	61
5.2.2	Artenschutzfachliche Untersuchungen	62
5.2.3	Auswirkungen auf verbotsrelevante Arten	64
5.2.4	Konfliktvermeidende Maßnahmen	65
6	Immissionsschutz	70
7	Globaler Klimaschutz	71
7.1	Nationale Klimaschutzziele des KSG	72
7.2	Rechtliche Vorgaben zur Ermittlung und Bewertung der THG-Emissionen	73
7.3	Ausführungen im UVP-Bericht	75
7.4	Beurteilung der Planfeststellungsbehörde	75
8	Bodenschutz und abfallrechtliche Belange	79
8.1	Bodenabtrag und -aushub, Zwischenlagerung und Wiederverwendung	79
8.2	Versiegelung und Verdichtung von Böden	80
8.3	Materialien und Abfälle aus Rückbaumaßnahmen	81
9	Regionalplanung	83
10	Kommunale Belange	84
11	Sonstige öffentliche Belange	84
11.1	Kampfmittelgefährdung	84
11.2	Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung	84
11.3	Eisenbahnbelange	85
12	Private Belange	86
IV	Zusammenfassung / Gesamtabwägung	87
V	Sofortvollzug	87
VI	Kostenentscheidung	87
D	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	87

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
a.F.	alte Fassung
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
4. BImSchV	Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
Buchst.	Buchstabe
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
°C	Grad Celsius
ca.	circa
CH ₄	Methan
CO ₂	Kohlendioxid
CO ₂ e	Kohlendioxid-Äquivalente
d. h.	das heißt
DN	Nennweite (von Rohrleitungen) in Millimeter
EG	Europäische Gemeinschaft
EG-ArtSchV	Verordnung (EG) des Rates vom 9. Dezember 1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (EG-Artenschutzverordnung)
ErsatzbaustoffV	Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke
ERVV	Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung)
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EUV	Vertrag über die Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft

f	folgende
ff	fortfolgende
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie)
FGL	Ferngasleitung
FGSV	Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FKW	perfluorierte Kohlenwasserstoffe
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GrwV	Verordnung zum Schutz des Grundwassers
GSE	Ground Support Equipment (Fahrzeuge und Anlagen zur Bodenabfertigung)
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
GWK	Grundwasserkörper
Gz.	Geschäftszeichen
ha	Hektar
H-FKW	teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe
HN	Höhennull
HS	Halbsatz
i. V. m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
km/h	Stundenkilometer
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LANA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung
LKW	Lastkraftwagen
l/s	Liter pro Sekunde
l/(s·km ²)	Liter pro Sekunde und Quadratkilometer
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftZuVO	Verordnung der Sächsischen Staatsregierung und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung
LWL	Lichtwellenleiter
m	Meter
m ²	Quadratmeter
m ³	Kubikmeter
m ³ /a	Kubikmeter pro Jahr
m ³ /d	Kubikmeter pro Tag
Mio.	Million(en)
mwN	mit weiteren Nachweisen
N ₂ O	Distickstoffmonoxid (Lachgas)
Nr(n).	Nummer(n)

o. g.	oben genannte(r)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
PKW	Personenkraftwagen
RKB	Regenklärbecken
RL 2000/60/EG	Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie)
Rn.	Randnummer(n)
RRB	Regenrückhaltebecken
S	Staatsstraße
S.	Seite(n)
SächsBO	Sächsische Bauordnung
SächsLPIG	Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (Sächsisches Landesplanungsgesetz)
SächsNatSchG	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsÖKoVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über das Ökokonto und das Kompensationskataster für den Freistaat Sachsen
SächsStrG	Straßengesetz für den Freistaat Sachsen
SächsVwKG	Verwaltungskostengesetz für den Freistaat Sachsen
SächsVwVfZG	Gesetz zur Regelung des Verwaltungsverfahrens- und des Verwaltungszustellungsrechts für den Freistaat Sachsen
SächsWaldG	Waldgesetz für den Freistaat Sachsen
SächsWG	Sächsisches Wassergesetz
SF ₆	Schwefelhexafluorid
sog.	sogenannte(r)
t	Tonne(n)
THG	Treibhausgase
UBA	Umwelt-Bundesamt
ü NN	Höhe über Normalnull (amtliches Höhensystem bis 1993)
USchadG	Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (Umweltschadensgesetz)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Umweltverträglichkeitsprüfungs-Richtlinie)
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VS-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutz-Richtlinie)

VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
z. B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer

Hinweis zu Rechtsprechungs-Fundstellenangaben:

Die angegebenen Rechtsprechungs-Fundstellen beziehen sich auf juris, sofern nicht ausdrücklich anders angegeben.

Die Landesdirektion Sachsen erlässt folgenden

Änderungsplanfeststellungsbeschluss:

A Tenor

I Feststellung des Plans

Der Plan zu dem Vorhaben „Flughafen Leipzig/Halle, Frachtzentrum Süd, 6. Planänderung“ wird nach Maßgabe der Ziffern II bis IV festgestellt.

II Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Unterlagen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
A 2a	Flughafengelände mit Frachtzentrum Süd, Übersichtslageplan	1 : 10.000	11.04.2024
B 1a	Frachtzentrum Süd, Plan der baulichen Anlagen, Index 00	1 : 5.000	11.04.2024
F 4a	Frachtzentrum Süd, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Lageplan 1, Index 00 mit folgender Maßgabe: Die Maßnahme E24 entfällt.	1 : 2.000	11.04.2024
F 15	Landschaftspflegerische Maßnahme E25, Lageplan, Index 01	1 : 2.000	08.05.2025

III Aufgehobene Planunterlagen

Die folgenden plangenehmigten Unterlagen werden aufgehoben und durch die unter II festgestellten Unterlagen ersetzt:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum der Plangenehmigung	ersetzt durch Unterlage
A 2	Flughafengelände mit Frachtzentrum Süd, Übersichtslageplan, Index 00	1 : 10.000	19.09.2003	A 2a
B 1	Frachtzentrum Süd, Plan der baulichen Anlagen, Index 03	1 : 5.000	07.04.2011	B 1a

F 4	Frachtzentrum Süd, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Lageplan 1, Index 04	1 : 2.000	07.04.2011	F 4a
-----	--	-----------	------------	------

--	--	--	--	--

IV Nebenbestimmungen

1 Allgemeine Nebenbestimmung

Jede Abweichung von den festgestellten Planunterlagen bedarf der vorherigen Zulassung durch die Planfeststellungsbehörde, welche entscheidet, ob eine wesentliche Änderung vorliegt oder nicht. Der Planfeststellungsbehörde sind diesbezüglich rechtzeitig aussagefähige Unterlagen zu übergeben.

2 Ladestraße

Die am 19. September 2003 plangenehmigte Ladestraße, die im Zusammenhang mit der durch Planfeststellungsbeschluss vom 17. März 2011 erfolgten planungsrechtlichen Zulassung der Anschlussgleisanlage Frachtzentrum Süd erweitert worden ist, bleibt – soweit sie bislang nicht zum Eigentümerweg im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 4c SächsStrG gewidmet worden ist – Privatstraße der Flughafen Leipzig/Halle GmbH. In diesem Umfang ist und bleibt sie rechtlicher Bestandteil der Anschlussgleisanlage Frachtzentrum Süd.

3 Naturschutz und Landschaftspflege

3.1 Maßnahmenblätter und abweichende Nebenbestimmungen

Die Vermeidungs-/Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Maßgabe der als Anlage beigefügten Maßnahmenblätter durchzuführen; diese sind verbindlicher Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Soweit sich Modifizierungen auf der Grundlage der festgestellten Pläne oder erlassener Nebenbestimmungen ergeben, sind diese Modifizierungen maßgeblich.

3.2 Vermeidungsmaßnahme V6

3.2.1 Zum Schutz eventuell vorkommender Zauneidechsen ist die Maßnahme V6 auf die verbliebenen un bebauten Flächen der Hochbaufelder DL/B und RV zu erstrecken.

3.2.2 Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH wird verpflichtet, vor Beginn der Absuchung der verbliebenen un bebauten Flächen der Hochbaufelder DL/B und RV auf Zauneidechsen optimierte Habitate für Zauneidechsen auf dem Flurstück 8/2, Flur 14 der Gemarkung Schkeuditz anzulegen. Diese Habitate müssen funktionsgerecht zur Verfügung stehen, bevor mit der Absuchung begonnen wird. Im Rahmen der Absuchung aufgefundene Tiere sind unverzüglich dorthin zu verbringen.

3.3 Zeitliche Beschränkung von Gehölzrodungen

Im Baubereich verbliebene Gehölzbestände dürfen nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis Ende Februar beseitigt werden.

3.4 Ersatzmaßnahme E25

3.4.1 Die Anlegung einer Staudenflur hat im Rahmen der Ersatzmaßnahme E25 auf der im Plan F 15 dafür vorgesehenen Fläche zu unterbleiben.

3.4.2 In der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist hinsichtlich der Auswahl und Anordnung der Baumarten auf die Sicherheit der Eisenbahnanlagen und des Eisenbahnverkehrs (DB-Strecke 5919) Rücksicht zu nehmen. Die sich aus der DB-Konzernrichtlinie Ril 882 ergebenden Mindestpflanzabstände zu Eisenbahnanlagen sind einzuhalten.

3.5 Kompensationsdefizit; Regelungsvorbehalt

Zum Ausgleich des verbleibenden Defizits bei den landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen in der Größenordnung von 41.920 Werteinheiten (berechnet nach der Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen – Stand: Mai 2009; bezogen auf die Flächengröße in m²) wird die Flughafen Leipzig/Halle GmbH verpflichtet, innerhalb eines Zeitraums von einem Jahr nach Eintritt der Bestandskraft des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses ein ergänzendes landschaftspflegerisches Ausgleichskonzept zu erstellen und dessen Feststellung durch die Planfeststellungsbehörde im Wege der Planergänzung zu beantragen.

Sofern Abbruch- bzw. Entsiegelungsmaßnahmen auf flughafeneigenen Flächen nicht durchgeführt oder sonst bilanziell berücksichtigt werden können, ist bei Erstellung dieses Ausgleichskonzepts zu prüfen, ob und wie die bislang unbeplant gebliebenen Flächen bzw. Restflächen der flughafeneigenen Flurstücke 34/3, 35/3, 36/3, 37/3, 38/3 und 40/9 in Flur 3 der Gemarkung Kursdorf einbezogen werden können.

Für den Fall, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH diese Verpflichtung nicht oder nicht rechtzeitig erfüllt, behält sich die Planfeststellungsbehörde weitergehende Regelungen zur Erfüllung der naturschutzrechtlichen Pflichten vor.

3.6 Funktionskontrolle; Nachweis der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen nach § 10 Abs. 2 SächsÖKoVO; Regelungsvorbehalt

3.6.1 Mit der Realisierung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahme E25 ist spätestens im Jahr 2027 zu beginnen. Die Maßnahme ist ohne Zeitverzug möglichst innerhalb von drei Jahren abzuschließen (Abschluss der Herstellungs- und Entwicklungspflege).

3.6.2 Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat im dritten Kalenderjahr, das auf das Jahr der Fertigstellung der Kompensationsmaßnahme folgt, eine Kontrolle der wirklichen Umsetzung der Kompensationsmaßnahme durchzuführen.

Hierzu hat eine Vor-Ort-Kontrolle unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Landkreis Nordsachsen) stattzufinden. Über diese Vor-Ort-Kontrolle ist ein schriftliches Protokoll anzufertigen.

3.6.3 Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH wird verpflichtet, der Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Landkreis Nordsachsen) die Nachweise zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahme und über die durchgeführten Funktionskontrollen in elektronischer Form zu übermitteln.

3.6.4 Sollten die vorgesehenen Funktionen der planfestgestellten Maßnahme nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erreicht worden sein oder zeichnet sich dies ab, hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH dies unverzüglich der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich für diesen Fall vor, im Wege der Planergänzung weitere Regelungen zum Schutz von Natur und Landschaft zu treffen.

3.7 Weitere Bereitstellung von Daten

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH wird darüber hinaus verpflichtet, der Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Landkreis Nordsachsen) die Daten zu der planfestgestellten Kompensationsmaßnahme E25 innerhalb von drei Monaten nach Erlass dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses in digitaler Form (Geodaten vorzugsweise als Polygon-Shape) zur Verfügung zu stellen.

4 Bodenschutz- und abfallrechtliche Belange

4.1 Umgang mit Böden

- 4.1.1 Ober- und Unterböden sind getrennt zwischenzulagern.
 - 4.1.2 Oberboden auf Flächen, die nur vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, ist vor der Inanspruchnahme abzutragen, zwischenzulagern und nach Abschluss der Inanspruchnahme wieder aufzubringen.
 - 4.1.3 Sofern Bodendepots angelegt werden, sind zur Vermeidung von Staunässe geeignete Entwässerungsmaßnahmen zu treffen.
 - 4.1.4 Sofern Bodendepots angelegt werden, sind diese in Trapezform mit einer Neigung von mindestens vier Prozent anzulegen. Die Böden sind möglichst locker und in trockenem Zustand zu schütten und sollen möglichst nicht befahren werden.
 - 4.1.5 Bei Oberbodendepots soll die Schütthöhe maximal zwei Meter betragen.
 - 4.1.6 Sofern Bodendepots angelegt werden, sollen diese unverzüglich mit tiefwurzelnden, winterharten und stark wasserzehrenden Pflanzen (z. B. Luzerne, Waldstauden-Roggen, Lupine, Ölrettich) begrünt werden.
 - 4.1.7 Zwischengelagerter Oberboden darf nicht unterhalb durchwurzelbarer Bodenschichten eingebaut werden.
 - 4.1.8 Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten unverzüglich zu beräumen. Bodenverdichtungen sind zu beseitigen. Die Flächen sind höhenmäßig an das Geländeniveau der angrenzenden Flächen anzupassen.
- ### 4.2 Umgang mit beim Rückbau von Flächen oder Abbruch von Gebäuden gewonnenen Materialien
- 4.2.1 Hinsichtlich der beim Rückbau von versiegelten oder teilversiegelten Flächen gewonnenen mineralischen Materialien sind die Regelungen der ErsatzbaustoffV zu beachten. Dasselbe gilt für mineralische Abfälle, die beim Abbruch oder beim Umbau von Gebäuden anfallen.
 - 4.2.2 Für andere Bau- oder Abbruchabfälle im Sinne von § 3 Abs. 6a KrWG sind die allgemeinen abfallrechtlichen Regelungen zu beachten.

V **Sofortvollzug**

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

VI Kosten

1. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH trägt die Kosten des Verfahrens.
2. Die Festsetzung der Kosten bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

B Sachverhalt

I Beschreibung des geänderten Vorhabens

Mit Datum vom 19. September 2003 hat das Regierungspräsidium Leipzig (seit 1. August 2008 Landesdirektion Leipzig; seit 1. März 2012 Landesdirektion Sachsen) als zuständige Planfeststellungsbehörde den Plan für das Vorhaben „Frachtzentrum Süd“ auf Antrag der Flughafen Leipzig/Halle GmbH genehmigt (Gz.: 14-0513.20-10/5). Die Plangenehmigung ist nicht mehr anfechtbar. Das Vorhaben ist zum überwiegenden Teil, aber noch nicht vollständig realisiert worden.

Mit Änderungsplangenehmigungen vom 30. August 2005 (Gz.: 14-0513.20-10/18), 16. März 2007 (Gz.: 14-0513.20-10/19), 7. April 2011 (Gz.: 32-0513.20-10/30) und 12. März 2013 (Gz.: 32-0513.20-10/33) hat die Planfeststellungsbehörde bereits diverse Änderungen und Ergänzungen des am 19. September 2003 genehmigten Plans zugelassen. Diese Entscheidungen sind ebenfalls bestandskräftig.

Der genehmigte Plan der baulichen Anlagen (in der Fassung der 5. Planänderung vom 12. März 2013) umfasst auf der Landseite des Frachtzentrums Süd unter anderem die Ausweisung von Bauflächen für hochbauliche Anlagen auf dem Flugplatzgelände (§ 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG), für öffentliche und nicht öffentliche Verkehrsflächen (siehe Plan B 1 – Index 03). Der zugehörige genehmigte landschaftspflegerische Begleitplan weist die auf der Landseite des Frachtzentrums Süd sowie die in der näheren Umgebung gelegenen Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verbindlich aus (siehe hierzu den Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Plan F 4 – Index 04). Die auf der Luftseite des Frachtzentrums Süd liegenden Flugbetriebsflächen (Vorfeld 2, Rollwege) ergeben sich aus dem plangenehmigten Übersichtslageplan der abzubrechenden und der neu herzustellenden Flugbetriebsflächen (Plan C 1 – Index 00).

Insbesondere im Zusammenhang mit der sich über mehrere Jahre erstreckenden Realisierung der Hochbauten auf der Landseite hat es im Hinblick auf die erstellten Baupläne und erteilten Baugenehmigungen wiederholt Anpassungsbedarf hinsichtlich der fachplanerischen Festsetzungen gegeben. Dies betraf insbesondere die Lage, Dimensionierung und Abgrenzung der einzelnen Bauflächen sowie deren jeweilige Funktionszuweisung. Hierdurch waren auch Änderungen und Ergänzungen der landschaftspflegerischen Begleitplanung erforderlich, für die mehrere Planänderungsverfahren durchgeführt worden sind.

Mit Schreiben vom 30. Juli 2024 hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH eine weitere Änderung der am 19. September 2003 genehmigten Planung beantragt, die die vorgenannten Ausweisungen betrifft.

Gegenstände des Planänderungsantrags sind:

- die Umwidmung des bisherigen Baufeldes AL (Allgemeine Luftfahrt) zu einem Bau-feld FTB (Flughafentechnische Betriebe): Auf ihm befindet sich eine Kleinflugzeughalle; die zulässige Größe der Baumasse (80.000 m³) und die zulässige Maximalbauhöhe (150 m ü NN) sollen unverändert bleiben; seine Fläche soll auf ca. 5.164 m² reduziert werden;

- die Reduzierung des bisherigen Baufeldes FR1 (Luftfrachtabfertigung) auf die Baufläche des errichteten „World Cargo Centers“ (Größe: ca. 40.000 m²): Damit soll die maximal zulässige Baumasse von 1.755.000 m³ auf 877.000 m³ verringert werden; die maximal zulässige Bauhöhe soll mit 153 m ü NN beibehalten werden;
- die Zusammenlegung der bisherigen Baufelder TL (Tanklager) mit einer maximalen Baumasse von 40.000 m³ und einer Maximalbauhöhe bei 146 m ü NN und FTB (Werft/Flughafentechnische Betriebe) mit einer maximalen Baumasse von 600.000 m³ und einer Maximalbauhöhe bei 160 m ü NN mit dem dann nicht mehr ausgewiesenen Bereich der bisherigen Baufläche FR1 (Luftfrachtabfertigung) zu einem neuen Baufeld FTB/FR (Flughafentechnische Betriebe/Luftfrachtabfertigung): Für dieses neue Baufeld soll eine maximale Baumasse von 1.518.000 m³ festgesetzt werden; die maximal zulässige Bauhöhe soll bei 153 m ü NN (nicht mehr ausgewiesener Bereich der bisherigen Baufläche FR1) bzw. bei 160 m ü NN (bisherige Baufelder TL und FTB) festgesetzt werden; die Größe dieses Baufeldes soll künftig ca. 79.300 m² betragen;
- die geringfügige flächenmäßige Reduzierung des bisherigen Baufeldes FR2 (Luftfrachtabfertigung) an seinem östlichen Ende und die ebenfalls geringfügige Erweiterung in südliche Richtung; die bisher zulässige maximale Baumasse von 895.000 m³ und die Maximalbauhöhe bei 156 m ü NN sollen beibehalten werden; die Flächen-größe soll sich künftig auf ca. 43.625 m² belaufen;
- die Zusammenlegung der bisherigen Bauflächen FR3 (Luftfrachtabfertigung) mit einer Maximalbaumasse von 428.000 m³ und einer Maximalbauhöhe bei 156 m ü NN und RV1 (Ruhender Verkehr) mit einer Maximalbaumasse von 47.000 m³ und einer Maximalbauhöhe bei 139 m ü NN zu einem neuen Baufeld FR3 (Luftfrachtabfertigung): Für dieses neue Baufeld sollen eine maximale Baumasse von 475.000 m³ und eine Maximalbauhöhe bei 156 m ü NN festgelegt werden; in östliche Richtung soll die Fläche des Baufeldes geringfügig verringert und nach Süden hin etwas erweitert werden; die Flächengröße soll künftig bei ca. 35.283 m² liegen;
- die Ausweisung eines ca. 9.670 m² großen neuen Baufeldes RV (Ruhender Verkehr) mit einer Maximalbaumasse von 80.000 m³ und einer maximalen Bauhöhe bei 156 m ü NN im Bereich bisher ausgewiesener öffentlicher Verkehrsflächen;
- die Ausweisung eines ca. 3.932 m² großen neuen Baufeldes DL/B (Büro-/Dienstleistungs-/Behördengebäude) mit einer maximalen Baumasse von 20.000 m³ und einer Maximalbauhöhe bei ebenfalls 156 m ü NN: Dieses soll südlich an das neue Bau-feld RV anschließen; es soll damit auf bisher ausgewiesenen öffentlichen Verkehrs-flächen bzw. auf für landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehenen Flächen liegen;
- die Ausweisung eines ca. 7.816 m² großen neuen Baufeldes DL (Dienstleistungsgebäude) mit einer maximalen Baumasse von 60.000 m³ und eine Maximalbauhöhe bei 160 m ü NN; es soll damit in vollem Umfang auf bisher für landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehenen Flächen liegen;
- die Bezeichnung des bisher ausgewiesenen, nicht näher bezeichneten Baufeldes für den Kontrollpunkt 2 am Tor 71 als Baufeld KP2: Die Fläche soll unverändert bleiben; eine Maximalbaumasse und -bauhöhe sollen – wie bisher – hierfür nicht festgesetzt werden;

- die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen entlang der Paul-Thiersch-Straße (S 8a) zwecks Aufnahme eines straßenbegleitenden Geh-/Radwegs auf bisher für landschaftspflegerische Maßnahmen ausgewiesenen Flächenstreifen;
- die Erweiterung des bisher zur Aufnahme eines Gehwegs als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzten Flächenstreifens südlich des Baufeldes FR2 (östlich der Paul-Thiersch-Straße) zwecks Aufnahme eines Geh-/Radwegs;
- die geringfügige Erweiterung der bisher ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsfläche östlich des Baufeldes FR2 zwecks Aufnahme einer Wendemöglichkeit;
- die geringfügige Erweiterung der zwischen den Baufeldern FR2 und FR3 ausgewiesenen bisherigen öffentlichen Verkehrsfläche, die die Paul-Thiersch-Straße (S 8a) mit der parallel verlaufenden Hauptachse der Hans-Wittwer-Straße verbindet, zwecks Aufnahme eines linksseitig verlaufenden Gehwegs entlang der Verbindungsstraße;
- die Ausgliederung der bisher südlich der Paul-Thiersch-Straße (S 8a) ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsflächen aus dem Geltungsbereich des Plans der baulichen Anlagen: Die entsprechenden Straßenabschnitte, die realisiert worden sind [südlicher Teil der Hans-Wittwer-Straße bzw. sog. Ladestraße (parallel zum Anschlussgleis Frachtzentrum Süd mit zugeordneter Umschlagsfläche)], bleiben unverändert;
- die erweiterte Festsetzung einer bereits ausgewiesenen nicht öffentlichen Verkehrsfläche (Fahrweg) westlich des Vorfeldes 2 in nördliche Richtung: Die Fläche dient bereits als Abstellfläche für Gerätschaften (sog. GSE-Fläche); sie hat eine Größe von ca. 2.461 m²;
- die Festsetzung einer nicht öffentlichen Verkehrsfläche westlich, südlich und östlich der errichteten Kleinflugzeughalle auf dem bisherigen Baufeld AL (Allgemeine Luftfahrt) auf ca. 11.880 m²: Es handelt sich um Flächen, die bisher als öffentliche Verkehrsfläche bzw. als Fläche für landschaftspflegerische Maßnahmen ausgewiesen sind; dort sind insbesondere Fahrstraßen für den innerbetrieblichen Straßenverkehr innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes und für die Abstellung von Geräten und Containern errichtet worden; darüber hinaus befinden sich dort kleinere hochbauartige Anlagen wie z. B. die Energieversorgungsstation Südwest;
- damit in Verbindung stehend die Anpassung und Ergänzung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen und Artenschutzmaßnahmen im Flughafengelände sowie außerhalb [südlich der Edisonstraße in der Gemarkung Schkeuditz sowie im südöstlichen Quadrant des Autobahnkreuzes Schkeuditz in der Gemarkung Kursdorf (Stadtgebiet Schkeuditz)], unter Einbeziehung einer Ökokonto-Maßnahme (Erstaufforstung) des Staatsbetriebes Sachsenforst zwischen der S 44 (Meuselwitzer Straße) und dem Tiergartenbach in der Gemarkung Commichau (Stadtgebiet Colditz) in die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung.

II Ablauf des Planänderungsverfahrens

1 Antragstellung

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat mit Schreiben vom 30. Juli 2024, das am 9. September 2024 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist, die Durchführung des Planänderungsverfahrens beantragt.

2 Antragsunterlagen

Mit dem Antragsschreiben hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH folgende Planunterlagen vorgelegt:

- UVP-Bericht gemäß § 16 UVPG vom 11. April 2024;
- Übersichtslageplan Flughafengelände mit Frachtzentrum Süd (Plan A 2a) vom 11. April 2024;
- Erläuterungsbericht zur Änderung des Plans der baulichen Anlagen vom 11. April 2024;
- Plan der baulichen Anlagen (Plan B 1a) vom 11. April 2024;
- Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan vom 11. April 2024, mit Bestands- und Konfliktplan (Anlage 1), Übersichtsplan zur Brutvogelkartierung 2022 (Anlage 1a), Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung (Anlage 2), Maßnahmenverzeichnis und Maßnahmenblätter der Landschaftspflegerischen bzw. Artenschutzmaßnahmen (Anlage 3), Beschreibung der Maßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst (Anlage 4) und Bericht zur Untersuchung auf etwaige Vorkommen der Zauneidechse (Anlage 5);
- Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Plan F 3a) vom 11. April 2024;
- Lageplan zu den landschaftspflegerischen Maßnahmen und Artenschutzmaßnahmen im Frachtzentrum Süd und auf in der Nähe gelegenen Flächen (Plan F 4a) vom 11. April 2024;
- Lageplan zur landschaftspflegerischen Maßnahme E25 südöstlich des Autobahnkreuzes Schkeuditz (Plan F 15) vom 11. April 2024.

3 Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange

Die Planfeststellungsbehörde hat den Trägern öffentlicher Belange, die durch den vorgelegten geänderten Plan in ihren Aufgabenbereichen oder in ihnen zustehenden Rechten oder rechtlich geschützten Interessen erstmalig oder anders als bisher tangiert sein konnten, mit Schreiben vom 13. Januar 2025 unter Zugänglichmachung der digitalisierten Planunterlagen und mit Fristsetzung bis zum 2. April 2025 Gelegenheit gegeben, zum geänderten Plan Stellung zu nehmen bzw. Einwendungen hinsichtlich einer etwaigen Betroffenheit von Rechten bzw. rechtlich geschützten Interessen zu erheben.

Folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungsschreiben sind bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen:

- Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH (Stellungnahme vom 13. Januar 2025);
- GDMcom GmbH (Stellungnahme vom 24. Februar 2025);
- Landratsamt Landkreis Leipzig (Stellungnahme vom 18. März 2025 sowie ergänzende E-Mail vom 26. März 2025);
- Landratsamt Landkreis Nordsachsen (Stellungnahme vom 25. März 2025);
- Deutsche Bahn AG – DB Immobilien (Stellungnahme vom 15. April 2025).

Darüber hinaus hat die Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH, ohne direkt durch die Planfeststellungsbehörde am Planänderungsverfahren beteiligt worden zu sein, mit Schreiben vom 2. April 2024 Stellung genommen bzw. Einwendungen erhoben.

Die Planfeststellungsbehörde hat die eingegangenen Stellungnahmen bzw. Einwendungsschreiben an die Flughafen Leipzig/Halle GmbH weitergeleitet und mit Schreiben vom 4. April 2025 und vom 17. April 2025 darum gebeten, zu einzelnen vorgetragenen Aspekten ihrerseits fachlich zu erwidern. Diese hat sich am 8. August 2025 hierzu geäußert und ergänzende Dokumente vorgelegt.

4 Vorprüfung zum Bestehen einer UVP-Pflicht

Gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 UVPG stellt die zuständige Behörde von Amts wegen nach Beginn des Verfahrens, das der Zulassungsentscheidung dient, auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers sowie eigener Informationen unverzüglich fest, dass nach den §§ 6 bis 14a für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer UVP besteht oder nicht.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Änderungsplanung für den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle. Dessen Start- und Landebahnen haben eine Länge von 3.600 m. Der Bau solcher Flughäfen ist gemäß § 6 UVPG i. V. m. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG grundsätzlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Das Vorhaben „Frachtzentrum Süd“ war als Änderung eines solchen Flugplatzes gemäß § 25 Abs. 2 Nr. 1 UVPG (a.F., die vom 25. Juni 2002 bis zum 19. Juli 2004 gegolten hat) i. V. m. Nr. 13 der Anlage zu § 3 UVPG (a.F.), die vom 1. Januar 1998 bis zum 2. August 2001 gegolten hat) selbst nicht einer UVP zu unterziehen, weil es sich nicht um ein Vorhaben handelte, für dessen Zulassung es einer luftrechtlichen Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedurfte. Daher ist im Rahmen des durchgeführten luftrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens auch keine UVP durchgeführt worden (siehe Plangenehmigung vom 19. September 2003, S. 33 f). Eine Vorprüfung im jeweiligen Einzelfall zur Frage des Bestehens oder Nichtbestehens einer UVP-Pflicht für ein Vorhaben war in der gemäß § 25 Abs. 2 Nr. 1 UVPG (a.F.) anzuwendenden Fassung des UVPG, die vor dem 3. August 2001 gegolten hat, noch nicht vorgesehen.

Gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 UVPG besteht für die Änderung eines Vorhabens, für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, die UVP-Pflicht, wenn das geänderte Vorhaben

1. den Größen- oder Leistungswert für die unbedingte UVP-Pflicht gemäß § 6 UVPG erstmals erreicht oder überschreitet oder
2. einen in der Anlage 1 angegebenen Prüfwert für die Vorprüfung erstmals oder erneut erreicht oder überschreitet und eine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Keine dieser Voraussetzungen liegt hier vor. Die beabsichtigten Änderungen zum Frachtzentrum Süd haben keine Auswirkungen auf die Längen der Start- und Landebahnen und damit weder einen Bezug zu den in Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG angegebenen Größen- und Leistungswerten noch zu dem in Nr. 14.12.2 der Anlage 1 zum UVPG angegebenen Prüfwert. Auch die Planung zum Frachtzentrum Süd hat die damaligen Start- und Landebahnen des Flughafens nicht geändert.

Darüber hinaus wird nach § 9 Abs. 3 Satz 1 UVPG für die Änderung eines Vorhabens, für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, eine Vorprüfung durchgeführt, wenn für das Vorhaben nach Anlage 1

1. eine UVP-Pflicht besteht und dafür keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind oder
2. eine Vorprüfung, aber keine Prüfwerte vorgeschrieben sind.

Die UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Für das Frachtzentrum Süd bestünde nach heutiger Rechtslage keine unbedingte UVP-Pflicht nach Anlage 1 zum UVPG. Allerdings würde das Frachtzentrum Süd nach heutiger Rechtslage als Vorhaben zur Änderung (hier: durch Erweiterung) des Flughafens Leipzig/Halle gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG einer Verpflichtung zur Durchführung einer Vorprüfung unterliegen. Für die nunmehr vorgesehene Änderung des Frachtzentrums Süd ist daher gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG eine Vorprüfung durchzuführen. Die Tatsache, dass zum Zeitpunkt der planungsrechtlichen Genehmigung des Frachtzentrums Süd weder eine UVP-Pflicht noch eine Pflicht zur Vorprüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall für dieses Vorhaben bestanden hat, steht dem nicht entgegen¹.

Bei dieser Vorprüfung des Änderungsvorhabens ist das bestehende Vorhaben, soweit es bisher keiner UVP unterzogen worden ist (also Frachtzentrum Süd einschließlich seiner bereits zugelassenen Änderungen²), zu berücksichtigen.³

Sofern sich aus der Vorprüfung eine UVP-Pflicht ergibt, ist die UVP nur für das Änderungsvorhaben durchzuführen, und zwar ungeachtet der Tatsache, dass die UVP-Pflicht an Eigenschaften des Grund- bzw. Gesamtvorhabens anknüpft.⁴

Daraus ist im Umkehrschluss zu folgern, dass die Berücksichtigung des ohne UVP durchgeführten Grundvorhabens in der allgemeinen Vorprüfung der UVP-Pflicht des Änderungsvorhabens dann nicht erforderlich ist, wenn bereits das Änderungsvorhaben für sich genommen nach allgemeiner Vorprüfung UVP-pflichtig ist. Ansonsten würde die allgemeine Vorprüfung der UVP-Pflicht (Einbeziehung des Grundvorhabens) gegenständlich weiterreichen als die UVP selbst. Der Bundesgesetzgeber hat nicht beabsichtigt, Vorhaben, die seinerzeit nicht UVP-pflichtig waren und für die deshalb keine UVP durchgeführt worden ist, anlässlich einer Änderung eines solchen Vorhabens nachträglich einer UVP zu unterziehen.

Dessen ungeachtet sind die vom Grundvorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen nach Maßgabe des Fachrechts zu berücksichtigen.⁵

¹ Vgl. OVG Münster, Beschluss vom 11. April 2018 – 8 B 1463/17 – Rn. 46.

² 1. Änderung vom 30. August 2005, 2. Änderung vom 16. März 2007 und 4. Änderung vom 7. April 2011.

³ Siehe Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zu einem Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung – BT-Drs. 18/11499, S. 81); so auch OVG Lüneburg, Urteil vom 7. April 2022 – 7 KS 30/21 – Rn. 31.

⁴ Tepperwien in Schink/Reidt/Mitschang, UVPG § 9 Rn. 7.

⁵ Tepperwien in Schink/Reidt/Mitschang, UVPG § 9 Rn. 7; so auch die Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zu einem Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung – BT-Drs. 18/11499, 80).

Gemäß § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 1 Satz 2 UVPG wird die allgemeine Vorprüfung als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien durchgeführt.

Nach § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 1 Satz 3 UVPG besteht die UVP-Pflicht, wenn das Änderungsvorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Gemäß § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 5 Satz 1 und 2 UVPG berücksichtigt die Behörde bei der Vorprüfung, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Änderungsvorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden. Liegen der Behörde Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Änderungsvorhabens vor, bezieht sie diese Ergebnisse in die Vorprüfung ein.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat mit dem 6. Planänderungsantrag vom 30. Juli 2024 einen UVP-Bericht vorgelegt (Grünplan GmbH, Fassung vom 11. April 2024). In diesem Bericht werden neben den mit der verfahrensgegenständlichen 6. Planänderung verbundenen Umweltauswirkungen auch solche des am 19. September 2003 plangenehmigten Vorhabens sowie der 1., 2. und 4. Planänderung angesprochen. Das Verfahren zur 3. Planänderung wurde von Amts wegen eingestellt. Die 5. Planänderung hatte keine Änderungen an Flughafenanlagen zum Inhalt, sondern betraf allein die Modifizierung der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Herstellung eines Feldgehölzes statt einer Streuobstwiese).

Hinsichtlich der Angaben des Vorhabenträgers zur Vorbereitung der Vorprüfung wird auf den vorgenannten UVP-Bericht vom 11. April 2024 und ergänzend auf die anderen vorgelegten Antragsunterlagen und Erklärungen der Flughafen Leipzig/Halle GmbH verwiesen.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde auch bereits vorliegende ergänzende Umweltinformationen, die sich durch die bereits abgeschlossenen vorangegangenen Plangenehmigungs- und Änderungsverfahren zum Vorhaben „Frachtzentrum Süd“ ergeben haben bzw. die der Behörde von Amts wegen bekannt sind, in die UVP-Vorprüfung mit einbezogen.

Im Hinblick auf die in Anlage 3 zum UVPG genannten Kriterien hat die als überschlägige Prüfung durchgeführte allgemeine Vorprüfung ergeben, dass für das Änderungsvorhaben eine UVP-Pflicht besteht, weil nicht offensichtlich ausgeschlossen ist, dass durch die zusätzliche Flächenversiegelung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen (Verlust bzw. Beeinträchtigung von Boden-, Wasser- und Lebensraumfunktionen) verbleiben. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Dokumentation der Planfeststellungsbehörde vom 4. November 2024 verwiesen; diese ist Bestandteil der behördlichen Verfahrensakte.

5 Öffentliche Planauslegung

Die Antragsunterlagen wurden im Zeitraum vom 20. Januar bis einschließlich 19. Februar 2025 in der Stadtverwaltung Schkeuditz öffentlich ausgelegt.

Die Auslegung wurde in der Stadt Schkeuditz ab dem 13. Januar 2025 durch Aushang an den dafür bestimmten Bekanntmachungstafeln ortsüblich bekanntgemacht.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde die Bekanntmachung und die Unterlagen während des Auslegungszeitraums auf ihrer Homepage bereitgestellt. Die Bekanntmachung ist zudem im UVP-Portal der Länder veröffentlicht worden, wobei ein Link zu der Bekanntmachung auf der Homepage der Planfeststellungsbehörde und somit auch zu den dort zugänglich gemachten Antragsunterlagen eingerichtet worden ist.

Die Bekanntmachung enthielt unter anderem die Hinweise, dass das Änderungsvorhaben UVP-pflichtig ist und Einwendungen gegen das Änderungsvorhaben bis spätestens sechs Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist (bis einschließlich 2. April 2025) bei der Stadtverwaltung Schkeuditz sowie bei der Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können.

Bei der Stadtverwaltung Schkeuditz sind keine Einwendungen erhoben worden bzw. eingegangen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf den in der Akte befindlichen Bekanntmachungstext verwiesen.

6 Plantektur

Im Hinblick auf die von mehreren Trägern öffentlicher Belange geäußerten Bedenken gegen die geplante landschaftspflegerische Maßnahme E25 (Umwandlung von Ackerfläche in eine Feldhecke durch Anpflanzung von Gehölzen) hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH am 8. August 2025 eine überarbeitete Planung dieser Maßnahme vorgelegt, die eine räumliche Verlagerung der geplanten Feldhecke und zusätzlich die Anlegung einer Staudenflur zum Gegenstand hat. Das zugehörige geänderte Maßnahmenblatt E25 ist der Planfeststellungsbehörde am 29. Oktober 2025 vorgelegt worden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die durch diese Maßnahme betroffenen Träger öffentlicher Belange, die Bedenken geäußert hatten, unter Übersendung der vorgenannten tektierten Unterlagen mit Schreiben vom 30. Oktober 2025 erneut angehört und ihnen Gelegenheit gegeben, bis zum 14. November 2025 hierzu Stellung zu nehmen bzw. Einwendungen zu erheben. Hierauf sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

- Stellungnahme der GDMcom mbH vom 4. November 2025;
- Stellungnahme der Deutsche Bahn AG – DB Immobilien vom 13. November 2025;
- Stellungnahme der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Gas mbH vom 14. November 2025.

Eine erneute Planauslegung und Einbeziehung der Öffentlichkeit war insoweit nicht erforderlich, da hierdurch keine neuen Betroffenenheiten von Eigentümern oder Pächtern ausgelöst werden (die betroffenen Flächen sind nicht verpachtet und stehen im Eigentum der Flughafen Leipzig/Halle GmbH) und es sich inhaltlich um nur unwesentliche Veränderungen (kleinräumige Verlegung der geplanten Feldhecke, Anlegung einer Staudenflur) handelt.

7 Verzicht auf einen Erörterungstermin

Gemäß § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG kann in einem Planfeststellungsverfahren zur Änderung eines Flughafens von einer förmlichen Erörterung im Sinne von § 73 Abs. 6 VwVfG und von § 18 Abs. 1 Satz 2 UVPG abgesehen werden. Vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist den Einwendern Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

Da hier allein Stellungnahmen durch Träger öffentlicher Belange eingegangen sind, war eine abschließende Anhörung im Sinne der o. g. Vorschriften nicht erforderlich.

Von dem ihr eingeräumten Ermessen, auf eine förmliche Erörterung in einem Erörterungstermin zu verzichten, hat die Planfeststellungsbehörde Gebrauch gemacht und sich aus den nachfolgend dargestellten Gründen für einen Verzicht auf einen Erörterungstermin entschieden:

Der Erörterungstermin hat zum Ziel, durch eine vertiefte Auseinandersetzung mit den gegensätzlichen Positionen, wie sie sich durch Stellungnahmen und Einwendungen herauskristallisiert haben, die Informations- und Entscheidungsgrundlage der Planfeststellungsbehörde zu verbreitern.⁶

Dieser Zweck hätte in einem Erörterungstermin nicht erreicht werden können. Die Bedenken der GDMcom GmbH gegen die landschaftspflegerische Ersatzmaßnahme E25 haben sich durch die Plantekur dieser Maßnahme erledigt. Die aufrecht erhaltene Kritik der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Gas mbH gegen die Maßnahme E25 in ihrer tektierten Fassung haben sich erledigt, weil die insoweit beanstandete Anlegung einer Staudenflur aus naturschutzrechtlichen Gründen abzulehnen ist. Soweit die Deutsche Bahn AG auf die Notwendigkeit der Einhaltung von Mindestabständen zwischen ihren Anlagen an der DB-Strecke 5919 und der geplanten Hecke im Zuge der Maßnahme E25 hingewiesen hat, hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich eine Nebenbestimmung verfügt, die dieser Forderung entspricht.

Zur Beantwortung der von der Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH gestellten Frage, ob die zwischen ihr und der Flughafen Leipzig/Halle GmbH vertraglich geregelte maximale Schmutzwassermenge, die in ihr Kanalnetz eingeleitet wird, auch künftig eingehalten wird, bedurfte es ebenfalls keines Erörterungstermins. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat diese Frage unter Hinweis auf die Vereinbarung vom 29. April 2022 und den in den Baugenehmigungsverfahren vorgelegten bzw. in künftigen Baugenehmigungsverfahren vorzulegenden Schmutzwassermengenberechnungen eindeutig bejaht.

Die Bedenken des Landratsamtes Landkreis Leipzig hinsichtlich einer etwaigen doppelten Berücksichtigung der Erstaufforstungsmaßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst für kompensatorische Zwecke hat die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Landratsamt ausgeräumt. Die Kritik des Landratsamtes Landkreis Nordsachsen, die sich auf die landschaftspflegerische Begleitplanung (Nichtberücksichtigung von möglichen Flächenentsiegelungsmaßnahmen sowie Verzicht auf vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) bezogen hat, war auch ohne förmliche Behandlung dieser Themen in einem Erörterungstermin widerlegbar; mit weitergehenden Informationen, die im Ergebnis entscheidungsrelevant hätten sein können, war auch insoweit nicht in einem Erörterungstermin zu rechnen.

C Entscheidungsgründe

I Verfahren

1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit

Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 nur angelegt und bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 vorher festgestellt ist. § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG regelt, dass die bau-

⁶ So etwa BVerwG, Urteil vom 24. Juli 2008 – 4 A 3001/07 – Rn. 32.

planungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände Gegenstand der Planfeststellung sein kann. Von dieser Möglichkeit ist in der Plangenehmigung vom 19. September 2003 für das Vorhaben „Frachtzentrum Süd“ Gebrauch gemacht worden. Die Plangenehmigung konnte seinerzeit gemäß § 8 Abs. 2 LuftVG (a.F., die vom 1. Februar 2003 bis zum 27. November 2003 gültig war) bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses erteilt werden.

Für die vorgesehenen Änderungen im Plan der baulichen Anlagen ist gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich. Nach dieser Vorschrift dürfen Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist. Dasselbe gilt, wenn der Plan gemäß § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG bzw. gemäß § 8 Abs. 2 LuftVG (a.F.) genehmigt worden ist. Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung (§ 74 Abs. 6 Satz 2, 1. HS VwVfG).

Die Tatsache, dass die Änderungen bereits teilweise ohne fachplanungsrechtliche Grundlage ausgeführt worden sind, steht nicht der Möglichkeit entgegen, nachträglich ein solches Verfahren mit dem Ziel der planerischen Sicherung durchzuführen. Nach der Rechtsprechung ist es zulässig, ein bereits durchgeführtes Vorhaben, das an sich planfeststellungspflichtig war, auch nachträglich fachplanungsrechtlich abzusichern.⁷ Es besteht kein Grund, das nachträgliche rechtmäßige Verhalten eines Vorhabenträgers dadurch zu sanktionieren, dass der gestellte Antrag auf fachplanungsrechtliche Zulassung allein aufgrund der bereits erfolgten Realisierung abgelehnt wird.

Die Landesdirektion Sachsen ist gemäß § 2 LuftZuVO die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Flughafen Leipzig/Halle. Damit ist auch die Zuständigkeit zum Erlass eines luftrechtlichen Änderungsplanfeststellungsbeschlusses für den Flughafen Leipzig/Halle gegeben.

2 Umfang der Planfeststellung

Die luftrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und Dritten werden durch die Planfeststellung rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Sie hat also eine umfassende materielle Konzentrationswirkung.

Eine Ausnahme von der Entscheidungskonzentrationswirkung gilt gemäß § 19 Abs. 1 und 3 WHG i. V. m. § 8 Abs. 1 LuftVG für wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen nach § 8 WHG, die für vorgesehene Gewässerbenutzungen im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilen sind.⁸ Das hier verfahrensgegenständliche Änderungsvorhaben geht nicht mit geänderten oder zusätzlichen Gewässerbenutzungen einher.

Eine weitere Ausnahme von der materiellen und formellen Konzentrationswirkung der luftrechtlichen Planfeststellung gilt gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG für die Entscheidungen des

⁷ BVerwG, Beschluss vom 5. März 1998 – 4 VR 3/98 – Rn. 10.

⁸ So etwa BVerwG, Urteile vom 16. März 2006 – 4 A 1073/04 – Rn. 453 f; 4 A 1075/04 – Rn. 449 f; 4 A 1078/04 – Rn. 441 f.

Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nach § 27d Abs. 1, 1a und 4 LuftVG sowie für Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts. Solche Entscheidungen sind für die Beurteilung der Zulässigkeit des Änderungsvorhabens nicht erforderlich.

3 Verhältnis zur Plangenehmigung vom 19. September 2003

Der genehmigte Plan und die nachträglichen Änderungen und Ergänzungen verschmelzen zu einem einzigen Plan in der durch die Änderungen und Ergänzungen erreichten Gestalt. Dieser geänderte und ergänzte Plan beruht auf mehreren Entscheidungen. Indem der Änderungsplanfeststellungsbeschluss der ursprünglichen Plangenehmigung anwächst, kommt es inhaltlich zu einer einheitlichen Planungsentscheidung.⁹

4 Verfahrensvorschriften

Die Planfeststellungsbehörde hat das Planänderungsverfahren nach den Bestimmungen des SächsVwVfZG i. V. m. dem VwVfG, des UVPG sowie des LuftVG durchgeführt.

II Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach §§ 15 ff UVPG in der ab dem 16. März 2017 geltenden Fassung durchzuführen. Die UVP kommt zum Ergebnis, dass das Vorhaben Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG hat. Diese Auswirkungen hat die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung nach § 8 Abs. 1 LuftVG berücksichtigt. Sie stehen im Ergebnis der Feststellung des Plans nicht entgegen.

1 Rechtsgrundlagen

Die Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 4 UVPG stellt einen unselbständigen Teil der verwaltungsbehördlichen Verfahren dar, die der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens dienen.

Die UVP enthält verfahrensrechtliche Anforderungen. Die nach den jeweiligen Fachgesetzen durchzuführenden Zulassungsverfahren erhalten durch die UVP keine materiellrechtliche Anreicherung. Ein Bezug zur Sachentscheidung besteht insoweit, als das Ergebnis der UVP gemäß § 25 UVPG (vgl. auch Art. 8 der UVP-RL) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen ist.

Die UVP umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter Mensch (einschließlich der menschlichen Gesundheit), Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Sie gewährleistet so eine auf die Umwelteinwirkungen zentrierte Prüfung und ermöglicht es, die Umweltbelange in gebündelter Form herauszuarbeiten.

⁹ So für den Fall eines Änderungsplanfeststellungsbeschlusses etwa BVerwG, Urteil vom 18. März 2009 – 9 A 31/07 – Rn. 23; Urteil vom 9. Juni 2010 – 9 A 25/09 – Rn. 24; Urteil vom 8. Januar 2014 – 9 A 4/13 – Rn. 15; Beschluss vom 23. Oktober 2014 – 9 B 29/14 – Rn. 5; Urteil vom 25. Juni 2024 – 9 A 1/13 – Rn. 14; OVG Münster, Urteil vom 18. Januar 2013 – 11 D 73/09.AK – Rn. 30; für den Fall eines Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses BVerwG, Urteil vom 21. März 2023 – 4 A 9/21 – Rn. 11.

Der Träger des Vorhabens legt hierzu gemäß § 16 Abs. 1 UVPG die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens vor, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird. Inhalt und Umfang dieser Unterlagen bestimmen sich gemäß § 16 Abs. 4 Satz 1 UVPG nach den Rechtsvorschriften, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens maßgebend sind.

Die Unterlagen müssen dabei die in § 16 Abs. 1 und 3 i. V. m. Anlage 4 UVPG genannten Mindestangaben enthalten:

1. eine Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens,
2. eine Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens,
3. eine Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll,
4. eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen,
5. eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens,
6. eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen sowie
7. eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts.

Der UVP-Bericht muss gemäß § 16 Abs. 5 Satz 2 UVPG die Angaben enthalten, die der Vorhabenträger mit zumutbarem Aufwand ermitteln kann. Die Angaben müssen nach § 16 Abs. 5 Satz 3 UVPG ausreichend sein, um der zuständigen Behörde eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und Dritten die Beurteilung zu ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können (Anstoßwirkung des UVP-Berichts).

Auf der Grundlage dieser Unterlagen ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorzunehmen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgt nach § 18 Abs. 1 UVPG. Nach § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG muss die nach § 18 Abs. 1 Satz 1 UVPG erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit den Vorschriften des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 5 bis Abs. 7 VwVfG entsprechen. Die zuständige Behörde unterrichtet im Rahmen des Zulassungsverfahrens gemäß § 17 UVPG die Behörden (Träger öffentlicher Belange), deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, über das Vorhaben, übermittelt ihnen den UVP-Bericht nach § 16 UVPG und holt ihre Stellungnahmen ein. Der betroffenen Öffentlichkeit wird im Rahmen der Beteiligung Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Bei der Bekanntmachung zu Beginn des Beteiligungsverfahrens hat die zuständige Behörde die Öffentlichkeit über die in § 19 Abs. 1 UVPG genannten Informationen zu unterrichten; gemäß § 19 Abs. 2 UVPG sind zumindest die dort gelisteten Unterlagen zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen.

Die zuständige Behörde erarbeitet auf der Grundlage des UVP-Berichts des Vorhabenträgers nach § 16 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach § 17 UVPG sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach §§ 18 ff UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 24 UVPG). Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind einzubeziehen. Die zusammenfassende Darstellung kann in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Die Begründung enthält erforderlichenfalls die Darstellung der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind ferner von der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage einer zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG zu bewerten und diese Bewertung ist bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen (§ 25 UVPG). Die Zulassungsentscheidung enthält gegebenenfalls auch noch weitere Angaben gemäß §§ 26 ff UVPG.

Die UVP soll auf diese Weise sicherstellen, dass die Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und das Ergebnis der UVP im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge bei den behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt wird.

2 Verfahren der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Die Vorgaben der §§ 16 bis 22 UVPG wurden eingehalten.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat die Auswirkungen der hier planfestgestellten Vorhabenänderung nach Maßgabe des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH in einem UVP-Bericht nach § 16 UVPG i. V. m. der Anlage 4 des UVPG dargelegt. Die Unterlagen der Flughafen Leipzig/Halle GmbH entsprechen den Anforderungen des § 16 UVPG; insbesondere enthält der UVP-Bericht eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Die verfahrensrechtlichen Vorschriften an die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung wurden beachtet (siehe B II 2, 3 und 5). Die Planfeststellungsbehörde hat den UVP-Bericht den nach § 17 Abs. 1 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung entsprach gemäß § 18 UVPG den Vorschriften des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 5 und 6 VwVfG i. V. m. § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG. Die Bekanntmachung der Planauslegung enthielt die in § 19 UVPG verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 16 und 19 UVPG genannten Unterlagen ist erfolgt.

3 Gegenstand der UVP und UVP-Bericht

Gegenstand der UVP ist vorliegend nach § 2 Abs. 4 Nr. 2 Buchst. b UVPG i. V. m. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG die Änderung (einschließlich der Erweiterung) der Lage oder der Beschaffenheit eines bestehenden Flugplatzes (hier: des Frachtzentrums Süd im südwestlichen Flughafengelände). Hinsichtlich der Inhalte der beantragten Änderung wird auf die Auflistung der einzelnen Gegenstände unter B I verwiesen.

Die Umweltauswirkungen weiterer, insbesondere auch der räumlich direkt angrenzenden Vorhaben (planfestgestellte Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld; Bebauungspläne „Airport Gewerbegebiet Nördlicher Bierweg“ und „Gewerbegebiet Nord“ der Stadt Schkeuditz), sind hier nicht kumulierend zu betrachten. Auswirkungen von kumulierend zu betrachtenden, bereits zugelassenen Vorhaben sind grundsätzlich nicht der zu beurteilenden Änderung zuzurechnen, sondern im Rahmen der Vorbelastung zu berücksichtigen (vgl. § 16 Abs. 8 Satz 2 UVPG). Nur in bestimmten Konstellationen sieht das materielle Zulassungsrecht eine Berücksichtigung kumulierender Einwirkungen vor (vgl. § 34 Abs. 1 BNatSchG und Art. 6 Abs. 3 der FFH-RL). Eine pauschale Zurechnung der Auswirkungen der in eine kumulierende Betrachtung einzubeziehenden Vorhaben zu dem zuzulassenden Änderungsvorhaben erfolgt nicht.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat den UVP-Bericht der Grünplan GmbH vom 11. April 2024 vorgelegt. Dieser enthält die nach § 16 UVPG erforderlichen Angaben. Der UVP-Bericht ermöglichte Dritten insbesondere die Beurteilung, ob und in welchem Umfang sie von den Auswirkungen der Flughafenänderung betroffen sein können. Er verfügt über die erforderliche Anstoßwirkung.¹⁰

Im Zusammenhang mit der Plantektur (siehe hierzu B II 6) war eine Neuvorlage des UVP-Berichts nicht erforderlich, weil sich der Gegenstand der Plantektur auf die kleinräumige Änderung der geplanten landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahme E25 (Anlegung einer Feldhecke) sowie auf die Ergänzung der Maßnahme um eine Staudenflur beschränkt hat. Es war offenkundig, dass durch diese Änderung keine neuen erheblichen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden konnten. Auch lagen zu diesem Zeitpunkt keinerlei Äußerungen der Öffentlichkeit und Stellungnahmen anerkannter Umweltvereinigungen vor. Die Tektur beruhte allein auf Bedenken, die von Leitungsträgern im Hinblick auf den Schutz ihrer Anlagen geäußert worden waren.

Da auch im weiteren Verfahren keine Äußerungen der Öffentlichkeit und Stellungnahmen anerkannter Umweltvereinigungen zu dem Vorhaben eingegangen sind, verfügt die Planfeststellungsbehörde über sämtliche für ihre Entscheidung erforderlichen Informationen. Diese Informationen ergeben sich aus

- den von der Flughafen Leipzig/Halle GmbH vorgelegten Planunterlagen, die Aussagen zu den Umweltauswirkungen beinhalten;
- der Aussagen von Trägern öffentlicher Belange, die im Rahmen des Planänderungsverfahrens eingeholt wurden;
- der während des Planänderungsverfahrens durch die Flughafen Leipzig/Halle GmbH abgegebenen ergänzenden Erklärungen;
- sonstigen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde.

Für das verfahrensgegenständliche Änderungsvorhaben ist die UVP anhand dieser Informationen durchgeführt worden.

Anhaltspunkte dafür, dass noch zusätzliche Gesichtspunkte vorhanden sind, die Einfluss auf das Ergebnis der Entscheidung haben könnten, liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen und schutzgutbezogene begründete Bewertung

¹⁰ Siehe dazu BVerwG, Urteil vom 28. November 2017 – 7 A 17/12 – Rn. 31.

In Übereinstimmung mit den Ausführungen im UVP-Bericht (dort S. 42) sind vernünftige Alternativen für die beantragte Planänderung, die gegebenenfalls zu abweichenden nachteiligen Umweltauswirkungen führen würden, nicht ersichtlich. Der UVP-Bericht weist zu Recht darauf hin, dass sich der räumliche Umgriff des Frachtzentrums Süd nicht verändert. Sämtliche aufgelisteten Gegenstände der beantragten Planänderung (mit Ausnahme der geplanten zusätzlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen) liegen innerhalb der Grenze des plangenehmigten Frachtzentrums Süd. Die städtebauliche Konzeption und die straßenseitige Erschließung der Landseite des Frachtzentrums Süd bleiben im Kern unverändert. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat ein berechtigtes Interesse daran, dass die Hochbauflächen den bestehenden Bebauungen angepasst und so nachträglich bauplanerisch abgesichert werden. Die im östlichen Teil des Frachtzentrums hinzukommenden Bauflächen DL (bereits bebaut), DL/B und RV (noch unbebaut bzw. nur mit Bürocontainern als Provisorium bebaut) betreffen luftfahrtaffine Nutzungen, die vernünftigerweise an einem Flughafen vorgehalten werden.

Die luftseitig hinzukommenden nicht öffentlichen Verkehrsflächen (westliche und östliche GSE-Fläche, Betriebsstraße für Vorfeldfahrzeuge südlich um die bestehende Kleinflugzeughalle) sind bereits realisiert, da sie dringend benötigt wurden, um die Betriebssicherheit auf dem Vorfeld 2 zu verbessern. Planungsalternativen sind auch insoweit nicht erkennbar.

Das Änderungsvorhaben wirkt sich auf Umweltschutzgüter aus. Die Wirkungen sind bau-, anlagen- oder betriebsbedingt. Schutzgutbezogen ist hierzu folgendes auszuführen:

Schutzgut Mensch (Wohnen und Erholung, Gesundheit)

Schutzziele des Schutzguts Mensch im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 1 UVPG sind insbesondere die Gesundheit sowie der Schutz vor erheblichen Belästigungen und Nachteilen infolge eines Vorhabens und zwar insbesondere im Zusammenhang mit dem Schutz der Wohnfunktion und des Wohnumfelds. Geschützt werden ferner die Freizeit- und Erholungsfunktion im Einwirkungsbereich eines Vorhabens.

Baubedingte Wirkfaktoren treten zeitlich begrenzt bei der baulichen Umsetzung der zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen auf. Es handelt sich im Wesentlichen um Lärm-, Erschütterungs-, Luftschadstoff- und Geruchsimmissionen sowie Verschmutzungen in der Bauphase. Diese Wirkfaktoren können auch die Freizeit- und Erholungsfunktion betreffen.

Anlagenbedingte Auswirkungen durch den Bestand und das Vorhaben können die Freizeit- und Erholungsfunktion beeinflussen. Vor allem können durch Zerschneidungswirkungen sowie durch optische Wirkungen von Bauten und technischen Anlagen negative Folgen verursacht werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind vorhabenbedingte Auswirkungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Gerüche, durch Erschütterungen und durch Lichtimmissionen. Schutzgut ist der Schutz vor erheblichen Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen. Neben der Wohn- und Gebäudefunktion betreffen diese Wirkfaktoren auch die Freizeit- und Erholungsfunktion.

Das Frachtzentrum Süd liegt außerhalb bewohnter Siedlungsbereiche. Die nächstgelegenen Wohngebäude liegen südlich an der Flughafenstraße und dem Drosselweg (mindestens 670 m entfernt) und östlich an der Berliner Straße (mindestens 830 m entfernt). Zwischen diesen Wohngebäuden und dem Frachtzentrum Süd erstrecken sich bebaute und

noch unbebaute gewerbliche Bauflächen der Gewerbegebiete „Nord“ und „Airport Gewerbegebiet Nördlicher Bierweg“, die B 6 und die Eisenbahnstrecke Halle – Leipzig (DB-Strecke 6403). Mit der Planänderung sind im Vergleich zur bisher genehmigten Planung nur geringfügige Zunahmen an Lärm- und Luftschadstoffimmissionen zu erwarten, die angesichts der bestehenden Gesamtbelastung aus dem Flugbetrieb, dem landseitigen Verkehr des Frachtzentrums und der genannten Gewerbegebiete sowie dem überörtlichen Straßen- und Schienenverkehr auf der B 6 und der DB-Strecke 6403 nicht ins Gewicht fallen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C III 6 verwiesen.

Freizeit- und Erholungsfunktionen kommen dem Gebiet des plangenehmigten Frachtzentrums Süd nicht zu, so dass solche auch planänderungsbedingt nicht beeinträchtigt werden können.

Erhebliche nachteilige Umweltwirkungen sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 UVPG) sind vorhabenbedingte Auswirkungen auf geschützte Arten, geschützte Landschaftsbestandteile und Schutzgebiete sowie vorhabenbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft in den Blick zu nehmen.

Schutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile und gesetzlich geschützte Biotope sind nicht von der Planänderung betroffen. Sie werden weder unmittelbar beansprucht noch durch mittelbare Auswirkungen beeinflusst. Von den Maßnahmen, die Gegenstand der Planänderung sind, sind bzw. waren Flächen mit Verkehrsbegleitgrün in Form von geplanten Baumüberstellungen und alleeartigen Bepflanzungen, Staudenfluren nährstoffärmerer und nährstoffreicher Standorte, eine Waldfläche und Abstandsflächen (Grünflächen ohne Gehölzaufwuchs) betroffen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Flächen teilweise abweichend vom landschaftspflegerischen Begleitplan bewertet. Hinsichtlich der Einzelheiten zur Zuordnung der einzelnen Flächen zu Biotoptypen und zu den jeweils betroffenen Größenordnungen wird auf die Ausführungen unter C III 5.1.2 (zu den Konfliktpunkten 1 bis 7) verwiesen. Auf die Inanspruchnahme der Waldfläche, die im landschaftspflegerischen Begleitplan als Fläche mit Staudenfluren bewertet worden ist, wird unter C III 4 eingegangen.

Die Inanspruchnahme dieser Flächen ist bzw. war nicht vermeidbar. Insoweit wird auf die Erläuterungen unter C III 1.1 bis 1.3 und C III 2 verwiesen. Zum Schutz verbleibender Biotopstrukturen hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH konfliktvermeidende Maßnahmen geplant (V1: Abzäunung der Baufelder durch Schutzzäune entlang der verbleibenden Ausgleichsfläche A2; V2: Freihaltung der Magerwiesen im Flughafengelände – nördlich Vorfeld 2 – von Baustellenverkehren, Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen; V5: Erhaltung von zwei Feldsteinhaufen innerhalb der Maßnahmenfläche A2 durch wirksame Abzäunung während der Bauphasen). Weitere Einzelheiten ergeben sich aus den entsprechenden Maßnahmenblättern, die dieser Entscheidung als Anlage beigefügt sind. Sie sind verbindlicher Bestandteil der Zulassungsentscheidung (siehe A IV 3.1).

Pflanzenarten, die durch naturschutzrechtliche Regelungen in besonderer Weise geschützt sind, sind bzw. waren im Frachtzentrum Süd nicht beheimatet.

Als planänderungsbedingt betroffene Vogelarten sind nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan, der sich auf verschiedene Erkenntnisquellen gestützt hat, die Amsel, die Elster, die Dorngrasmücke, die Klappergrasmücke, die Mönchsgrasmücke, die Nachtigall, der Neuntöter, die Singdrossel und der Zilpzalp zu nennen. Diese Arten sind als tatsächliche oder zumindest potenziell vorkommende Brutvögel auf den landseitigen Flächen des

Frachtzentrums Süd, die inzwischen in Anspruch genommen worden sind oder noch in Anspruch genommen werden sollen, identifiziert worden. Hinzu kommen die Bachstelze und der Hausrotschwanz als potenzielle Brutvögel an der luftseitig liegenden Kleinflugzeughalle bzw. in deren näheren Umfeld.

Erhebliche Umweltauswirkungen sind auch insoweit nicht zu erwarten. Die Kleinflugzeughalle bleibt bestehen. Zum Schutz der Brutvögel hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH die Maßnahme V4 (Freimachung der Baufelder von Bewuchs bis spätestens 15. März bzw. erst nach dem Ende der Brut- und Aufzuchtzeiten von Vögeln ab dem 15. Juli) geplant. Ergänzend hat die Planfeststellungsbehörde verfügt, dass im Baubereich verbliebene Gehölzbestände nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis Ende Februar beseitigt werden dürfen (A IV 3.3). Hierdurch werden brütende Vögel, Brutgelege und noch nicht flugfähige Jungvögel geschützt. Auch diese Maßnahmen sind rechtsverbindlich. Hinsichtlich der Beseitigung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist darauf hinzuweisen, dass im räumlich-funktionalen Zusammenhang in ausreichendem Maß entsprechende Lebensräume zur Verfügung stehen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter C III 5.2.4 zu den diesbezüglich geäußerten Bedenken des Landratsamtes Landkreis Nord-sachsen verwiesen. Eine signifikante Beeinträchtigung der lokalen Populationen der genannten Vogelarten kann demnach ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus ist die Zauneidechse als zumindest potenziell vorkommende Art zu nennen. Die von der Flughafen Leipzig/Halle GmbH geplante konfliktvermeidende Maßnahme V6 (Häufige Mahd von krautigen oder grasigen Strukturen in dem Baubereich – Baufeld DL – bereits in der Vegetationsperiode vor Baubeginn zur Vergrämung – Verhinderung einer Besiedlung – von Zauneidechsen; kurz vor Baufeldfreimachung und Baubeginn Absuchung des Baubereichs auf Zauneidechsen, Verbringung aufgefundenen Tiere in dafür auf dem Flurstück 8/2, Flur 14 der Gemarkung Schkeuditz optimierte Habitate) ist durch die Planfeststellungsbehörde auf die Baufelder DL/B und RV erstreckt worden (A IV 3.2.1). Außerdem hat die Planfeststellungsbehörde geregelt, dass die für Zauneidechsen optimierten Habitate auf dem genannten Flurstück funktionsgerecht zur Verfügung stehen müssen, bevor mit der Absuchung begonnen wird und dass hierbei aufgefundene Exemplare unverzüglich dorthin zu verbringen sind (A IV 3.2.2). Die Maßnahmen stellen damit sicher, dass alle bisher unbebaut gebliebenen Flächen, auf denen mit Zauneidechsen gerechnet werden kann, vor Baufeldfreimachung und Baubeginn abgesucht werden, dabei aufgefundene Tiere – soweit möglich – geborgen und in ein optimiertes Ersatzhabitat verbracht werden.

In Anbetracht der von der Planfeststellungsbehörde getroffenen Regelungen ist weder zu erwarten, dass sich planänderungsbedingt ein anhaltend wirkendes Kompensationsdefizit ergeben wird, noch, dass die lokalen Populationen der Brutvögel und der Zauneidechse signifikante Einschränkungen im Hinblick auf ihre Größe und ihre Lebensräume erfahren werden. Erhebliche nachteilige Umweltwirkungen werden daher durch die getroffenen Regelungen, die die konfliktvermeidenden Maßnahmen der Flughafen Leipzig/Halle GmbH ergänzen, vermieden.

Schutzgut Boden und Fläche

Mit dem Schutzgut Boden (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG) werden die natürlichen Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften des Bodens vor Beeinträchtigungen geschützt. Geschützt werden ferner die Nutzungsfunktionen des Bodens als Rohstofflagerstätte, als Fläche für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung sowie als Fläche für Siedlung und Erholung. Geschützt wird der Boden auch als Archiv für Natur- und Kulturgeschichte.

Bei dem Schutzgut Fläche (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG) geht es um den Schutz vor Auswirkungen der Inanspruchnahme insbesondere von land- und forstwirtschaftlich genutzten Freiflächen für Siedlungen und Infrastruktureinrichtungen.

Im Zusammenhang mit der geänderten Planung werden keine Flächen außerhalb des bereits bisher genehmigten Frachtzentrums Süd technisch überprägt. Es handelt sich nicht um Rohstofflagerstätten und nicht um Flächen, auf denen mit einer hohen Wahrscheinlichkeit noch archäologische Befunde zu erwarten sind. Die Flächenmehrsiegelung in einer Größenordnung von ca. 3,49 ha betrifft ausschließlich Flächen, die bereits Teil des Frachtzentrums Süd und somit des Flughafens Leipzig/Halle sind. Landwirtschaftlich genutzte Flächen sind hierdurch nicht betroffen. Die im Baufeld DL bereits erfolgte dauerhafte Waldumwandlung, die vom Landratsamt Landkreis Nordsachsen am 1. April 2021 genehmigt worden ist, ist mit einer Ersatzaufforstung von 4.567 m² in der Gemarkung Commichau (Stadtgebiet Colditz) ausgeglichen worden (siehe hierzu C III 4).

Durch die Versiegelung gehen alle noch verbliebenen natürlichen Filter- und Pufferfunktionen des Bodens auf ca. 3,49 ha verloren. Gemäß der veröffentlichten Bodenkarte und den Bodenfunktionskarten des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie handelt es sich um Kolluvisole. Der anstehende Boden hat eine sehr hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit, ein hohes Wasserspeichervermögen und eine hohe Filter- und Pufferfähigkeit. Eine naturgeschichtliche Archivfunktion ist nicht gegeben. Allerdings sind diese natürlichen Bodenfunktionen durch die anthropogene Überformung des Geländes des Frachtzentrums Süd bereits stark belastet.

Die durch die Flächenversiegelung verursachten erheblichen Umweltauswirkungen sind nicht vermeidbar und können hier auch nicht durch Entsiegelungsmaßnahmen ausgeglichen werden (siehe C III 5.1.4). Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung müssen sie daher durch andere Maßnahmen, die die natürlichen Bodenfunktionen verbessern, kompensiert werden. Hierzu dienen die planfestgestellten Maßnahmen E25 (Bepflanzung einer Ackerfläche von ca. 3.238 m² mit einer Hecke) und E_{SF} (Aufforstung von ca. 1,4 ha landwirtschaftlicher Ackerfläche). Indem die Ackerflächen der landwirtschaftlichen Bodenbearbeitung entzogen werden bzw. bereits entzogen worden sind (Maßnahme E_{SF}), werden sie nicht mehr verdichtet oder durch Düngemittel und Pflanzenschutzmittel belastet. Die Bepflanzungen lockern den Boden, fördern das Wasserspeichervermögen und die Anreicherung mit organischen Bestandteilen, die die bodenchemischen Prozesse (Verfügbarkeit natürlicher Nährstoffe) verbessern. Da die planfestgestellten Maßnahmen nicht ausreichen, um den Eingriff in den Naturhaushalt (insbesondere in den Boden) zu kompensieren, hat die Planfeststellungsbehörde die Flughafen Leipzig/Halle GmbH unter A IV 3.5 verpflichtet, ein ergänzendes landschaftspflegerisches Konzept zu erstellen und bei ihr vorzulegen.

Im Hinblick auf baubedingte Auswirkungen in Form von Bodenabtrag und -aushub, Zwischenlagerung und Wiedereinbau von Böden wird auf die Ausführungen unter C III 8.1 verwiesen. Zum Schutz des Bodens hat die Planfeststellungsbehörde hierzu unter A IV 4.1.1, 4.1.3 bis 4.1.7 Nebenbestimmungen erlassen, bei deren Einhaltung von einem schonenden und sachgerechten Umgang mit dem Boden auszugehen ist.

Im Ergebnis gilt dies auch für etwaige baubedingte Bodenverdichtungen und -versiegelungen. Die Nebenbestimmungen A IV 4.1.2 und 4.1.8 haben zum Inhalt, dass vorhandener Oberboden vor der Flächeninanspruchnahme abzutragen, zwischenzulagern und am Ende der Bauarbeiten wieder aufzubringen ist und die temporär benötigten Flächen unverzüglich zu beräumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen und die Flächen an das Geländeniveau der angrenzenden Flächen anzupassen sind. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C III 8.2 verwiesen.

Hinsichtlich anfallender Materialien und Abfällen aus Rückbaumaßnahmen gewährleisten die Regelungen der BBodSchV und der ErsatzbaustoffV einen ordnungsgemäßen Umgang mit diesen. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf C III 8.3 verwiesen.

Bei Beachtung aller getroffenen Nebenbestimmungen sind erhebliche nachteilige Umweltwirkungen auf den Boden auszuschließen.

Schutzgut Wasser

Zum Schutzgut Wasser (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG) zählen sämtliche Gewässer, also Oberflächengewässer und Grundwasser sowie alles das, was mit dem Gewässer eine funktionale Einheit bildet (insbesondere Gewässerbett, Ufer, Schwebstoffe etc.).

Für die Oberflächenentwässerung und die Schmutzwasserentsorgung stehen bereits ausreichend dimensionierte Anlagen zur Verfügung, so dass planänderungsbedingt keine neuen Anlagen errichtet oder bestehende Anlagen erweitert werden müssen (siehe hierzu die Ausführungen unter C III 3.1 und 3.2). Dasselbe gilt für die Einleitung des anfallenden Oberflächenwassers in die Kabelske. Die durch das Landratsamt Landkreis Nordsachsen am 27. Juli 2022 erlaubte maximale Einleitung von 75 l/s berücksichtigt die Abflüsse aus dem Gewerbegebiet „Airport Gewerbegebiet Nördlicher Bierweg“ und von allen landseitigen Hochbau- und Straßenverkehrsflächen des Frachtzentrums Süd.

Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt über ein naturnahes Erdbecken, einen Retentionsbodenfilter mit Grobstoffrückhalt, ein Drosselbauwerk zur Speicherkaskade und von dort geregelt in die Kabelske. Somit ist auszuschließen, dass der Vorfluter hydraulisch überlastet oder durch belastetes Oberflächenwasser verunreinigt wird.

Die planänderungsbedingte zusätzliche Versiegelung von ca. 3,49 ha im Frachtzentrum Süd vermindert das Wasserdargebot um rechnerisch 1.103,76 m³/a. Bezogen auf den hiervon betroffenen GWK „Großraum Leipzig“ bedeutet dies eine Verminderung der Grundwasserneubildungsrate von etwa 0,014 %. Diese liegt innerhalb des Bereichs natürlicher und messtechnischer Schwankungen und ist deshalb nicht als Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes des GWK zu bewerten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter C III 3.3.3.1 verwiesen.

Erhebliche nachteilige Umweltwirkungen auf das Schutzgut Wasser gehen mit dem geänderten Vorhaben nicht einher.

Schutzgut Luft

Unter dem Schutzgut Luft (§ 2 Abs. 1 Nr.3 UVPG) ist das die Atmosphäre der Erde bildende Gasgemisch in seiner vertikalen Ausdehnung über der Erdoberfläche zu verstehen. Bedeutsam sind vor allem die Auswirkungen eines Vorhabens auf die unteren Luftschichten. Eine Auswirkung auf das Schutzgut liegt dann vor, wenn sich die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Gasgemischs ändert. Das Schutzgut steht in engem Zusammenhang mit dem Schutzgut der menschlichen Gesundheit.

Planänderungsbedingt ist allenfalls von einer geringfügigen betriebsbedingten Erhöhung der Luftschadstoffemissionen – im Vergleich zum plangenehmigten Frachtzentrum Süd – auszugehen. Dass dadurch signifikante Belastungszunahmen an schutzbedürftigen Immissionsorten verursacht werden können, liegt außerhalb aller Wahrscheinlichkeit.

Ergänzend wird auf die obigen Ausführungen zum Schutzgut Mensch sowie auf die Ausführungen unter C III 6 verwiesen. Es sind demnach keine erheblichen nachteiligen Umweltwirkungen für das Schutzgut Luft zu erwarten.

Schutzgut Klima

Das Schutzgut Klima (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG) umfasst das Lokalklima und das globale Klima.

Beim Lokalklima geht es um die klimatischen Verhältnisse an dem jeweiligen Ort. Es ist in das Regionalklima eingebettet und wird zusätzlich durch das Relief und die Flächennutzung in der näheren Umgebung bestimmt.

Die Bewertung im UVP-Bericht, dass die zusätzlichen Bauten und befestigten Verkehrsflächen zu einer gewissen lokalen Temperaturerhöhung in der unmittelbaren Umgebung führen, ohne sich jedoch auf das Lokalklima in der näheren Umgebung des Frachtzentrums Süd und der weiter entfernt liegenden Siedlungsbereiche auszuwirken, ist plausibel. Zur lokalen Erhitzung trägt auch bei, dass die ursprünglich vorgesehenen Baumüberstellungen von öffentlichen Verkehrsflächen (LKW-Standplätze im Zuge der Hans-Wittwer-Straße, PKW-Parkplätze) entfallen, weil ihrer Realisierung vernünftige Gründe entgegenstehen bzw. die Flughafen Leipzig/Halle GmbH von einer Umsetzung Abstand genommen hat.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Klima werden sich nicht ergeben. Das Frachtzentrum Süd liegt weder im Bereich von Kaltluftentstehungsgebieten noch im Verlauf von regional bedeutsamen Kaltluft- und Frischluftabflussbahnen, wie der Karte 16 des Regionalplans Leipzig-West Sachsen (Bereiche der Landschaft mit besonderen Nutzungsanforderungen) zu entnehmen ist.

Beim globalen Klimaschutz geht es um das Ziel, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur zu senken. Folge eines solchen Anstiegs in Relation zu der jeweils erreichten globalen Durchschnittstemperatur sind negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt wie zunehmende Extremwetterereignisse, ein Anstieg des Meeresspiegels, der Verlust an Biodiversität sowie Folgen über die Natur hinaus wie der Rückgang landwirtschaftlicher Produktion, Migrationsbewegungen und Verteilungskämpfe.

Leitgröße für den klimatischen Zustand des Erdsystems insgesamt ist die mittlere Temperatur der Erde. Als maßgebliche, durch Art. 20a GG verfassungsrechtlich verankerte Temperaturschwelle sieht das BVerfG das aus dem Pariser Übereinkommen abgeleitete Ziel an, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Erreicht werden kann dieses Ziel aber nur im internationalen Zusammenwirken. In diesem Kontext hat Deutschland einen Beitrag durch nationale Maßnahmen zu leisten.

Hinsichtlich der rechtlichen Grundlage der Beurteilung des globalen Klimaschutzes im Rahmen von Fachplanungen (§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG), der gesetzlich verankerten nationalen Klimaschutzziele und der rechtlichen Vorgaben zur Ermittlung und Bewertung der THG-Emissionen wird auf die Ausführungen unter C III 7 bis 7.2 verwiesen. Unter Zugrundelegung der sich daraus ergebenden Maßstäbe ergibt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass die Ausführungen im UVP-Bericht (siehe hierzu C III 7.3) in ihren wesentlichen Teilen plausibel und im Ergebnis zutreffend sind.

Im Sektor Verkehr ist nicht mit einer planänderungsbedingten Zunahme der THG-Emissionen zu rechnen, weil die Planänderung keinen Einfluss auf die Luftverkehrsprognose und damit auch nicht auf die THG-Emissionen des bereits zugelassenen Luftverkehrs hat, sich auf der Landseite des Frachtzentrums Süd der LKW-Verkehr und der PKW-Verkehr sowie die durch sie verursachten THG-Emissionen ohne wesentliche Zunahme nur kleinräumig verändern werden (Verlagerung von Parkmöglichkeiten für PKW; Zunahme von LKW-Verkehr im Bereich der Baufelder FR 2 und FR3 bei gleichzeitigem

Entfallen des Baufeldes TL und damit des damit verbundenen LKW-Ziel- und Quellverkehrs) und die Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr bautechnisch verbessert werden (einschließlich Attraktivitätserhöhung zur Nutzung des ÖPNV). Weitere Einzelheiten ergeben sich aus den Ausführungen unter C III 7.4 zum Sektor Verkehr.

Im Sektor Industrie weist der UVP-Bericht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insoweit einen Fehler auf, als er davon abgesehen hat, mit verhältnismäßigem Aufwand die mit dem Bau der bereits realisierten nicht-öffentlichen Verkehrsflächen (westliche und östliche GSE-Fläche sowie die Betriebsstraße südlich um die Kleinflugzeughalle) verbundenen THG-Emissionen zu ermitteln. Dieser Fehler wirkt sich aber nicht aus, weil in der Gesamtbilanzierung das Entfallen des bereits zugelassenen Parkplatzes (soweit dieser nicht realisiert worden ist) im Bereich der neuen Baufelder DL/B und RV gegenüberzustellen wäre. Der Verzicht, die auf den geänderten bzw. neu hinzukommenden Hochbauflächen bereits errichteten oder optional zulässigen Bauwerke hinsichtlich der damit verbundenen THG-Emissionen genauer zu ermitteln bzw. abzuschätzen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus den unter C III 7.4 zum Sektor Industrie dargelegten Gründen kein Ermittlungsfehler, der sich auf die Gesamtbilanzierung auswirken könnte.

Im Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft hat auch der UVP-Bericht die vom Landratsamt Landkreis Nordsachsen am 1. April 2021 genehmigte Waldumwandlung (siehe C III 4) nicht als solche betrachtet, sondern ist stattdessen von der Beseitigung von Staudenfluren ausgegangen. Dieser Ermittlungsfehler hat aber bereits deshalb keine Auswirkungen auf die Beurteilung der vorhabenbedingten Wirkungen auf das Globalklima, weil bisher keine belastbaren Erkenntnisse und Methoden existieren, den Verlust von Vegetationsflächen, die als CO₂-Speicher in Frage kommen, hinsichtlich des verloren gehenden Speichervermögens (Bilanzierung der insoweit relevanten Biomasse) zu erfassen.

Der Empfehlung der existierenden Arbeitshilfen, sich auf eine flächenmäßige Gegenüberstellung und Bilanzierung der einerseits vorhabenbedingt verlorengehenden und andererseits der vorhabenbedingt hinzukommenden (neu angelegten) CO₂-Speicher und CO₂-Senken zu beschränken, ist die Flughafen Leipzig/Halle GmbH nachgekommen. Das Ergebnis, dass letztlich planänderungsbedingt mehr an CO₂-Speicherfläche geschaffen wird bzw. schon geschaffen worden ist (Erstaufforstungsmaßnahme E_{SF} des Staatsbetriebes Sachsenforst im Umfang von 1,4 ha) als entfallen ist oder noch entfallen wird, ist plausibel. Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft unter C III 7.4 verwiesen.

Die geringfügigen Ermittlungsfehler sind insgesamt unbeachtlich. Sie stellen nur punktuelle Defizite dar und wirken sich auch nicht auf die Beurteilung der Umweltverträglichkeit im Hinblick auf die planänderungsbedingten Folgen für das Globalklima aus.¹¹ Das Planänderungsvorhaben ist nicht geeignet, die termingerechte Erreichbarkeit der nationalen, europäischen oder völkerrechtlich verbindlichen Klimaschutzziele zu gefährden.

Das Schutzgut Klima wird durch das geänderte Vorhaben daher nicht in erheblicher Weise nachteilig beeinflusst.

Schutzgut Landschaft/Landschaftsbild

Das Schutzgut Landschaft/Landschaftsbild (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG) umfasst alle wesentlichen Elemente und Strukturen der Landschaft wie Relief, Landnutzung, Bebauung, Infrastruktur, Vegetation und Biotopausstattung. Geprägt wird das Landschaftsbild durch die

¹¹ Vgl. hierzu VGH Mannheim, Urteil vom 18. Juli 2024 – 5 S 2374/22 – Rn. 88, unter Verweis auf BVerwG, Urteil vom 18. November 2004 – 4 CN 11/03 – Rn. 26.

optisch wahrnehmbaren natürlichen Faktoren einschließlich der baulichen Anlagen innerhalb und außerhalb von Orten.

Da das Frachtzentrum Süd zwischen den Gewerbegebieten Nord und Airport Gewerbegebiet Nördlicher Bierweg sowie zwischen dem Flughafengelände und der DB-Strecke 6403 (Halle – Leipzig) liegt, ist das Landschaftsbild durch Gewerbebauten und Verkehrsanlagen geprägt. Restbestände an naturnahen Flächen befinden sich an der westlichen Grenze des Gewerbegebiets Nord bzw. im östlichen Teil des Frachtzentrums Süd sowie zwischen der B 6 und der vorgenannten Eisenbahnstrecke (westlich bzw. südlich der Edisonstraße). Die im Umgriff des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Nord“ gelegenen, derzeit noch unbebauten Flächen, die südlich an die Hans-Wittwer-Straße (Verlängerung der Industriestraße) angrenzen, sind in dem genannten Bebauungsplan (in der Fassung seiner 3. Änderung) als gewerbliche Baufläche ausgewiesen.

Soweit die verfahrensgegenständliche Planänderung durch Ausweisung der neuen Bauflächen DL, DL/B und RV innerhalb des Frachtzentrums Süd an dessen östlicher Grenze Flächen in Anspruch nimmt bzw. schon in Anspruch genommen hat (Baufläche DL), kommt diesen aufgrund ihrer räumlichen Einordnung keine landschaftsbildprägende Bedeutung zu. Sichtbeziehungen oder sonstige optische Wirkungen werden nicht unterbrochen oder gestört. Der Eingriff in das Landschaftsbild ist allenfalls geringfügig. Er erreicht jedenfalls nicht die Schwelle einer erheblichen nachteiligen Umweltwirkung.

Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Zum Schutzgut Kulturelles Erbe (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 UVPG) zählen historisch, architektonisch oder archäologisch bedeutende Stätten und Bauwerke sowie Kulturlandschaften. Erfasst werden Kulturdenkmale, insbesondere Baudenkmale und archäologische Denkmale, einzelne Bauwerke oder Ensembles von Bauwerken, die aus historischer, künstlerischer, architektonischer oder technischer Sicht von Bedeutung sind. Erfasst werden auch Kulturlandschaften oder historische Orts- und Stadtbilder.

Weder im Frachtzentrum Süd noch in dessen näherer Umgebung befinden sich Baudenkmale oder kulturhistorisch bedeutsame Ensembles. Es handelt sich um ein Areal, das insbesondere durch zahlreiche neue Gewerbebauten und Verkehrsanlagen geprägt ist. Das Frachtzentrum Süd liegt außerhalb von Ortslagen, so dass auch das Ortsbild der Kernstadt Schkeuditz und ihrer historisch gewachsenen Stadtteile nicht betroffen ist.

Zu den sonstigen Sachgütern (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 UVPG) zählen weitere, in § 2 Abs. 1 UVPG nicht gesondert aufgeführte Güter, die Bedeutung für die Allgemeinheit und einen Bezug zur Umwelt haben. Betroffen sind diese Sachgüter vor allem durch physische Beeinträchtigungen infolge eines Vorhabens.

Im Bereich des hier betroffenen Frachtzentrums Süd sind derartige Sachgüter nicht ersichtlich.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen können insoweit ausgeschlossen werden.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Der UVP-Bericht verneint Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 Nr. 5 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Bewertung an. Sie kommt nach ihrer Prüfung zum Ergebnis, dass keine Belastungen und Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter vorliegen, die zu kumulierenden oder zusätzlichen anderen Effekten bei anderen Schutzgütern führen oder eine Neubewertung der vorhabenbedingten erheblichen Umweltauswirkungen auf diese Schutzgüter erforderlich machen.

Über die bereits bei den einzelnen Schutzgütern berücksichtigten Sachverhalte hinaus ergeben sich keine weiteren nachteiligen Effekte bzw. sonstige Wechselwirkungen, die zur Folge haben, dass die Gesamtbelastung in so erheblicher Weise von den Ergebnissen der Einzelbetrachtung abweicht, dass dies die Bewertung der erheblichen entscheidungsrelevanten Umweltauswirkungen des Vorhabens auf einzelne Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG in einem anderen Licht erscheinen lassen könnte.

III Materie-rechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde ist zur Überzeugung gelangt, dass die beantragte Planänderung zuzulassen ist.

1 Erforderlichkeit

Eine Flughafenplanung ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom LuftVG verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Die Planrechtfertigung fordert mithin die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielen des Gesetzes übereinstimmt (fachplanerische Zielkonformität) und für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist.¹²

Die Ziele, die mit dem LuftVG verfolgt werden und für die Prüfung der Zielkonformität maßgeblich sind, sind nicht ausdrücklich im Gesetz festgelegt. Aus § 6 Abs. 1 und 4 LuftVG ergibt sich jedoch, dass das LuftVG die Anlegung, die Änderung und den Betrieb von Flugplätzen (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) ermöglichen soll.¹³ Zu diesen luftverkehrlichen Infrastruktureinrichtungen gehört auch der Flughafen Leipzig/Halle.

Die Planänderung bedarf als solche keiner eigenständigen Planrechtfertigung. Vielmehr muss für das Vorhaben in seiner geänderten Gestalt gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf bestehen.¹⁴

Ausbau und Betrieb des Flughafens Leipzig/Halle sind, soweit diese Gegenstände des am 19. September 2003 genehmigten Plans für das Vorhaben „Frachtzentrum Süd“ und der hierzu ergangenen Änderungsentscheidungen sind, auch weiterhin vernünftigerweise geboten.

1.1 Ergänzung und Änderung der Hochbauflächen

Die unter B I beschriebenen Änderungen der Hochbauflächen tragen weitgehend der inzwischen eingetretenen baulichen Entwicklung Rechnung. So beschränkt sich das nun ausgewiesene Baufeld FR1 auf das Betriebsgelände des sog. „World Cargo Centers“, welches bereits seit vielen Jahren besteht und betrieben wird. Die sich westlich anschließende Baufläche FTB/FR umfasst nunmehr die gesamte, zwischenzeitlich durch Amazon mit Logistikgebäuden und -anlagen bebaute, derzeit aber nicht mehr bebaute Fläche im direkten Anschluss an das Vorfeld 2. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass

¹² BVerwG, Urteil vom 8. Juli 1998 – 11 A 53/97 – Rn. 24; Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 – Rn. 182; Urteil vom 9. November 2006 – 4 A 2001/06 – Rn. 34.

¹³ BVerwG, Urteil vom 26. April 2007 – 4 C 12/05 – Rn. 46.

¹⁴ BVerwG, Urteil vom 17. Dezember 2009 – 7 A 7/09 – Rn. 27.

ein direkt am Vorfeld positioniertes Tanklager (bisherige Baufläche TL) als nicht mehr erforderlich angesehen wird und die Möglichkeit eingeräumt werden soll, die unbebaute Fläche sowohl für Einrichtungen der Luftfrachtabfertigung als auch für flughafentechnische Betriebe baulich zu nutzen. Für den Betrieb derartiger Einrichtungen ist die direkte Lage am Vorfeld 2 ein wesentlicher Vorteil.

In der zweiten Bebauungsreihe (zwischen der Hans-Wittwer-Straße und der Paul-Thiersch-Straße) ist die Gesamtbebauung der nunmehr ausgewiesenen Bauflächen FR2 und FR3 weit fortgeschritten; hier sind zwei Lagerhallen mit Büroanbauten und sonstigen Nebenanlagen auf der Grundlage einer im November 2023 erteilten Baugenehmigung entstanden, die Luftfrachtspeditionen zur Verfügung stehen sollen. Weil sich die bis dahin vorgesehene Baufläche RV1 (Ruhender Verkehr) aufgrund ihrer ungünstigen Südwestrandlage als nicht optimal erwiesen hat, ist es folgerichtig, dieses Baufeld aufzuheben und die somit freiwerdende Fläche dem angrenzenden Baufeld FR3 zuzuschlagen. Stattdessen wird eine neue Baufläche RV an zentral gelegener Stelle östlich des „World Cargo Centers“ festgesetzt, die so bemessen ist, dass sie die Errichtung eines Parkhauses als Ersatz für die durch sie sowie durch die sich südlich anschließende neue Baufläche DL/B (Büro-/Dienstleistungs-/Behördengebäude) verdrängten realisierten bzw. planerisch zugelassenen Parkplätze ermöglicht. Die neue Baufläche DL/B soll die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit für ein Bürogebäude sicherstellen, indem z. B. die derzeit an nahezu gleicher Stelle in einer Bürocontaineranlage untergebrachten Arbeitsplätze des für den Flughafen zuständigen Zollamtes eingerichtet werden können. Die neue Baufläche DL (Dienstleistungsgebäude) umfasst den Standort des auf der Grundlage einer im März 2021 erteilten Baugenehmigung errichteten weiteren Bürogebäudes für flughafenaffine Nutzungen.

Nachdem die luftseitig im östlichen Teil des Vorfeldes 2 gelegene Kleinflugzeughalle nicht mehr für die zugelassenen Zwecke der Allgemeinen Luftfahrt benötigt wird, soll diese künftig zur Unterbringung flughafentechnischer Einrichtungen genutzt werden. Folgerichtig ist hier die bisherige Funktion entsprechend zu ändern (Ausweisung als Baufläche FTB). Die Verringerung der Grundfläche des Baufeldes lässt den Gebäudebestand unverändert.

1.2 Änderungen und Ergänzungen der landseitigen Verkehrsflächen

Die unter B I beschriebenen Änderungen der landseitigen Verkehrsflächen sind nur marginal. Sie betreffen hauptsächlich den Geh- und Radverkehr innerhalb des Frachtzentrums sowie entlang der Paul-Thiersch-Straße. Sie haben zum Inhalt, die bestehenden bzw. planerisch zugelassenen Geh- und Radwege zu ergänzen und damit die Verkehrssicherheit für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Damit tragen sie auch dazu bei, die Bedingungen für eine Nutzung der S-Bahn durch im Frachtzentrum Süd beschäftigte Mitarbeiter für ihre Fahrten zu ihren Arbeitsstätten zu verbessern.

Im Zuge der Hans-Wittwer-Straße wird zwischen den Baufeldern FR2 und DL eine Wendemöglichkeit für Kraftfahrzeuge vorgesehen, weil die Hans-Wittwer-Straße in diesem Bereich ohne Anschluss an andere, mit Kraftfahrzeugen zu befahrende Straßen endet.

1.3 Änderung und Ergänzung nicht öffentlicher Verkehrsflächen

Wie bereits unter B I beschrieben, werden westlich des Vorfeldes 2 sowie westlich, südlich und östlich der Kleinflugzeughalle im östlichen Teil des Vorfeldes 2 nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Flächen um ca. 2.000 m² bzw. ca. 11.880 m² erweitert festgesetzt.

Diese Flächen sind bereits im Bestand vorhanden. Die Fläche westlich des Vorfeldes 2 dient als GSE-Fläche (Abstellfläche für Gerätschaften) der Verbesserung der Luftfrachtabfertigung auf dem Vorfeld 2, während die Flächen im Bereich der Kleinflugzeughalle

dem Zweck dienen, den innerbetrieblichen Straßenverkehr innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes aufzunehmen (Fahrstraßen z. B. für Tankfahrzeuge), Geräte und Container abzustellen, die auf dem Vorfeld 2 benötigt werden und sonstige erforderliche Anlagen wie z. B. die vorhandene Energieversorgungsstation Südwest unterzubringen.

Gründe, die gegen diese Nutzungen sprechen könnten, sind nicht ersichtlich. Sie stehen im Zusammenhang mit der Abfertigung der Luftfahrzeuge bzw. der Versorgung des gesamten Frachtzentrums Süd mit Energie. Eine sinnvolle anderweitige Nutzung dieser Flächen ist nicht ersichtlich.

1.4 Ausgliederung der südlichen Straßenabschnitte

Antragsgemäß werden die südlich der Paul-Thiersch-Straße festgesetzten Flächen für den öffentlichen Verkehr aus dem Geltungsbereich des plangenehmigten Frachtzentrums Süd und somit aus dem Flughafengelände ausgegliedert. Damit endet insoweit die Maßgeblichkeit luftrechtlicher planerischer Festsetzungen. Betroffen ist der südliche Abschnitt der Hans-Wittwer-Straße im Bereich des Bebauungsplans „Airport Gewerbegebiet Nördlicher Bierweg“ und die sich anschließende, parallel zum Anschlussgleis nach Osten verlaufende sog. Ladestraße.

Der südliche Abschnitt der Hans-Wittwer-Straße sowie ein Teilabschnitt der sich anschließenden Ladestraße sind im Rahmen der luftrechtlichen Plangenehmigung vom 19. September 2003 planungsrechtlich zugelassen worden. Eine Verlängerung der Ladestraße war Gegenstand eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses vom 17. März 2011 zur Zulassung von Bau und Betrieb der Anschlussgleisanlage. Nachdem die Stadt Schkeuditz als zuständige Straßenverkehrsbehörde im Zusammenhang mit der 1. Änderung ihres o. g. Bebauungsplans den südlichen Abschnitt der Hans-Wittwer-Straße in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen und zum Eigentümerweg in der Straßenbaulast der Flughafen Leipzig/Halle GmbH gewidmet hat¹⁵, ist die Notwendigkeit luftrechtlicher Festsetzungen entfallen.

Dem weitergehenden Antrag der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, auch den luftrechtlich geregelten Teilabschnitt der sog. Ladestraße aus dem Geltungsbereich der o. g. Plangenehmigung zum Frachtzentrum Süd auszugliedern und somit aus dem Flughafengelände zu entlassen, hat die Planfeststellungsbehörde stattgegeben, allerdings klarstellend geregelt, dass die Ladestraße – soweit sie bislang nicht zum Eigentümerweg im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 4c SächsStrG gewidmet worden ist – Privatstraße der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und rechtlicher Bestandteil der Anschlussgleisanlage Frachtzentrum Süd bleibt (siehe A IV 2). Die Regelung ist erforderlich, weil ohne die Ladestraße die Anschlussgleisanlage, die aus Gleis, Umschlagfläche und Ladestraße besteht und eine Eisenbahnumschlaganlage darstellt, nicht funktionsfähig wäre. Somit unterliegt künftig die gesamte Anschlussgleisanlage ausschließlich dem Eisenbahnrecht nach Maßgabe des AEG und auf dessen Grundlage erlassener Bestimmungen.

2 Planungsalternativen und Dimensionierung

Im Hinblick auf die erteilten Baugenehmigungen für die Hochbauten auf den Baufeldern FR1, FR2, FR3 und DL, die bereits fertiggestellt bzw. noch im Bau sind, sind keine ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen für die Neuordnung der Landseite des Frachtzentrums Süd ersichtlich. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat ein berechtigtes Interesse daran, dass die Hochbauflächen den bestehenden Bebauungen angepasst und so nachträglich bauplanerisch abgesichert werden. Auch bei der auf dem luftseitig angeord-

¹⁵ Stadtratsbeschluss vom 16. September 2021; veröffentlicht im Schkeuditzer Boten Nr. 11/2021, S. 14.

neten Baufeld FTB stehenden Kleinflugzeughalle handelt es sich um vorhandenen Bestand.

Auch soweit auf den nunmehr ausgewiesenen Baufeldern noch keine Hochbauten errichtet sind, ist nicht ersichtlich, für welche andere luftverkehrsaffine Zwecke diese Flächen eher in Betracht kommen könnten. Da es sich insoweit um die Schließung von Lücken innerhalb bestehender bauordnungsrechtlich genehmigter Hochbauten handelt, stellt sich die Frage einer alternativen räumlichen Einordnung in das Frachtzentrum Süd nicht. Im Ergebnis gilt dies auch für die Dimensionierung der einzelnen Baufelder.

Die städtebauliche Konzeption des plangenehmigten Frachtzentrums wird durch die zugelassene Planänderung nicht grundsätzlich in Frage gestellt, sondern bleibt im Kern erhalten. Auch die äußere straßenseitige Erschließung über die Paul-Thiersch-Straße (S 8a) und ihre Verknüpfungspunkte mit der Hans-Wittwer-Straße bleiben unverändert.

3 Wasserwirtschaftliche Belange

Die Entwässerung des Frachtzentrums Süd erfolgt über bereits bestehende Entwässerungs- und Abwasseranlagen.

3.1 Oberflächenentwässerung

Die luftseitigen Flächen (Vorfeld 2) entwässern über Kanäle, ein nördlich des Vorfeldes errichtetes Regenüberlaufbauwerk und mehrere Leichtflüssigkeitsabscheider in die Behandlungs- und Rückhalteanlagen (RKB, Enteisungswasser-Stapelbecken, RRB), die dem Vorfluter Kabelske zugeordnet sind. Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitungen in die Kabelske wurde bereits am 8. April 1986 durch die damalige zuständige Behörde erteilt; die zugelassene maximale Einleitmenge beträgt 120 l/s.

Die westlich an das Vorfeld 2 direkt angrenzende, bereits errichtete GSE-Fläche (siehe Plan B 1a) ist ebenfalls an die Vorfeldd entwässerung angeschlossen.

Die wasserrechtlichen Genehmigungen für den Bau und den Betrieb der vorbenannten Anlagen ergeben sich zum einen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 9. Dezember 1994 zum Vorhaben „Neuordnung des Zentralbereichs“ [RKB West (jetzt: RKB Kabelske 1) und RRB West (jetzt: RRB Kabelske 1)] und zum anderen aus der Plangenehmigung vom 19. September 2003 zum Vorhaben „Frachtzentrum Süd“ (RKB Kabelske 2, Erweiterung RRB Kabelske 1, Enteisungswasser-Stapelbecken, Regenüberlaufbauwerk Kabelske 2, Koaleszenzabscheider, Regenüberlaufbauwerk vor den Koaleszenzabscheidern).

Das plangenehmigte Vorfeld 2 ist in zwei Ausbaustufen realisiert worden. Im Zusammenhang mit der in 2021 realisierten zweiten Ausbaustufe, die den kleineren östlichen Teil des Vorfeldes (Teilbereiche nordwestlich und nordöstlich sowie östlich der bestehenden Kleinflugzeughalle, Positionen 215 bis 217 und 220 bis 222) betraf, hat das Landratsamt Landkreis Nordsachsen am 27. September 2021 eine ergänzende wasserrechtliche Genehmigung zum Bau und Betrieb von mehreren Abwasseranlagen (Regenüberlauf, Schlammfang, Leichtflüssigkeitsabscheider, Stauraumkanal, Enteisungswasserweiche und Regenwassersammler Vorfeld) erteilt. Diese Genehmigung umfasst auch die Entwässerung der um die Kleinflugzeughalle errichteten luftseitigen Betriebsstraße.

Für die Entwässerung der landseitigen Flächen des Frachtzentrums Süd ist ein Regenwassernetz errichtet worden, an welches die Bauflächen und die Verkehrsflächen des Frachtzentrums angeschlossen sind. Das Oberflächenwasser wird in einen an der Paul-Thiersch-Straße angelegten Entwässerungsgraben eingeleitet. In Höhe des Flurstücks 7/2 (Flur 1 der Gemarkung Schkeuditz) wurde das Oberflächenwasser mittels eines unter der

Paul-Thiersch-Straße verlaufenden Durchlasses einer Speicherkaskade zugeleitet. In der Plangenehmigung vom 19. September 2003 war der Flughafen Leipzig/Halle GmbH unter A III 2 eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung des Niederschlagswassers in die Kabelske für den Drosselabfluss aus der Speicherkaskade erteilt worden (mittlerer Drosselabfluss 20 l/s, maximale Drosselabgabe 40 l/s).

Die wasserrechtlichen Genehmigungen für den Bau und den Betrieb der Speicherkaskade und das Drosselbauwerk zur Regulierung des Abflusses in die Kabelske (gleichzeitig Einleitbauwerk an der Kabelske) waren ebenfalls im Rahmen der Plangenehmigung vom 19. September 2003 konkludent erteilt worden.

Im Zuge der Planung des Gewerbegebietes „Airport Nördlicher Bierweg“, dessen Oberflächen ebenfalls in die Kabelske entwässert werden sollten, sind zusätzliche Abwasseranlagen geplant und realisiert worden. So hat das Landratsamt Landkreis Nordsachsen zunächst mit Datum vom 16. Mai 2017 eine wasserrechtliche Genehmigung zum Bau und Betrieb eines RRB, eines vorgeschalteten RKB und eines Trennbauwerks im genannten Gewerbegebiet und zur Direkteinleitung von maximal 35 l/s nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser in die Kabelske erteilt.

Am 9. September 2021 hat das Landratsamt eine wasserrechtliche Genehmigung zur Änderung der Speicherkaskade erlassen, mit der die Plangenehmigung vom 19. September 2003, soweit diese den Bau und Betrieb der Speicherkaskade geregelt hat, widerrufen wurde. Ebenso wurden mit dieser Entscheidung die o. g. Erlaubnis vom 19. September 2003 für die Einleitung von Oberflächenwasser von der Speicherkaskade in die Kabelske (Drosselabfluss) sowie die am 16. Mai 2017 erlaubte Direkteinleitung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser aus dem Gewerbegebiet in die Kabelske widerrufen. Gleichzeitig hat das Landratsamt eine neue Erlaubnis zur Einleitung von maximal 75 l/s nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser von der Speicherkaskade in die Kabelske erteilt.

Am 27. Juli 2022 ist diese Genehmigung durch die wasserrechtliche Genehmigung zur Änderung von Bau und Betrieb des am 16. Mai 2017 genehmigten RRB ersetzt worden; diese beinhaltet den Bau und Betrieb des RRB als naturnahes Erdbecken ohne Abdichtung, einen Retentionsbodenfilter mit Grobstoffrückhalt (bei gleichzeitigem Wegfall des am 16. Mai 2017 genehmigten RKB), ein Drosselbauwerk vom RRB zur Speicherkaskade (mit Dammscharte als Notüberlauf) sowie ein Durchlassbauwerk mit Leitwand. Diese Anlagen dienen der Oberflächenentwässerung des Gewerbegebietes sowie des Frachtzentrums Süd.

Die nunmehr erlaubte maximale Einleitmenge von 75 l/s bezieht sich daher sowohl auf die Abflüsse aus dem Frachtzentrum Süd (Landseite) als auch aus dem Gewerbegebiet „Airport Nördlicher Bierweg“.

Aufgrund der Anpassung der Hochbauflächen und der geringfügigen Änderung der landseitigen Verkehrsflächen ergibt sich kein Bedarf einer Änderung des Entwässerungssystems. Die zu entwässernden befestigten Flächen auf den neu ausgewiesenen Hochbauflächen RV, DL/B und DL werden an das vorhandene Regenwassernetz angeschlossen.

3.2 Schmutzwasserentsorgung

Nach Maßgabe des am 19. September 2003 genehmigten Plans erfolgt die Schmutzwasserentsorgung über ein flughafeneigenes Kanalnetz, an das sämtliche landseitigen Hochbauflächen des Frachtzentrums Süd angeschlossen sind. Das Schmutzwasser wird über eine Rohrleitung (DN 200), die in der Hans-Wittwer-Straße verläuft, einem Schmutzwasserpumpwerk (westliches Ende der Hans-Wittwer-Straße) zugeführt. Die anschließende

Druckleitung (DN 150) durchörtert die Paul-Thiersch-Straße und verläuft entlang des südlichen Abschnitts der Hans-Wittwer-Straße. Sie durchörtert anschließend die DB-Strecke 6403 (Halle – Leipzig) sowie den Straßendamm der B 6 und ist mit einem Übergabeschacht in der Frankfurter Straße an das bestehende Schmutzwassernetz der Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH angeschlossen.

Die auf den neu ausgewiesenen Hochbauflächen RV, DL/B und DL errichteten bzw. noch zu errichtenden Hochbauten sind bzw. werden schmutzwasserseitig an das flughafeneigene Kanalnetz angeschlossen. Die zwischen der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und der Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH am 29. April 2022 vertraglich vereinbarte maximale Schmutzwassermenge in der Größenordnung von 30 m³/d zur Übergabe an deren Kanalnetz wird dabei weiterhin eingehalten.

Die Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH hat mit Schreiben vom 2. April 2025 darauf hingewiesen, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH prüfen müsse, ob die vertraglich geregelte Einleitmenge in ihr Schmutzwassernetz auch angesichts der geplanten Bebauungen und dem damit zu erwartenden Anfall zusätzlichen Schmutzwassers eingehalten werden könne.

Diese Prüfung ist erfolgt. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat die Planfeststellungsbehörde am 8. August 2025 darüber in Kenntnis gesetzt, dass die jeweiligen Schmutzwassermengen im Zusammenhang mit den bereits beantragten Baugenehmigungen ermittelt worden seien. Die Prüfung habe ergeben, dass die vereinbarte Einleitmenge am Übergabepunkt in der Frankfurter Straße auch künftig eingehalten werde.

3.3 Auswirkungen auf das Grundwasser

Aufgrund der mit der Planänderung einhergehenden Flächenmehrversiegelung im Umfang von ca. 3,49 ha hat sich die Frage gestellt, ob das Planänderungsvorhaben gegen Ge- oder Verbote verstößt, die aus der RL 2000/60/EG resultieren.

3.3.1 Allgemeines

Nach § 47 Abs. 1 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass

- eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird;
- alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden;
- ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Ergänzend hierzu ist im SächsWG geregelt, dass die Grundwasserneubildung durch Versiegelung des Bodens und andere Beeinträchtigungen der Versickerung nicht über das notwendige Maß hinaus behindert werden darf (§ 39 Abs. 1 SächsWG).

Gemäß Art. 4 der RL 2000/60/EG (im Folgenden: WRRL), dessen Umsetzung unter anderem §§ 27, 47 WHG dienen, führen die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen durch, um eine Verschlechterung des Zustands aller Oberflächenwasserkörper zu verhindern (Art. 4 Abs. 1 Buchst. a) Ziff. i WRRL). Außerdem führen sie die erforderlichen Maßnahmen durch, um die Einleitung von Schadstoffen in das Grundwasser zu verhindern

oder zu begrenzen und eine Verschlechterung des Zustands aller Grundwasserkörper zu verhindern (Art. 4 Abs. 1 Buchst. b) Ziff. I WRRL).

Nach der Rechtsprechung des EuGH haben diese Regelungen verbindlichen Charakter und verpflichten die Mitgliedstaaten vorbehaltlich der Möglichkeit der Gewährung einer Ausnahme nach Art. 4 Abs. 7 WRRL, die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es geeignet ist, den ökologischen Zustand, das ökologische Potenzial oder den chemischen Zustand eines Oberflächenwasserkörpers¹⁶ oder den mengenmäßigen oder chemischen Zustand eines Grundwasserkörpers zu verschlechtern. Die Bewirtschaftungsziele sind keine bloßen Zielvorgaben für die Gewässerbewirtschaftung, sondern zwingende Vorgaben für die Zulassung von Vorhaben. Sie müssen bei der Zulassung eines Projekts strikt beachtet werden.¹⁷ Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein.¹⁸

Für die Bewertung des mengenmäßigen und des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers sind die Anforderungen der GrwV heranzuziehen. Danach werden sowohl der mengenmäßige als auch der chemische Zustand in die Zustandsklassen „guter Zustand“ und „schlechter Zustand“ eingeordnet. Die Bewertung des mengenmäßigen Zustands ist nach § 4 Abs. 2 GrwV durchzuführen. Eine Bewertung als „guter Zustand“ setzt voraus, dass die langfristige mittlere jährliche Grundwasserentnahme das nutzbare Grundwasserdargebot nicht übersteigt und nicht Folgewirkungen eines sinkenden Grundwasserstandes bezüglich der mit dem Grundwasserkörper in Verbindung stehenden Oberflächengewässern, der grundwasserabhängigen Landökosysteme oder des vermehrten Zustromes von Salzwasser oder Schadstoffen bestehen. Eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands eines GWK liegt vor, wenn mindestens ein Kriterium nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 Buchst. a) bis d) GrwV nicht mehr erfüllt wird. Dann ist auch eine vom Vorhaben ausgehende weitere Verschlechterung der Bilanz zwischen Grundwasserdargebot und -entnahme bzw. als Folge eine nachteilige Auswirkung auf die mit dem Grundwasser in Verbindung stehenden Oberflächengewässer oder abhängige Landökosysteme bzw. ist ein vermehrter Zustrom von Salzwasser oder Schadstoffen als weitere Verschlechterung zu vermeiden.

Für die Bewertung des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. b) Ziff. I WRRL gemäß § 7 Abs. 2 GrwV werden die Schwellenwerte der GrwV und die infolge der geogenen Vorbelastung lokal festgesetzten Hintergrundwerte herangezogen (vgl. § 5 Abs. 1 Satz 2, Abs. 3, Anlage 2 GrwV). Bei voraussichtlichem Überschreiten des Schwellen- bzw. Hintergrundwertes für einen Schadstoff ist ein „schlechter chemischer Zustand“ gegeben. In Grundwasserkörpern, die sich bereits im schlechten chemischen Zustand befinden, ist jede weitere Verschlechterung zu vermeiden, die durch eine vorhabenbedingte weitere Erhöhung der bereits den Schwellenwert übersteigenden Schadstoffkonzentration oder in der Überschreitung des Schwellenwertes eines weiteren Schadstoffes liegen kann. Dabei sind nach § 9 Abs. 1 GrwV die an jeder Überwachungsstelle gemessenen Werte individuell zu berücksichtigen.¹⁹ Zusätzlich ist in § 47 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 WHG ein sog. Trendumkehrgebot geregelt. Sowohl der Zustand

¹⁶ EuGH, Urteil vom 1. Juli 2015 – C-461/13 – Rn. 50.

¹⁷ BVerwG, Urteil vom 9. Februar 2017 – 7 A 2/15 – Rn. 478; Urteil vom 9. November 2017 – 3 A 4/15 – Rn. 89; Urteil vom 30. November 2020 – 9 A 5/20 – Rn. 34.

¹⁸ BVerwG, Urteil vom 9. Februar 2017 – 7 A 2/15 – Rn. 480; Urteil vom 11. Juli 2019 – 9 A 13/18 – Rn. 154.

¹⁹ EuGH, Urteil vom 28. Mai 2020 – C-535/18 – Rn. 119; BVerwG, Urteil vom 30. November 2020 – 9 A 5/20 – Rn. 38.

als auch die Trends sind auf den Wasserkörper bezogen (siehe § 3 Nrn. 6 und 8 WHG); räumliche Bezugsgröße ist dessen Gesamtheit.²⁰

Eine ordnungsgemäße Prüfung des Verschlechterungsverbots, die für alle vorhabenbedingten Wirkpfade zu erfolgen hat²¹, setzt eine Ermittlung des Ist-Zustands der zu bewertenden Wasserkörper voraus.²² Bei fehlender Einstufung des Wasserkörpers oder lückenhafter, unzureichender oder veralteter Datenlage sind gegebenenfalls weitere Untersuchungen erforderlich.²³

3.3.2 Potenziell betroffener Wasserkörper

Das Änderungsvorhaben liegt vollständig im Umgriff des GWK DEGB_DESN_SAL-GW-052 (Großraum Leipzig) mit einer Flächenausdehnung von 256,711 km². Der GWK wird innerhalb der Flussgebietsgemeinschaft Elbe dem Koordinierungsraum Saale zugeordnet.

Der GWK verfügt nach derzeitiger Erkenntnislage²⁴ über einen schlechten mengenmäßigen und einen schlechten chemischen Zustand. Die Schwellenwerte nach Anlage 2 der GrwV sind für Sulfat überschritten. Dafür werden diffuse Quellen aus unbekanntem anthropogenen Belastungen angegeben. Der aktuelle dritte Bewirtschaftungsplan empfiehlt weiterhin, auswaschungsbedingte Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft zu reduzieren. Darüber hinaus empfiehlt er vertiefende Untersuchungen und Kontrollen zur Ermittlung von Belastungsursachen sowie zur Wirksamkeit vorgesehener Maßnahmen in den Bereichen Gewässerschutz und Hochwasserschutz. Das Ziel, einen guten chemischen Zustand des GWK zu erreichen, wird im Bewirtschaftungsplan nicht datiert. Der schlechte mengenmäßige Zustand wird vorwiegend auf industrielle Wasserentnahmen zurückgeführt; der Bewirtschaftungsplan für die Flussgebietseinheit geht jedoch davon aus, dass das Ziel eines guten mengenmäßigen Zustands bis 2027 erreicht wird. Als konzeptionelle Maßnahme empfiehlt der Bewirtschaftungsplan insoweit, Untersuchungen zum Klimawandel hinsichtlich der Erfordernisse einer künftigen Wasserbewirtschaftung durchzuführen.

3.3.3 Planänderungsbedingte Auswirkungen

Mit der Flächenmehrversiegelung von ca. 3,49 ha (ca. 0,035 km²) ist das geänderte Vorhaben prinzipiell geeignet, den mengenmäßig bereits schlechten Zustand des GWK Großraum Leipzig zu verschlechtern.

Da sich durch die Planänderung die Abflussverhältnisse im Übrigen nicht ändern, die stoffliche Zusammensetzung des abzuleitenden Oberflächenwassers unverändert bleibt und planänderungsbedingt auch keine Veränderungen an bestehenden Abwasserreinigungsanlagen vorgesehen sind, ist ausgeschlossen, dass sich der chemische Zustand des GWK, der als schlecht eingestuft ist, vorhabenbedingt verändert. Daher bleibt allein die Frage relevant, ob/wie die zusätzliche Flächenversiegelung den mengenmäßigen Zustand des GWK beeinflusst.

²⁰ BVerwG, Urteil vom 9. Februar 2017 – 7 A 2/15 – Rn. 506; Urteil vom 9. November 2017 – 3 A 4/15 – Rn. 88.

²¹ BVerwG, Beschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16/16 – Rn. 47.

²² BVerwG, Beschluss vom 2. Oktober 2014 – 7 A 14/12 – Rn. 12; Beschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16/16 – Rn. 51.

²³ BVerwG, Urteil vom 9. Februar 2017 – 7 A 2/15 – Rn. 489; Urteil vom 27. November 2018 – 9 A 8/17 – Rn. 27; Urteil vom 11. Juli 2019 – 9 A 13/18 – Rn. 160.

²⁴ Sächsische Beiträge zur zweiten Aktualisierung der Bewirtschaftungspläne für die Flussgebietseinheiten Elbe und Oder nach § 83 WHG bzw. Artikel 13 der Richtlinie 2000/60/EG für den Zeitraum von 2022 bis 2027.

3.3.3.1 Verschlechterungsverbot

Die Prüfung hat ergeben, dass eine signifikante Verschlechterung des Zustands des GWK im Sinne von § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG durch das geänderte Vorhaben auszuschließen ist.

Ausgehend von einer mittleren Grundwasserneubildungsrate von ca. $1 \text{ l}/(\text{s}\cdot\text{km}^2)$ ²⁵ beträgt die vorhabenbedingte Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate ca. $0,035 \text{ l/s}$. Dies entspricht ca. $3,024 \text{ m}^3/\text{d}$ bzw. $1.103,76 \text{ m}^3/\text{a}$. Da die jährliche Grundwasserneubildungsrate des GWK Großraum Leipzig $8.096.100 \text{ m}^3/\text{a}$ beträgt²⁶, führt das geänderte Vorhaben zu einer Verminderung der Grundwasserneubildungsrate in einer Größenordnung von etwa $0,014 \%$. Diese liegt innerhalb des Bereichs natürlicher und messtechnischer Schwankungen und ist deshalb nicht als Verschlechterung im Sinne von § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG anzusehen.

Die wichtigsten Größen bei der Bilanzierung und Festlegung des mengenmäßigen Zustands eines GWK sind die Grundwasserentnahmen und die Grundwasserneubildung. Letztgenannte Größe wird aus dem Niederschlag und der Evapotranspiration (Verdunstung von Wasser von Boden- und Wasseroberflächen sowie Vegetation) abgeleitet. Alle meteorologischen bzw. hydrologischen Größen weisen einerseits natürliche Schwankungen auf, andererseits unterliegen deren Messungen systematischen und zufälligen Fehlern.

Allein die technische Messunsicherheit der vom Deutschen Wetterdienst verwendeten Niederschlagsmessgeräte beträgt $\pm 1 \%$. Bei der Ableitung der Grundwasserneubildung kommen dazu noch Fehler aus der Messung bzw. der Ableitung der Verdunstung sowie Unsicherheiten bei der Regionalisierung der Werte. Diese Unsicherheiten liegen über einem Prozent.²⁷

Die natürlichen Schwankungen des Grundwasserstandes ergeben sich aus Grundwasserhoch- und Grundwasserniedrigstand. Für die am nächsten zum Vorhabengebiet liegende WRRL-relevante Grundwassermessstelle 45396268 (Kursdorf) liegen die gemessenen Werte für die Zeitreihe von Januar 1996 bis Oktober 2025 zwischen $132,28 \text{ m HN}$ (1. Januar 2020) und $137,35 \text{ m HN}$ (15. Januar 2011), was einer Schwankungsbreite von $3,78 \%$ um den mittleren Wasserstand der Messreihe ($134,18 \text{ m HN}$) entspricht. Bei Betrachtung der vergangenen zehn hydrologischen Jahre (2015 bis 2024) sind Werte von $132,28 \text{ m HN}$ (1. Januar 2020) bis $137,07 \text{ m HN}$ anzugeben. Bezogen auf den Mittelwert entspricht diese Schwankungsbreite $3,57 \%$. Die vorgenannten Daten sind der vom Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie bereitgestellten Interaktiven Kartenanwendung Grundwassermessstellen – abgerufen am 30. Oktober 2025 – entnommen worden.

Die Veränderung der Grundwasserneubildung, die sich durch das Vorhaben ergibt ($- 0,014 \%$), ist somit deutlich geringer als die Messunsicherheit der maßgebenden Bezugsgröße Niederschlag und liegt zudem innerhalb der natürlichen Schwankungsbreite des Grundwasserstandes. Sie bleibt daher messtechnisch nicht nachweisbar und ohne

²⁵ Siehe das im Verfahren „Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld, 15. Planänderung“ vorgelegte Fachgutachten nach WRRL zu den möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf den Grundwasserkörper (BGD ECOSAX GmbH, vom 22. Juni 2020), dort S. 33.

²⁶ Siehe die im Verfahren „Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld, 15. Planänderung“ vorgelegte Stellungnahme zur Auswirkung des 3. Bewirtschaftungsplans WRRL (BGD ECOSAX GmbH, vom 16. Januar 2023), dort S. 16.

²⁷ Siehe die im Verfahren „Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld, 15. Planänderung“ vorgelegte Stellungnahme der BGD ECOSAX GmbH vom 4. Juni 2024; dort mwN.

tatsächliche Auswirkungen. Damit stellt diese Veränderung keine Verschlechterung im Sinne des WHG dar.

Das nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts erforderliche Maß, eine Verschlechterung des Zustands des Grundwasserkörpers zu bewirken, wird durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben nicht erreicht. Bei einer Veränderung der Grundwasserneubildung, die sich im Bereich von Messungenauigkeiten und natürlichen Schwankungsbreiten bewegt, fehlt die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts.

Ob jedwede Beeinträchtigung oder nur eine solche oberhalb einer wasserfachlich zu bestimmenden Bagatellschwelle eine Verschlechterung darstellt, ist höchstrichterlich noch nicht geklärt. Für die Berücksichtigungsfähigkeit einer Bagatellschwelle spricht jedoch, dass der Bagatellvorbehalt ein „allgemeiner, im gemeinschaftsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz (Art. 5 Abs. 1 Satz 2 EUV) wurzelnder Rechtsgedanke“ ist.²⁸ Er findet auf alle Maßnahmen der Gemeinschaft Anwendung, also auch ohne eine ausdrückliche Regelung in der WRRL.

So würde es einen Vorhabenträger unverhältnismäßig belasten, wenn sein Vorhaben zwar keine messtechnisch sicher zu erfassenden Auswirkungen zeitigt, das Vorhaben gleichwohl aber wegen Verstoßes gegen die Bewirtschaftungsziele unzulässig wäre.

Mithin ist keine relevante Verschlechterung des Grundwassers durch die Flächenmehrsiegelung festzustellen.

3.3.3.2 Verbesserungsgebot

§ 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG verlangt, dass ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden sollen. Wie oben unter C III 3.3.3 dargelegt, hat das geänderte Vorhaben keinen Einfluss auf den chemischen Zustand des GWK. Es kann diesen daher weder verschlechtern noch verbessern.

Der Maßnahmenplan im Sinne von § 82 WHG sieht für die Verbesserung des Zustands des GWK „Großraum Leipzig“ Maßnahmen zur Reduzierung der auswaschungsbedingten Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft, vertiefende Untersuchungen und Kontrollen als diesbezügliche konzeptionelle Maßnahme sowie Untersuchungen zum Klimawandel vor. Die beiden erstgenannten Maßnahmen betreffen die Verbesserung der Beschaffenheit des GWK durch Reduzierung der diffusen Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft und von Schadstoffeinträgen aus dem urbanen Raum. Das planfestgestellte geänderte Vorhaben steht diesen Maßnahmen nicht entgegen.

Da als Hauptursache für die Einstufung des mengenmäßigen Zustands des GWK als schlecht die industrielle Wasserentnahme angesehen wird (siehe oben C III 3.3.2), die Flughafen Leipzig/Halle GmbH aber kein Grundwasser entnimmt und dies im Zusammenhang mit dem Betrieb des Frachtzentrums Süd auch nicht geplant ist, ist das Verbesserungsgebot auch insoweit nicht relevant. Den im Maßnahmenplan als konzeptionelle Maßnahme genannten Untersuchungen zum Klimawandel steht die planfestgestellte Änderung des Frachtzentrums Süd ebenfalls nicht entgegen.

3.4 Sonstiges

²⁸ BVerwG, Urteil vom 14. April 2010 – 9 A 5/08 – Rn. 93; bezogen auf die 3%-Bagatellschwelle bei Stickstoffdepositionen (sog. critical loads).

In seiner Stellungnahme vom 17. März 2025 hat das Landratsamt Landkreis Leipzig mitgeteilt, dass auf dem in die Erstaufforstungsmaßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst einbezogenen Flurstück 260a der Gemarkung Commichau ein in den Tiergartenbach mündender Graben verlaufe. Entlang dieses Grabens müsse ein 5,0 m breiter Gewässerstrandstreifen berücksichtigt werden. Eine Unterschreitung des Mindestabstandes sei nur bei Anpflanzung von standorttypischen Bäumen und Gehölzen möglich.

Der Hinweis geht ins Leere. Die Erstaufforstung ist bereits durch den Staatsbetrieb Sachsenforst auf der Grundlage einer ihm vom Landratsamt Landkreis Leipzig erteilten Erstaufforstungsgenehmigung durchgeführt worden.

4 Forstliche Belange

Die forst-/waldrechtlichen Vorschriften haben gegenüber dem Naturschutzrecht Vorrang.²⁹ Dies gilt insbesondere für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung. Der Anwendungsbereich des Naturschutzrechts beginnt erst dort, wo das Naturschutzrecht inhaltlich weitergehende Vorschriften enthält. Es bleibt somit insbesondere anwendbar, als Gesichtspunkte des Flächen- oder Artenschutzes berührt sind.³⁰ Ebenso bleiben Änderungsverbote und Beschränkungen in Naturschutz- und Landschaftsschutzverordnungen unberührt.³¹

Dieser Vorrang der forst-/waldrechtlichen Bestimmungen vor der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist im Hinblick auf die Tatsache, dass das neue Baufeld DL nach den Feststellungen des Landratsamtes Landkreis Nordsachsen (Untere Forstbehörde) eine Waldfläche betraf, für die hier zu beurteilende Planänderung von Bedeutung.

Das Baufeld DL ist auf der Grundlage einer vom Landratsamt (Untere Bauaufsichtsbehörde) am 30. März 2021 erteilten Baugenehmigung (Bauvorhaben der Immobilien Hasshold GmbH) vollständig bebaut worden. Auf Antrag des Bauherrn hat das Landratsamt (Untere Forstbehörde) am 1. April 2021 eine Genehmigung zur dauerhaften Waldumwandlung auf der Grundlage des § 8 Abs. 1 SächsWaldG erteilt. In dieser Genehmigung ist auf der Grundlage des § 8 Abs. 3 SächsWaldG geregelt worden, dass der dauerhafte Waldflächenverlust durch eine 4.567 m² große Ersatzaufforstung auf den Flurstücken 260a und 260b der Gemarkung Commichau auszugleichen ist.

Diese Flurstücke sind in die durch den Staatsbetrieb Sachsenforst realisierte Erstaufforstung, deren Berücksichtigung in der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung von der Flughafen Leipzig/Halle GmbH beantragt worden ist, einbezogen. Die zwischen der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und dem Staatsbetrieb Sachsenforst abgeschlossene Vereinbarung bezieht sich auf eine Fläche von 1,4 ha. Damit verbleiben 0,9433 ha (9.433 m²) der von der Vereinbarung erfassten Fläche für die Berücksichtigung im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung.

Die Erstaufforstungsgenehmigung für die Maßnahme in der Gemarkung Commichau hat das zuständige Landratsamt Landkreis Leipzig am 11. Januar 2021 erteilt.

²⁹ So schon der Bericht des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten des Deutschen Bundetags zu den eingebrachten Entwürfen eines (Rahmen-)Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege – BT-Drs. 7/5251, S. 7; VG Schleswig, Urteil vom 25. März 1988 – 1 A 224/86 – NuR 1989, 273, 274; VGH Kassel, Urteil vom 1. September 1994 – 3 UE 154/90 – NuR 1995, 292, 295; VG Dresden, Urteil vom 29. Januar 1998 – 1 K 1089/96 – LKV 1998, 416; ebenso Bender/Sparwasser/Engel, Umweltrecht, 4. Auflage 2000, Kap. 5 Rn. 119.

³⁰ VGH Kassel, Urteil vom 1. September 1994 – 3 UE 154/90 – NuR 1995, 292, 295; VG Dresden, Urteil vom 29. Januar 1998 – 1 K 1089/96 – LKV 1998, 416.

³¹ VGH Kassel, Urteil vom 1. September 1994 – 3 UE 154/90 – NuR 1995, 292, 295.

5 Naturschutz und Landschaftspflege

Die geänderte Planung ist in der zugelassenen Form mit den Anforderungen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

5.1 Allgemeiner Schutz von Natur und Landschaft

Die Vorhabenträgerin hat bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die öffentlichen Belange – einschließlich der Umweltverträglichkeit – zu beachten. Bei der Planfeststellung nach § 8 LuftVG sind Natur und Landschaft als öffentlicher Belang im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für den Natur- und Landschaftsschutz werden diese Belange durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert.

5.1.1 Eingriffsregelung

Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, gegeben sind. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen.

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

§ 15 Abs. 5 BNatSchG bestimmt, dass ein Eingriff nicht zugelassen und nicht durchgeführt werden darf, wenn die Beeinträchtigungen unvermeidbar oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Mit der Eingriffsregelung sollen die Probleme, die sich als Folge des Eingriffs in Natur und Landschaft ergeben, bewältigt werden. Die Eingriffsregelung baut auf einer Stufenfolge auf, bei der die Tatbestandsvoraussetzungen für jede Phase abschließend umschrieben sind. Für sie ist nach der gesetzlichen Systematik von zentraler Bedeutung, mit welchem Ergebnis die Kompensationsproblematik auf der jeweils vorgelagerten Stufe abgearbeitet worden ist.³²

³² So etwa BVerwG, Urteil vom 27. Oktober 2000 - 4 A 18/99 - Rn. 59.

Können Eingriffe durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden, ist für eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung kein Raum.

5.1.2 Vorliegen und Umfang des Eingriffs in Natur und Landschaft

In § 9 Abs. 1 SächsNatSchG werden in einem nicht abschließenden Katalog bestimmte Vorhaben bzw. Tätigkeiten als Eingriffe in Natur und Landschaft definiert. Dazu zählen auch die Errichtung oder wesentliche Änderung von Flugplätzen im Außenbereich (Nr. 4).

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat den Eingriffsumfang des geplanten Änderungsvorhabens im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen einer Konfliktanalyse und -bewertung schutzgutbezogen ermittelt und zusammengefasst dargestellt.

Mit der Ausweisung zusätzlicher nicht öffentlicher Verkehrsflächen in Form von Geräteabstellflächen und Fahrstraßen auf der Luftseite, zusätzlichen und geänderten Hochbauflächen und öffentlichen Verkehrsflächen auf der Landseite sowie einem damit in Verbindung stehenden Verzicht auf sog. Baumüberstellungen auf Parkplätzen und entlang öffentlicher Verkehrsflächen werden die ökologischen Funktionen von Flächen des Frachtzentrums Süd, die sich aus dem bislang plangenehmigten Stand ergeben, verändert. Dies hat zur Folge, dass das bisher plangenehmigte landschaftspflegerische Konzept nicht mehr realisierbar ist und dementsprechend geändert werden muss.

Im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan sind insgesamt sieben Konfliktpunkte definiert und im beigefügten Bestands- und Konfliktplan räumlich zugeordnet worden:

1. Änderung nicht öffentlicher Verkehrsflächen (Geräteabstellflächen): Verlust der Bodenfunktionen durch Flächenversiegelung; Verlust von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren (Verkehrsbegleitgrün);
2. Baufeld DL: Verlust der Bodenfunktionen durch Flächenversiegelung; Verlust von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren (Baumreihen, Staudenfluren, Abstandsfläche);
3. Baufelder DL/B und RV: Verlust der Bodenfunktionen durch Flächenversiegelung; Verlust von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren (Bäume, Abstandsfläche);
4. Erweiterung der Bauflächen FR2 und FR3: Verlust der Bodenfunktionen durch Flächenversiegelung; Verlust von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren (Baumreihe, Einzelbäume, Abstandsfläche);
5. Änderung von öffentlichen Verkehrsflächen und Fußwegenetz: Verlust der Bodenfunktionen durch Flächenversiegelung; Verlust von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren (Bäume, Abstandsfläche);
6. Ergänzung des Fußwegenetzes östlich Baufeld FR3: Verlust der Bodenfunktionen durch Flächenversiegelung; Verlust von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren (Baumreihe, Abstandsfläche);
7. Bäume im Bereich der LKW-Stellplätze (Hans-Wittwer-Straße): Nichterreichen der kleinklimatischen Funktion.

Hinsichtlich der Konfliktanalyse und Eingriffsermittlung zu diesen Konfliktpunkten wird im Erläuterungsbericht im Einzelnen eingegangen (siehe dort, S. 17-19). Anschließend sind die Konflikte schutzgutbezogen beurteilt worden (Erläuterungsbericht, S. 19-23). Des Wei-

teren beschreibt der Erläuterungsbericht die ergänzend geplanten Kompensationsmaßnahmen (unter Einbeziehung der vorhabenbezogen vertraglich gebundenen Ökokontomaßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst in der Gemarkung Commichau) und stellt die vorhabenbedingten Eingriffe bzw. Funktionsverluste unter Anwendung der Handlungsempfehlung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen (aktualisierte Fassung, Mai 2009) den entsprechend bewerteten Kompensationsmaßnahmen gegenüber (Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung).

Unter Zugrundelegung der jeweiligen Flächengrößen in der Maßeinheit ha ergibt sich nach Maßgabe der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung ein ökologischer Funktionsverlust in der Größenordnung von 37,4373 Werteinheiten. Dem stehen die geplanten Kompensationsmaßnahmen der Flughafen Leipzig/Halle GmbH mit 23,94 Werteinheiten gegenüber. Die Differenz (-13,4973 Werteinheiten) soll über die Ökokontomaßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst ausgeglichen werden.

Das Landratsamt Landkreis Nordsachsen hat in seiner Stellungnahme vom 25. März 2025 mitgeteilt, dass die Bestandsaufnahme der Biotoptypen im Vorhabengebiet aus seiner Sicht plausibel sei. Biotoptypen mit hoher und naturschutzfachlicher Bedeutung wie sonstiges extensiv genutztes Grünland frischer Standorte seien ermittelt worden.

Die Planfeststellungsbehörde hält die im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung vorgenommene Bewertung des Eingriffs hingegen für nicht hinreichend plausibel. So ist etwa die Annahme, dass es sich bei mit großkronigen Bäumen überstellten Parkplatzflächen um sog. gestaltete Abstandsflächen handelt, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht vertretbar. Die Planfeststellungsbehörde bewertet diese Flächen vielmehr als Verkehrsflächen mit Verkehrsbegleitgrün, welche im Vergleich zu Abstandsflächen (Grün-/Freiflächen und Grünanlagen) als ökologisch weniger wertvoll beurteilt werden.

Beim Konfliktpunkt 2 (Baufeld DL) ist außer Acht geblieben, dass es sich dabei nach Einschätzung des Landratsamtes in der Größenordnung von 3.806 m² tatsächlich um eine Waldfläche gehandelt hat, deren dauerhafte Umwandlung unter der Voraussetzung der Durchführung der Erstaufforstungsmaßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst in der Gemarkung Commichau im Umfang von 4.567 m² zugelassen worden ist (Bescheid der Unteren Forstbehörde vom 1. April 2021). Aufgrund des grundsätzlichen Vorrangs des Forstrechts vor dem Naturschutzrecht (siehe hierzu C III 4) hätte der nach Maßgabe des Naturschutzrechts zu beurteilende Eingriff anders ermittelt und bewertet werden müssen.

Das aus den Flurstücken 4/182, 4/183, 4/184, 4/185 und 4/198 (alle Flur 2 der Gemarkung Schkeuditz) zusammengesetzte Baufeld umfasst lediglich eine Gesamtfläche von 7.650 m² (anstelle der im Erläuterungsbericht angegebenen 7.816 m²). Davon waren 1.570 m² als öffentliche Verkehrsfläche und 565 m² für eine beidseitige alleearartige Bepflanzung vorgesehen. Die restliche Fläche (5.515 m²) sollte dauerhaft als Staudenflur nährstoffreicher frischer Standorte mit eingeschlossener Staudenflur nährstoffarmer frischer Standorte (rückgebaute Industriegleisanlage) angelegt bzw. erhalten werden. Von dieser restlichen Fläche haben sich aufgrund unterbliebener Erhaltungspflege ca. 3.806 m² tatsächlich von einer Staudenflur zu einer Waldfläche entwickelt, die nach Maßgabe der Handlungsempfehlung ökologisch höher zu bewerten wäre; nur im Umfang von ca. 1.709 m² war vor Realisierung des Hochbauvorhabens Staudenflur vorhanden. Der Eingriff in die Waldfläche ist durch die Waldumwandlungsgenehmigung des Landratsamtes vom 1. April 2021 bereits abschließend beurteilt worden. Damit ergibt sich unter Anwendung der Handlungsempfehlung folgende Eingriffsbewertung für den Konfliktpunkt 2 (Baufeld DL):

Biotopwert	Planungswert	Differenz	Flächengröße	Werteinheiten
------------	--------------	-----------	--------------	---------------

			in m ²	
Straße/Weg vollversiegelt 0	Industriegebiet	+/-0	1.570	+/-0
Verkehrsbegleitgrün (alleeartig) (3-9); hier: 7	Industriegebiet	-7	565	-3.955
Staudenflur frischer Standorte 15	Industriegebiet	-15	1.709	-25.635
Summe				-29.590

Im Konfliktpunkt 3 (Baufelder DL/B und RV), welcher laut Erläuterungsbericht eine Grundfläche von 13.795 m² umfasst, waren bislang auf ca. 13.190 m² mit Großbäumen überstellte öffentliche Verkehrsflächen (Parkplätze) vorgesehen. Die restlichen ca. 605 m² betreffen Staudenfluren nährstoffreicher frischer Standorte. Bei den Parkplatzflächen wurde von einem Versiegelungsgrad von 90 % ausgegangen; 10 % sollten unversiegelt bleiben. Die nunmehr geplanten Baufelder DL/B und RV führen zu einer vollständigen Versiegelung; die vorgesehenen Baumpflanzungen entfallen ebenfalls (Funktionsverlust Bioklimatische Ausgleichsfunktion mittlerer Bedeutung; siehe Handlungsempfehlung Nr. 3.3.1 und Arbeitshilfe A 13.8). Damit ergibt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insoweit folgende Eingriffsbewertung:

Biotopwert	Planungswert	Differenz	Flächengröße in m ²	Werteinheiten
Platz vollversiegelt: 0 unversiegelt: 3	Industriegebiet 0 0	+/-0 -3	13.190 x 0,9 11.871 13.190 x 0,1 1.319	+/-0 -3.957
Funktionsverlust Bioklimatische Ausgleichsfunktion (1-2); hier: 1	0	-1	13.190	-13.190
Staudenflur frischer Standorte 15	Industriegebiet 0	-15	605	-9.075
Summe				-26.222

Im Konfliktpunkt 4 (Erweiterung der Bauflächen FR2 und FR3 um 7.119 m²) beträgt die Flächenneuversiegelung laut Erläuterungsbericht 6.644 m². Dabei handelt es sich um Krautsäume zwischen den vormalig ausgewiesenen Hochbauflächen und der Paul-Thiersch-Straße. Nur in geringem Maß sollte ein Teilbereich mit Einzelbäumen bzw. Baumreihen bepflanzt werden. Die aus der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung ersichtliche Einstufung der Krautsäume als Abstandsflächen ist aufgrund der größeren Breite gerechtfertigt. Insoweit kann dem Ergebnis der Bewertung in der Bilanzierung gefolgt werden (-66.440 Werteinheiten).

Dasselbe gilt für den Konfliktpunkt 5 (Änderung von öffentlichen Verkehrsflächen und Fußwegenetz). Die Einstufung der zu überbauenden Flächen als gestaltete Abstandsflächen ist nachvollziehbar. Die Bewertung in der Bilanzierung weist einen Verlust von 44.450 Werteinheiten aus.

Bei Konfliktpunkt 6 (Ergänzung des Fußwegenetzes östlich Baufeld FR3) hält es die Planfeststellungsbehörde für nicht plausibel, den entfallenden Grünflächen entlang der Hans-

Wittwer-Straße den Status als gestaltete Abstandsflächen zuzuordnen. Vielmehr war beabsichtigt, alleesartiges Verkehrsbegleitgrün entlang der Hans-Wittwer-Straße herzustellen, welches nunmehr auf 566 m² entfällt, sodass die Planfeststellungsbehörde den Eingriff nach Maßgabe der Handlungsempfehlung wie folgt bewertet:

Biotopwert	Planungswert	Differenz	Flächengröße in m ²	Werteinheiten
Verkehrsbegleitgrün (alleesartig) (3-9); hier: 7	Straße/Weg voll- versiegelt 0	-7	566	-3.962

Bei Konfliktpunkt 7 [Bäume im Bereich der LKW-Stellplätze (Hans-Wittwer-Straße): Nicht-erreichen der kleinklimatischen Funktion] handelt es sich um den gesamten Straßenverlauf der Hans-Wittwer-Straße von West nach Ost. Nach Maßgabe der bisherigen landschaftspflegerischen Begleitplanung handelte es sich im Umfang von ca. 8.326 m² um Baumüberstellungen zwischen LKW-Stellflächen und im Umfang von ca. 3.233 m² um Verkehrsbegleitgrün mit Baumbestand. Die Einordnung der letztgenannten Flächen als gestaltete Abstandsflächen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht gerechtfertigt, da es sich bei diesen Flächen um solche handelt, die innerhalb der Hans-Wittwer-Straße oder direkt an diese angrenzend liegen. Vielmehr handelt es sich um Verkehrsbegleitgrün, das mit dichtem Baumbestand ausgestattet werden sollte, tatsächlich aber nur vereinzelte kleinkronige Bäume aufweist und nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch nicht absehbar ist, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH dort dichte Baumpflanzungen realisieren wird. Die Baumpflanzungen zwischen den LKW-Stellflächen sind zwar erfolgt, jedoch so realisiert worden, dass eine Ausbildung großer Baumkronen nicht möglich ist, weil diese zur Freihaltung des Lichtraumprofils der abzustellenden LKW von Ästen freigehalten werden müssen. Damit ist das vorrangige Ziel, einer Aufheizung der Flächen entgegenzuwirken, als nicht erreichbar zu betrachten, auch wenn die Bäume erhalten werden. Folglich bewertet die Planfeststellungsbehörde die insoweit gegebene Situation wie folgt:

Biotopwert	Planungswert	Differenz	Flächengröße in m ²	Werteinheiten
Funktionsverlust Bioklimatische Ausgleichsfunktion (1-2); hier: 1	0	-1	8.326	-8.326
Verkehrsbegleitgrün (Baumpflanzung > 30 % Deckung) (3-9); hier: 9	Verkehrsbegleitgrün (vereinzelte Baumpflanzung) (3-9); hier: 5	-4	3.233	-12.932
Summe				-21.258

Beim Konfliktpunkt 1 (Änderung nicht-öffentliche Verkehrsflächen/Geräteabstellflächen) ist zwischen der westlichen und der östlichen Fläche zu differenzieren.

Westliche Fläche:

Die westliche Geräteabstellfläche ist zwischenzeitlich auf westlich an das Vorfeld 2 (Südwest) angrenzenden Flächen angelegt worden, die im Umfang von ca. 4.272 m² unversiegelt bleiben sollten. In diesem Umfang sind sie vollständig versiegelt worden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine Einstufung als Abstandsfläche (Grünfläche, ohne Gehölzaufwuchs) gerechtfertigt.

Die Änderungen auf der westlichen Fläche bewertet die Planfeststellungsbehörde daher wie folgt:

Biotopwert	Planungswert	Differenz	Flächengröße in m ²	Werteinheiten
Abstandsfläche (Grünfläche, ohne Gehölzaufwuchs) 5	Geräteabstellfläche vollversiegelt 0	-5	2.461	-12.305
Summe				-12.305

Östliche Fläche:

Die östliche Fläche ist zwischenzeitlich ebenfalls als Geräteabstellfläche bzw. als luftseitige Fahrstraße umgestaltet worden. Sie grenzt südlich an das Vorfeld 2 an und erstreckt sich bis zur östlichen Hans-Wittwer-Straße. Abzüglich der bislang ausgewiesenen Baufläche für die Energieversorgungsstation Südwest, die künftig nicht mehr gesondert ausgewiesen wird, sowie abzüglich des östlichen Teils der verkleinerten Hochbaufläche FTB (Flughafentechnische Betriebe), auf der die Kleinflugzeughalle errichtet ist, handelt es sich um eine Fläche von ca. 10.736 m². Im Umfang von ca. 1.531 m² war diese Fläche als öffentliche Verkehrsfläche mit alleeartiger Bepflanzung konzipiert, im Übrigen (ca. 9.205 m²) sollte es sich um Abstandsfläche (Grünfläche, ohne Gehölzaufwuchs) handeln. Die Flächen sind so umgestaltet worden, dass sie nur als vollversiegelte Flächen (ohne Gehölze) bewertet werden können. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist folgende Eingriffsbewertung zutreffend:

Biotopwert	Planungswert	Differenz	Flächengröße in m ²	Werteinheiten
Verkehrsfläche vollversiegelt: 0 teilversiegelt: 3	Geräteabstellfläche und Fahrstraße voll- versiegelt 0	+/-0 -3	1.531 x 0,9 = 1.378 1.531 x 0,1 = 153	+/-0 -459
Funktionsverlust Bioklimatische Aus- gleichsfunktion (1-2); hier: 1	0	-1	1.531	-1.531
Abstandsfläche (Grünfläche, ohne Gehölzaufwuchs) 5	Geräteabstellfläche und Fahrstraße voll- versiegelt 0	-5	9.205	-46.025
Summe				-48.015

In Anlehnung an die Handlungsempfehlung (bezogen auf die Maßeinheit m²) kommt die Planfeststellungsbehörde daher zu folgender quantitativer Eingriffsbewertung (in Werteinheiten):

Konfliktpunkt 1 (westliche Fläche):	-12.305
Konfliktpunkt 1 (östliche Fläche):	-48.015
Konfliktpunkt 2:	-29.590
Konfliktpunkt 3:	-26.222
Konfliktpunkt 4:	-66.440
Konfliktpunkt 5:	-44.450

Konfliktpunkt 6:	-3.962
Konfliktpunkt 7:	-21.258
Summe:	-252.242

Demgegenüber ist die Flughafen Leipzig/Halle GmbH zu einem Kompensationsbedarf in der Größenordnung von 374.373 Werteinheiten (umgerechnet von der durch die Grünplan GmbH verwendeten Bezugsgröße ha in m²) gelangt. In erster Linie beruht dies aufgrund der höherwertigen Einschätzung des Ausgangsbiotops Verkehrsbegleitgrün als gestaltete Abstandsflächen, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht gerechtfertigt ist, sowie auf der Bewertung der von der Unteren Forstbehörde genehmigten Waldumwandlung als Eingriff im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG (Beseitigung von Staudenfluren nährstoffärmerer und nährstoffreicher frischer Standorte).

5.1.3 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Zur Erforderlichkeit des Änderungsvorhabens wird auf die Ausführungen unter C III 1.1 bis 1.3 und C III 2 verwiesen. Anhaltspunkte dafür, dass die neuen bzw. geänderten Bauflächen oder die geänderten nicht öffentlichen bzw. öffentlichen Verkehrsflächen überdimensioniert geplant bzw. bereits realisiert worden sind, liegen nicht vor.

Der mit dem Änderungsvorhaben verbundene Eingriff ist bzw. war nicht grundsätzlich vermeidbar, so dass § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG diesem Vorhaben nicht entgegensteht.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat projektbezogene Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen vorgesehen (Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, S. 16 f):

- Hinweis auf die nach Maßgabe des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG zeitliche Beschränkung der Rodung von Gehölzbeständen auf den Zeitraum vom 1. Oktober bis Ende Februar (siehe dort unter 3.1);
- Beschränkung der bauzeitlichen Beanspruchung der Grünflächen im Bereich der nicht öffentlichen Verkehrsflächen auf den dargestellten Umfang des Konfliktpunktes 1 (siehe dort unter 3.1);
- V1: Abzäunung der Baufelder durch Schutzzäune entlang der verbleibenden Ausgleichsfläche A2;
- V2: Freihaltung der Magerwiesen im Flughafengelände (nördlich Vorfeld 2) von Baustellenverkehren, Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen;
- V4: Freimachung der Baufelder von Bewuchs bis spätestens 15. März bzw. erst nach dem Ende der Brut- und Aufzuchtzeiten von Vögeln ab dem 15. Juli;
- V5: Erhaltung von zwei Feldsteinhaufen für den Steinschmätzer innerhalb der Maßnahmenfläche A2 und während der Bauphasen der angrenzenden Hochbau- und Verkehrsflächen Schutz dieser Feldsteinhaufen durch eine wirksame Abzäunung;
- V6: Häufige Mahd von krautigen oder grasigen Strukturen in dem Baubereich (Baufeld DL) bereits in der Vegetationsperiode vor Baubeginn zur Vergrämung (Verhinderung einer Besiedlung) von Zauneidechsen; kurz vor Baufeldfreimachung und Baubeginn Absuchung des Baubereichs auf Zauneidechsen, Verbringung aufgefundenener Tiere in dafür auf dem Flurstück 8/2 (Flur 14 der Gemarkung Schkeuditz) optimierte Habitate.

Die Vermeidungsmaßnahmen V1, V2, V4, V5 und V6 sind in jeweiligen Maßnahmenblättern niedergelegt (Anlage 3 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan).

Die Maßnahme V6 ist von der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich ihres räumlichen Geltungsbereichs erweitert worden. Sie muss sich auf die verbliebenen unbebauten Flächen der künftigen Baufelder DL/B und RV erstrecken (A IV 3.2.1). Grund dafür ist, dass in dem vorgelegten Untersuchungsbericht über Vorkommen von Zauneidechsen auf Teilbereichen des Flughafens (LASIUS Büro für Ökologie, Landschaftsplanung und Umweltbildung, Oktober 2010 – Anlage 5 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan) zwar nur auf einer südlich der Paul-Thiersch-Straße gelegenen Fläche (zwischen der südlichen Hans-Wittwer-Straße und dem Graben entlang des früheren Bierwegs) ein Exemplar einer Zauneidechse gefunden wurde (sog. Untersuchungsfläche 1; dort sind allerdings keine weiteren baulichen Eingriffe zu erwarten). Der Gutachter hat allerdings die Empfehlung ausgesprochen, aufgrund der Potenzialeignung der sog. Untersuchungsfläche 2, die die neuen Baufelder DL, DL/B und RV umfasst (siehe Kartierbericht, Übersichtskarte, S. 5) vorsorglich spezielle Artenschutzmaßnahmen vorzusehen.

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Empfehlung für plausibel. Warum die Maßnahme V6 zum Schutz etwaiger vorkommender Zauneidechsen dann aber allein auf die Baufläche DL bezogen worden ist, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar.

Die Planfeststellungsbehörde hat die von der Flughafen Leipzig/Halle GmbH geplanten Vermeidungsmaßnahmen V1, V2, V4 und V5 wie beantragt planfestgestellt.

Dem steht nicht entgegen, dass die nunmehr planfestgestellten luftseitigen nicht öffentlichen Verkehrsflächen und Abstellflächen bereits vollständig realisiert worden sind, die Hochbauflächen FR2 und FR3 auf der Grundlage von durch das Landratsamt erteilten Baugenehmigungen inzwischen vollständig bebaut sind (Bauvorhaben der Weerts Logistic Park XXII GmbH), auf den neu ausgewiesenen Hochbauflächen RV und DL/B eine ebenfalls auf der Grundlage einer vom Landratsamt erteilten Baugenehmigung eine Bürocontaineranlage errichtet worden ist (diese nimmt jeweils nur eine geringe Grundfläche auf den beiden Hochbauflächen ein und ist zudem nur befristet genehmigt; Bauvorhaben der Flughafen Leipzig/Halle GmbH) und auf der nun ausgewiesenen Baufläche FTB/FR zwischenzeitlich eine ebenfalls befristet genehmigte Bebauung (Fracht- und Logistikanlagen der Amazon SZ Sachsen-Thüringen GmbH) realisiert worden war, die mittlerweile wieder rückgebaut worden ist.

Da die finale Bebauung der Hochbauflächen FTB/FR, RV und DL/B noch aussteht, sind die Vermeidungsmaßnahmen V1, V2, V4, V5 und V6 nicht wirkungslos, sondern erforderlich, um noch zu erwartende Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zu vermeiden oder zumindest zu vermindern. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist verbindlich (siehe A IV 3.1).

Die von der Flughafen Leipzig/Halle GmbH angesprochene Beschränkung der bauzeitlichen Beanspruchung der Grünflächen im Bereich der nicht öffentlichen Verkehrsflächen auf den dargestellten Umfang hat sich indessen durch die vollständige Realisierung dieser Flächen erledigt.

Den von der Flughafen Leipzig/Halle GmbH gegebenen Hinweis auf die sich aus § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ergebende zeitliche Beschränkung der Rodung von Gehölzbeständen auf den Zeitraum vom 1. Oktober bis Ende Februar hat die Planfeststellungsbehörde als Anregung interpretiert, eine derartige Beschränkung im Rahmen des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses zu verfügen, obwohl ein entsprechendes gesetzliches Verbot für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft aus-

drücklich nicht besteht (siehe § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Die Planfeststellungsbehörde hat dieser Anregung Rechnung getragen (siehe A IV 3.3).

Unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, der auch für die landschaftspflegerische Begleitplanung gilt³³, drängen sich der Planfeststellungsbehörde keine weitergehenden Maßnahmen auf, die gegenüber der Flughafen Leipzig/Halle GmbH hätten angeordnet werden müssen.

5.1.4 Kompensationsmaßnahmen

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH muss die unter C III 5.1.2 beschriebenen und quantifizierten Eingriffe kompensieren. Sie hat dafür folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Maßnahme E24: Zwischen der Edisonstraße und der Anschlussgleisanlage des Frachtzentrums Süd soll eine landwirtschaftlich genutzte Ackerfläche (0,57 ha) zu 70 % mit einheimischen, standortgerechten Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden, wobei mindestens 40 Bäume/Sträucher pro 100 m² gepflanzt werden. Höchstens 10 % der Bäume/Sträucher sollen beerentragend sein. Die Randflächen werden mit Landschaftsrasen eingesät.
- Maßnahme E25: Östlich des Autobahnkreuzes Schkeuditz sollen zwischen der BAB 9 und einem Bahnseitenweg eine Feldhecke im Umfang von ca. 3.238 m² auf derzeitiger Ackerfläche und eine Staudenflur im Umfang von ca. 3.056 m² auf bestehendem Extensivgrünland angelegt werden. Für die Feldhecke sollen standortgerechte, einheimische Gehölze verwendet und im Pflanzverband von 1,5 x 1,5 m gepflanzt werden.
- Maßnahme E_{SF}: Hierbei handelt es sich um die projektbezogen vertraglich gebundene Erstaufforstungsmaßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst in der Gemarkung Commichau. Die Maßnahmenfläche erstreckt sich südlich der Ortslage Commichau von der S 44 (Meuselwitzer Straße) in Richtung des Tiergartenbachs. Die vertragliche Vereinbarung bezieht sich auf eine Fläche von ca. 1,4 ha.

Die Maßnahme E24 liegt auf den Flurstücken 3/1, 4/1 und 5/1 in Flur 14 der Gemarkung Schkeuditz. Die Flächen stehen im Eigentum der Flughafen Leipzig/Halle GmbH (Grundbuch von Schkeuditz, Blatt 587 und 5415). Sie schließt westlich an die realisierte Maßnahme E6, die im Zusammenhang mit dem Anschlussgleis des Frachtzentrums Süd planfestgestellt worden ist, an. Die Maßnahmenfläche ist allerdings bereits vollständig in den Bebauungsplan „Airport Gewerbegebiet Nördlicher Bierweg“ der Stadt Schkeuditz einbezogen. Sie ist dort als Ausgleichsfläche festgesetzt und als Ersatzaufforstung für eine dauerhafte Waldumwandlung, die mit der Realisierung eines RRB im Umgriff des Bebauungsplans erforderlich war, genutzt worden. Da der Bau dieses RRB keinen unmittelbaren Bezug zum Frachtzentrum Süd aufweist und nicht durch das Frachtzentrum Süd veranlasst ist, kann die Fläche nicht nochmals in ein Ausgleichskonzept einbezogen werden, weil sie – nach Realisierung der im Bebauungsplan vorausgesetzten Umgestaltung – weder aufwertungsbedürftig noch aufwertungsfähig ist. Die Planfeststellungsbehörde hat daher verfügt, dass die Maßnahme E24 entfällt (siehe A II zu Plan F 4a).

Die Maßnahme E25 umfasst in der Fassung ihrer Tektur Teilflächen der Flurstücke 34/3, 35/3, 36/3 und 37/3 in Flur 3 der Gemarkung Kursdorf. Eigentümerin dieser Flurstücke ist die Flughafen Leipzig/Halle GmbH (Grundbuch von Kursdorf, Blatt 4, 108 und 258). Die Feldhecke schließt direkt an das Flughafengelände an. Das Extensivgrünland, auf dem

³³ BVerwG, Urteil vom 1. September 1997 – 4 A 36/96 – Rn. 38 f; Urteil vom 26. März 1998 – 4 A 7/97 – Rn. 34.

die Flughafen Leipzig/Halle GmbH die Staudenflur geplant hat, ist ein ca. 8,60 m bis 13,90 m breiter und ca. 273,0 m langer Geländestreifen, der durch eine im Bestand vorhandene Baumreihe von der Ackerfläche getrennt ist. Innerhalb dieses Geländestreifens sind Versorgungsleitungen verlegt.

Da der Planungswert der Staudenflur geringer ist als der Biotopwert des hier als sonstige, extensiv genutzte Frischwiese einzustufenden Extensivgrünlandes, hat die Planfeststellungsbehörde geregelt, dass die Umwandlung dieser Fläche zu einer Staudenflur zu unterbleiben hat (A IV 3.4.1). Damit wäre keine ökologische Aufwertung verbunden. Offenbar ist die landschaftspflegerische Begleitplanung der Flughafen Leipzig/Halle GmbH davon ausgegangen, dass es sich bei der betroffenen Fläche ebenfalls um intensiv genutzte Ackerfläche handelt, was indessen nicht der Fall ist. Die Bewertung der Maßnahme E25 ergibt sich daher wie folgt:

Biotopwert	Planungswert	Differenz	Flächengröße in m ²	Werteinheiten
Acker (intensiv genutzt) 5	Sonstige Hecke ³⁴ 20	+15	3.238	+48.570
Summe				+48.570

Öffentliche Belange stehen der Maßnahme E25 nicht mehr entgegen (siehe hierzu C III 11.2 und 11.3).

Die Maßnahme E_{SF} kann aus den unter C III 4 erläuterten Gründen nur im Umfang von 0,9433 ha zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft herangezogen werden, weil sie im übrigen Umfang bereits durch die Waldumwandlung für die Realisierung des Bauvorhabens der Immobilien Hasshold GmbH gebunden ist. Das Landratsamt Landkreis Leipzig hat in seinem Bescheid vom 25. Januar 2021 die grundsätzliche Eignung der Erstaufforstung als Ökokontomaßnahme bestätigt und für die Gesamtmaßnahme (19.000 m²) vorläufig 325.800 Werteinheiten (WE) anerkannt. Dies entspricht 17,14737 WE/m² bzw. 171.474 WE/ha. Auf die zwischen dem Staatsbetrieb Sachsenforst und der Flughafen Leipzig/Halle GmbH geschlossene Vereinbarung (1,4 ha) entfallen somit ca. 240.064 Werteinheiten. Für die nach Naturschutzrecht zu leistende Kompensation stehen (abzüglich der Werteinheiten für die nach dem SächsWaldG festgelegte Ersatzaufforstung von 4.567 m²; entspricht ca. 78.312 Werteinheiten) noch ca. 161.752 Werteinheiten zur Verfügung.

Somit ergeben sich folgende anrechenbare Kompensationsleistungen (in Werteinheiten):

Maßnahme E25: +48.570
Maßnahme E_{SF} (Rest): +161.752
Summe: +210.322

Gegenüber dem Eingriff, der nach Maßgabe des Naturschutzrechts zu kompensieren ist (252.242 Werteinheiten) verbleibt ein Kompensationsdefizit von 41.920 Werteinheiten.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH dazu verpflichtet, innerhalb eines Zeitraums von einem Jahr nach Eintritt der Bestandskraft des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses ein ergänzendes landschaftspflegerisches Kompensationskonzept vorzulegen (siehe A IV 3.5). Zweifel daran, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH dies zeitgerecht erledigen wird, bestehen nicht. Die Planfeststellungsbehörde hat

³⁴ Aufgrund der Randlage der Hecke (direkt an das eingezäunte Flughafengelände angrenzend) kann nicht von einer Feldhecke im eigentlichen Sinn ausgegangen werden.

der Flughafen Leipzig/Halle GmbH bereits in der Vergangenheit vorgeschlagen, auf konkret benannten flughafeneigenen Flächen, die nach ihrer Auffassung aufwertungsfähig und aufwertungsbedürftig sind, landschaftspflegerische Maßnahmen durchzuführen. Im Zusammenhang mit der verfahrensgegenständlichen Planänderung bieten sich dafür in erster Linie die bisher nicht beplanten ackerbaulich genutzten Flächen der Flurstücke 34/3 (unbeplante Restfläche), 35/3, 36/3, 37/3, 38/3 und 40/9 (alle in Flur 3 der Gemarkung Kursdorf) an, da diese direkt an die nunmehr planfestgestellte Maßnahme E25 anschließen, sofern Abbruch- und Entsiegelungsmaßnahmen auf flughafeneigenen Flächen nicht in Betracht kommen. Die Auswahl und konkrete Planung von Flächen und Art und Umfang von landschaftspflegerischen Maßnahmen obliegt aber der Flughafen Leipzig/Halle GmbH. Für den Fall, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH – entgegen der Erwartung der Planfeststellungsbehörde – ein entsprechendes Konzept nicht termingerecht vorlegt, hat sich die Planfeststellungsbehörde weitergehende Regelungen zur Eingriffskompensation vorbehalten. Insofern besteht kein Grund, den beantragten Änderungsplanfeststellungsbeschluss zu versagen, solange ein solches Konzept noch nicht vorgelegt worden ist.

Das Landratsamt Landkreis Nordsachsen hat in seiner Stellungnahme vom 25. März 2025 beanstandet, dass nicht dargelegt sei, ob bzw. wenn ja, welche möglichen Flächen zur Entsiegelung bzw. zur Anlegung äquivalenter Biotopstrukturen geprüft und aus welchen Gründen ausgeschlossen worden seien. Mit der beantragten Planänderung seien 3,49 ha Bodenneuversiegelung verbunden. Hochwertige Böden würden versiegelt und die natürlichen Bodenfunktionen erheblich und nachhaltig beeinträchtigt oder zerstört. Die Ökokontomaßnahme des Staatsbetriebs Sachsenforst, die hier angerechnet werden solle, liege nicht im Landkreis Nordsachsen.

Bei der Berücksichtigung von Ökokontomaßnahmen sei nicht allein die Anzahl der Werteinheiten relevant, sondern auch die örtlichen Gegebenheiten, welche immer im Einzelfall zu prüfen seien. Nach seiner Auffassung sei es ausschließlich zulässig, Ökokontomaßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen, nicht jedoch als Ersatzmaßnahmen anzuwenden. Im Landkreis Nordsachsen gebe es auch andere Ökokontomaßnahmen als Aufforstungen, welche die beeinträchtigten Funktionen ausgleichen könnten. Die Eingriffs-Ausgleichsbilanz sei deshalb zu überarbeiten.

Diese Kritik wird im Ergebnis zurückgewiesen.

Die Berücksichtigung der Ökokontomaßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst scheidet nicht daran, dass diese Maßnahme nicht im Landkreis Nordsachsen, sondern im Landkreis Leipzig liegt. Abgesehen davon, dass das Landratsamt in der an die Immobilien Hasshold GmbH erteilten Waldumwandelungsgenehmigung selbst verfügt hat, dass die Erstaufforstung in der Gemarkung Commichau (Stadtgebiet Colditz, Landkreis Leipzig) zu erbringen sei, ist nicht zu beanstanden, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH zur Deckung des Kompensationsbedarfs Erstaufforstungsmaßnahmen des Staatsbetriebes Sachsenforst in der Gemarkung Commichau als Ökokontomaßnahme vertraglich an sich gebunden hat. Neben der Erstaufforstung aufgrund der Waldumwandlung geht es hier um eine naturschutzrechtlich erforderliche Kompensation, die im Rahmen des geänderten Vorhabens Norderweiterung erforderlich wird. Bei dem Vorhaben Frachtzentrum Süd handelt es sich um ein Großvorhaben im Sinne des § 10 Abs. 1 Satz 1 SächsNatSchG. Nach dieser Vorschrift erweitert sich der Suchraum für Ersatzmaßnahmen bei Großvorhaben über den betroffenen Naturraum hinaus auf die Planungsregionen im Sinne von § 9 Abs. 1 SächsLPiG und die sächsischen Teile der Flussgebietseinheiten, in denen der Eingriff stattfindet. Die vertraglich gebundene Erstaufforstungsmaßnahme liegt in derselben Planungsregion (Leipzig-West Sachsen) wie der Eingriff. Die Erstaufforstung trägt vor

allem dazu bei, den Eingriff in die natürlichen Bodenfunktionen, der durch die zusätzliche Flächenversiegelung entsteht, in gleichwertiger Weise wiederherzustellen.

Soweit das Landratsamt die Auffassung vertritt, dass Ökokontomaßnahmen nur als Ausgleichsmaßnahmen in Betracht kommen, ist dem zu widersprechen. Weder § 11 Abs. 1 SächsNatSchG noch die SächsÖKoVO unterscheiden zwischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sondern treffen Regelungen für „Kompensationsmaßnahmen“. Kompensationsmaßnahmen in diesem Sinne umfassen sowohl Ausgleichs- als auch Ersatzmaßnahmen. Etwas Abweichendes ergibt sich weder aus der Begründung der SächsÖKoVO noch aus dem Einführungserlass des Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft vom 8. August 2008. Im zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung geltenden § 9a Abs. 1 Satz 1 SächsNatSchG³⁵ war ausdrücklich geregelt, dass diese Maßnahmen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) anerkannt werden können.

Soweit vom Landratsamt vorgetragen worden ist, dass bei Ökokontomaßnahmen neben den ermittelten Werteinheiten auch die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten von Bedeutung seien, bedarf dies einer Klarstellung: Die örtlichen Gegebenheiten sind auf der vorgelagerten Stufe der Eingriffsermittlung bzw. der Ermittlung der Kompensationsleistung einer geplanten bzw. in der Planung berücksichtigten Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme zu berücksichtigen. Bei der Bewertung des Eingriffs ist die Planfeststellungsbehörde diesem Ansatz ebenso gefolgt (siehe C III 5.1.2) wie bei der Bewertung der hier vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (siehe die obigen Ausführungen zu den Maßnahmen E24, E25 und E_{SF}), indem sie bei der Zumessung der Biotop- und Planungswerte für die einzelnen Flächen je nach den örtlichen Gegebenheiten stark differenziert hat.

Dass für die landesweit möglichst nach einheitlichen Maßstäben erfolgende Bewertung von Ökokontomaßnahmen ein mit Werteinheiten operierendes Bewertungssystem zumindest vorteilhaft, wenn nicht gar alternativlos ist, ist nicht zu bestreiten. In dem ministeriellen Einführungserlass vom 8. August 2008 zur SächsÖKoVO ist daher ausdrücklich empfohlen worden, die in § 2 Abs. 2 Nr. 5 SächsÖKoVO geforderte Beschreibung des Ausgangszustandes der Fläche und der Kompensationsmaßnahme entsprechend der „Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen“ vorzunehmen.

Konkrete Vorschläge zur Berücksichtigung von im Landkreis Nordsachsen gelegenen Ökokontomaßnahmen hat das Landratsamt nicht benannt, sodass die Planfeststellungsbehörde der Frage, ob dort verortete Ökokontomaßnahmen, die noch keiner Kompensationsverpflichtung eines Vorhabenträgers zugeordnet sind, als besser geeignete Maßnahmen der Eingriffskompensation in Frage kommen, nicht weiter hätte nachgehen müssen. Zudem hätte im Rahmen einer derartigen Prüfung auch das Interesse der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, dass bereits nach Maßgabe der mit dem Staatsbetrieb Sachsenforst abgeschlossenen Vereinbarung getätigte wirtschaftliche Aufwendungen (sog. Entgelte für die Reservierung von Anrechnungsansprüchen) nicht nutzlos werden, berücksichtigt werden müssen.

Es trifft zu, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH nicht dokumentiert hat, ob und gegebenenfalls welche Maßnahmen zur Entsiegelung von Flächen sie erwogen und geprüft hat. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat sie am 8. August 2025 mitgeteilt, dass sie geprüft habe, ob auf ihren Liegenschaften weitere Entsiegelungen oder Abrisse möglich seien. Derzeit stünden keine ungenutzten Flächen oder Gebäude zur Verfügung, die dauerhaft entsiegelt oder rückgebaut werden könnten.

³⁵ Siehe Gesetz zur Anpassung des Sächsischen Naturschutzgesetzes an das Bundesrecht vom 23. April 2007, Art. 1 Nr. 13; GVBl. Nr. 6/2007, S. 110, 114.

Die Planfeststellungsbehörde hat an der Richtigkeit dieser Mitteilung keine Zweifel. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte dafür, dass derzeit versiegelte Flächen bzw. Gebäude auf flughafeneigenen Grundstücken dauerhaft verzichtbar sind, ohne dass der Flughafenbetrieb dadurch Nachteile erleidet und nur unter erschwerten Bedingungen durchgeführt werden kann.

Soweit die Kritik des Landratsamtes darauf abzielt, dass Entsiegelungsmöglichkeiten auch außerhalb flughafeneigener Grundstücke geprüft werden müssen, ist ergänzend auf folgendes hinzuweisen:

Die Planfeststellungsbehörde hat ermittelt, dass der Staatsbetrieb Immobilien- und Baumanagement in seiner Funktion als Ökoflächenagentur derzeit folgende, bereits realisierte Entsiegelungsmaßnahmen anbietet (letzte Internet-Recherche vom 16. Dezember 2025):

- Abriss und Entsiegelung der ehemaligen Ferkelzuchtanlage Dahlenberg (Gemeindegebiet Trossin, Landkreis Nordsachsen), insgesamt 3.196 m², bewertet mit 135.441 Werteinheiten;
- Abriss und Entsiegelung der ehemaligen Kleingartenanlage Immergrün in Engelsdorf (Stadtgebiet Leipzig), 8.820 m², bewertet mit 155.070 Werteinheiten;
- Abriss und Entsiegelung Stallgebäude Pappendorf (Gemeindegebiet Striegistal, Landkreis Mittelsachsen), 11.851 m², bewertet mit 344.944 Werteinheiten;
- Abriss und Entsiegelung Rinderstallanlage Berthelsdorf (Stadtgebiet Hainichen, Landkreis Mittelsachsen), 15.474 m², bewertet mit 1.068.852 Werteinheiten;
- Abriss und Entsiegelung Wohnstallkomplex Eichardt 21 (Gemeindegebiet Großweitzschen, Landkreis Mittelsachsen), 9.472 m², bewertet mit 798.501 Werteinheiten;
- Entsiegelung und Umwandlung von Gartenland in Streuobstwiese (Stadtgebiet Weinböhla, Landkreis Meißen), 1.787 m², bewertet mit 30.900 Werteinheiten;
- Abriss und Entsiegelung des ehemaligen Stalles und des Beregnungsstützpunktes Ödernitz (Stadtgebiet Niesky, Landkreis Görlitz), 7.190 m², bewertet mit 228.225 Werteinheiten;
- Abriss und Entsiegelung des ehemaligen Straßenbauhofs Dohma (Gemeindegebiet Dohma, Landkreis Sächsische Schweiz/Osterzgebirge), 2.017 m², bewertet mit 132.193 Werteinheiten;
- Abriss und Entsiegelung der ehemaligen Läuferställe Oberweischlitz (Gemeindegebiet Weischlitz, Vogtlandkreis), 7.623 m², bewertet mit 329.625 Werteinheiten;
- Abriss und Entsiegelung der ehemaligen Schweinemastanlage Mosel (Stadtgebiet Zwickau, Landkreis Zwickau), 21.068 m², bewertet mit 1.422.288 Werteinheiten;
- Abriss und Entsiegelung des ehemaligen Rinderstalls Lauenhain (Stadtgebiet Crimmitschau, Landkreis Zwickau), 7.964 m², bewertet mit 505.866 Werteinheiten.

Grundsätzlich kämen zumindest die beiden erstgenannten Maßnahmen für die Eingriffskompensation in Frage, da sie innerhalb der Planungsregion Leipzig-West Sachsen und

damit jedenfalls innerhalb des hier einschlägigen Suchraums für Großvorhaben liegen. Voraussetzung für die Nutzung der jeweiligen Maßnahme oder von Teilen daraus für die Berücksichtigung im Rahmen einer vorhabenbezogenen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung ist jedoch, dass zwischen dem Eingriffsverursacher und dem Staatsbetrieb Immobilien- und Baumanagement ein Vertrag über den Verkauf von Ansprüchen auf Anrechnung aus Ökokontomaßnahmen abgeschlossen wird. Bekanntermaßen ist der Staatsbetrieb Immobilien- und Baumanagement aber nur bereit, zeitlich befristete Verträge über einen Verkauf von Ansprüchen abzuschließen.

Unter diesen Umständen ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schlicht nicht möglich, Ansprüche aus Ökokontomaßnahmen, die durch den Staatsbetrieb Immobilien- und Baumanagement angeboten werden, bei dauerhaft wirkenden Eingriffen in die Bilanzierung einzubeziehen. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass dauerhaft wirkende Eingriffe auch dauerhaft kompensiert werden müssen. Die Bilanz darf nicht nur vorübergehend, sondern muss dauerhaft ausgeglichen sein.

§ 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG verlangt, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern sind. Eine entsprechende rechtliche Sicherung durch einen nur befristet wirkenden Vertrag ist nicht möglich. Die Eintragung einer beschränkt-persönlichen Dienstbarkeit im Sinne von § 1090 BGB zugunsten des Eingriffsverursachers, welche den Grundeigentümer zur dauerhaften Duldung der auf seiner Fläche realisierten ökologischen Maßnahme gegenüber dem Eingriffsverursacher verpflichten würde, sieht das Vereinbarungsmodell des Staatsbetriebes Immobilien- und Baumanagement ebenfalls nicht vor. Wie eine von der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Stichprobe ergeben hat, ist auch nicht durchgehend sichergestellt, dass die bereits realisierten Maßnahmen vollständig zugunsten des Freistaates Sachsen (bzw. des Staatsbetriebes Immobilien- und Baumanagement) gesichert sind (durch Eigentum des Freistaates Sachsen bzw. Eintragung eines Kompensationsmaßnahmenrechts als beschränkt-persönliche Dienstbarkeit zugunsten des Freistaates Sachsen auf in Dreiteigentum stehenden Flächen).

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH im Zusammenhang mit vorangegangenen Planungsvorhaben bereits in beachtlichem Umfang Gebäudeabbrüche und Flächenentsiegelungen durchgeführt hat, sofern es sich um Grundstücke in ihrem Eigentum oder von den Eigentümern dafür zur Verfügung gestellte Flächen gehandelt hat. Als Beispiele sind hier nicht mehr benötigte ehemalige Stallanlagen bei Zwochau, Werlitzsch, Gerbisdorf und Zwebendorf, der umfangreiche Abbruch von lärmbedingt übernommenen Wohnanwesen in Kursdorf und Schkeuditz Nord, südöstlich von Glesien und südlich von Gerbisdorf (ehemalige Mühlengrundstücke), der Rückbau und die Entsiegelung der ehemaligen Malzfabrik und des Alten Bades an der Weißen Elster in Schkeuditz sowie der Rückbau und die Entsiegelung von Gebäuden und Kleingartenflächen bei Freiroda, bei Gröbers und in Schkeuditz Nord zu nennen. Diese Maßnahmen haben wesentlich dazu beigetragen, dass der Bedarf an Flächen für andere Kompensationsmaßnahmen reduziert werden konnte. Im Fall der ehemaligen Stallanlage bei Zwochau sind die entsiegelten Flächen größtenteils zur anschließenden ackerbaulichen Nutzung verwendet worden.

Das Landratsamt Landkreis Leipzig hat in seiner Stellungnahme vom 17. März 2025 die Frage gestellt, ob hinsichtlich der in den Planänderungsantrag einbezogenen Erstaufforstungsmaßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst in der Gemarkung Commichau (Maßnahme E_{SF}) gegebenenfalls eine Doppelbelegung vorliege, weil die vom Landratsamt Landkreis Nordsachsen am 12. Februar 2021 erteilte Waldumwandlungsgenehmigung die Immobilien Hasshold GmbH dazu verpflichtete, auf dieser Fläche eine Erstaufforstung im Umfang von 4.567 m² vorzunehmen. Dem Forstbezirk Leipzig sei davon nichts bekannt; dort sei nur bekannt, dass der Staatsbetrieb Sachsenforst für die Erstaufforstungsfläche in

der Gemarkung Commichau Vereinbarungen mit der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und der Stadt Naunhof abgeschlossen habe.

Die Planfeststellungsbehörde hat das Landratsamt Landkreis Leipzig am 18. März 2025 darauf hingewiesen, dass die Immobilien Hasshold GmbH innerhalb des Umgriffs des Frachtzentrums Süd auf der gemäß Antrag der Flughafen Leipzig/Halle GmbH neu auszuweisenden Hochbaufläche DL ein Verwaltungsgebäude nebst zugehörigen Nebenflächen (PKW-Stellplätze, Zu- und Ausfahrten) errichtet hat und das Landratsamt Landkreis Nordsachsen im Rahmen der Prüfung des Baugenehmigungsantrags der Immobilien Hasshold GmbH zu der Auffassung gelangt ist, dass es sich bei einem Teil der betroffenen Baufläche um Wald im Sinne des SächsWaldG handelt, weshalb die Immobilien Hasshold GmbH vom Landratsamt dazu verpflichtet worden ist, eine separate Waldumwandlungsgenehmigung zu beantragen. In der dann erteilten Genehmigung hat das Landratsamt Landkreis Nordsachsen die Erstaufforstungsverpflichtung (bezogen auf eine Teilfläche der vertraglich an die Flughafen Leipzig/Halle GmbH gebundenen Maßnahmenfläche des Staatsbetriebes Sachsenforst in der Gemarkung Commichau) der Immobilien Hasshold GmbH verfügt. Insoweit bestand aber Einigkeit des Landratsamtes Landkreis Nordsachsen, der Immobilien Hasshold GmbH und der Flughafen Leipzig/Halle GmbH darüber, dass diese Erstaufforstungsverpflichtung zu Lasten der bereits vertraglich an die Flughafen Leipzig/Halle GmbH gebundenen Maßnahmenfläche erfüllt werden konnte, weil auch das Bauvorhaben der Immobilien Hasshold GmbH mit der in Aussicht genommenen Neuausweisung der Baufläche DL im Rahmen des zum damaligen Zeitpunkt bereits beabsichtigten luftrechtlichen Planänderungsverfahrens identisch war.

Eine doppelte Berücksichtigung bzw. Anrechnung der Werteinheiten, die auf die Erstaufforstung der vertraglich an die Flughafen Leipzig/Halle GmbH gebundenen Maßnahmenfläche in der Gemarkung Commichau entfallen, ist nicht eingetreten. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C III 4 sowie auf die obigen Ausführungen zur Bewertung der Maßnahme E_{SF} verwiesen.

5.1.5 Erfolgskontrolle für die landschaftspflegerischen Maßnahmen

Die Planfeststellungsbehörde hat verfügt, dass mit der planfestgestellten Kompensationsmaßnahme E25 spätestens im Jahr 2027 zu beginnen ist. Die Maßnahme ist ohne Zeitverzug möglichst innerhalb von drei Jahren abzuschließen mit Beendigung der planmäßigen Herstellungs- und Entwicklungspflege abzuschließen (A IV 3.6.1).

Im dritten Kalenderjahr, das auf das Jahr der Fertigstellung der Kompensationsmaßnahme folgt, muss die Flughafen Leipzig/Halle GmbH eine Vor-Ort-Kontrolle unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde durchführen, um festzustellen, ob die Maßnahme wirksam umgesetzt worden ist. Hierüber ist ein schriftliches Protokoll anzufertigen (A IV 3.6.2).

Für den Fall, dass die vorgesehenen Funktionen der planfestgestellten Maßnahme nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erreicht worden sind oder sich dies abzeichnet, ist die Flughafen Leipzig/Halle GmbH verpflichtet worden, dies unverzüglich schriftlich bei der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich für diesen Fall vor, im Wege der Planergänzung weitere Regelungen zum Schutz von Natur und Landschaft zu treffen (A IV 3.6.4).

Die unter A IV 3.6.3 erfolgte Verpflichtung der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, der Unteren Naturschutzbehörde die Nachweise zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahme und über die durchgeführten Funktionskontrollen in elektronischer Form zu übermitteln, entspricht der Regelung in § 10 Abs. 2 Satz 1 SächsÖKoVO. Die Vorlage bei der Unteren

Naturschutzbehörde ist erforderlich, damit diese in die Lage versetzt wird, das Kompensationsflächenkataster zu aktualisieren.

5.2 Besonderer Artenschutz

Im Hinblick auf den besonderen Artenschutz bestehen keine durchgreifenden Bedenken gegen das geänderte Planvorhaben.

5.2.1 Artenschutzrechtliche Verbote

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören;
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert;
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören;
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Diese Verbote bezeichnet das Gesetz als Zugriffsverbote.

Besonders geschützte Arten sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG folgende Arten:

- Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang A oder Anhang B der EG-ArtSchVO aufgeführt sind;
- nicht in Anhang A oder B der EG-ArtSchVO aufgeführte Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang IV der FFH-RL aufgeführt sind;
- die europäischen Vogelarten, soweit diese nicht in Anhang A oder B der EG-ArtSchVO aufgeführt sind;
- Tier- und Pflanzenarten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Europäische Vogelarten im o. g. Sinne sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG die in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 der VS-RL.

Streng geschützte Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG die besonders geschützten Arten, die in einer der nachstehenden Vorschriften aufgeführt sind:

- in Anhang A der EG-ArtSchVO;
- in Anhang IV der FFH-RL;
- in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG.

§ 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG regelt weiter, dass für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft die Zugriffsverbote nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5 gelten.

Dort wiederum ist in Satz 2 geregelt, dass bei Betroffenheit von in Anhang IVa der FFH-RL aufgeführten Tierarten, europäischen Vogelarten oder solchen Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht vorliegt, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann;
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nicht vorliegt, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind;
3. das Entnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot für Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht vorliegt, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Von der Regelungsermächtigung des § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG hat der Verordnungsgeber bisher keinen Gebrauch gemacht.

5.2.2 Artenschutzfachliche Untersuchungen

Nach der Rechtsprechung setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende Bestandsaufnahme der im Baubereich vorhandenen Arten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Es besteht keine Verpflichtung, ein lückenloses Arteninventar zu fertigen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Erforderlich, aber auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung.³⁶

Die notwendige Bestandsaufnahme setzt sich regelmäßig aus der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort zusammen, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschafft werden. Lassen allgemeine Erkenntnisse zu artspezifischen Verhaltensweisen, Habitatansprüchen und dafür erforderlichen Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein

³⁶ BVerwG, Urteil vom 18. März 2009 - 9 A 40/07 – Rn. 23; Urteil vom 14. März 2018 – 4 A 5/17 – Rn. 70.

bestimmter Arten zu, ist es nicht zu beanstanden, wenn daraus entsprechende Schlussfolgerungen gezogen werden. Diese bedürfen ebenso wie sonstige Analogieschlüsse der plausiblen, naturschutzfachlich begründeten Darlegung. Ebenso ist es zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten, Schätzungen und, sofern der Sachverhalt dadurch angemessen erfasst werden kann, mit Worst-Case-Betrachtungen zu arbeiten. Da die Bestandserfassung auf ökologische Bewertungen angewiesen ist, für die normkonkretisierende Maßstäbe und verbreitet auch gesicherte naturwissenschaftliche Erkenntnisse und Standards fehlen, steht der Fachplanungsbehörde insoweit eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu.³⁷ Werden abweichend von einer Standardmethode Vor-Ort-Untersuchungen durch Worst-Case-Annahmen ersetzt, müssen diese konsequent durchgeführt werden.³⁸

Der als Anlage 1 zum landschaftspflegerischen Begleitplan vorgelegte Bestands- und Konfliktplan enthält Angaben über die im Bereich des Änderungsvorhabens dem äußeren Anschein nach anzutreffenden Biotoptypen. Hiernach handelt es sich innerhalb der bisher ausgewiesenen Baufelder um Gewerbebebietsflächen, Flächen für Versorgungsanlagen und sonstige versiegelte Flächen (Gewerbegebiet, noch nicht realisiert). Die Flächen der Hans-Wittwer-Straße sind als Straßen-/Wegeflächen, Parkplatzflächen (LKW-Stellplätze zwischen der nördlichen und der südlichen Fahrbahn der Hans-Wittwer-Straße) und Flächen für Verkehrsbegleitgrün überwiegend mit Bäumen überstellt) gekennzeichnet worden. Die am südlichen Rand der Plangebietsgrenze befindlichen Flächen, die durch die Erweiterung der Hochbauflächen FR2 und FR3 teilweise überplant worden sind, sind zutreffend als gestaltete Abstandsflächen eingestuft worden.

Die östliche nicht-öffentliche Verkehrsfläche/Geräteabstellfläche im Umfeld der Kleinflugzeughalle ist im Bestands- und Konfliktplan als sonstige versiegelte Fläche (insbesondere unbebaut gebliebener Bereich des bisherigen Baufeldes AL), als Straßen-/Wegeflächen und als gestaltete Abstandsfläche (teilweise mit dichten Baumpflanzungen entlang der Straßen-/Wegeflächen) gekennzeichnet. Die westliche nicht-öffentliche Verkehrsfläche/Geräteabstellfläche (westlich Vorfeld 2) ist als Straßen-/Wegefläche und als gestaltete Abstandsfläche eingeordnet worden.

Die Bereiche der neuen Baufelder DL/B und RV weist der Bestands- und Konfliktplan als Parkplatzfläche mit eingeschlossenen bzw. randlich liegenden gestalteten Abstandsflächen (mit Baumüberstellung) aus. Östlich und südöstlich schließen sich Bereiche für Staudenfluren nährstoffreicher frischer Standorte an.

Das neue Baufeld DL ist im Bestands- und Konfliktplan teilweise als Straßen-/Wegefläche der Hans-Wittwer-Straße mit anteiligem Verkehrsbegleitgrün und überwiegend als Bereich für Staudenfluren nährstoffreicher frischer Standorte dargestellt, wobei in diese Staudenfluren Flächen für Staudenfluren nährstoffarmer frischer Standorte (dabei handelt es sich um die Bereiche der rückgebauten Industriegleise) integriert sind. Dass sich diese Flächen für Staudenfluren aufgrund unzureichender Erhaltungspflege tatsächlich zu einer Waldfläche entwickelt haben, ist im Bestands- und Konfliktplan allerdings nicht berücksichtigt worden.

Für die durch Bebauung entfallenden gestalteten Abstandsflächen, Flächen für Verkehrsbegleitgrün und Staudenfluren ist im Bestands- und Konfliktplan pauschal angegeben,

³⁷ BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 – 9 A 14/07 – Rn. 54, 63; Urteil vom 18. März 2009 - 9 A 40/07 – Rn. 23; Urteil vom 6. April 2017 – 4 A 16/16 – Rn. 59; OVG Bautzen, Urteil vom 15. Dezember 2011 – 5 A 195/09 – Rn. 533.

³⁸ BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 – 9 A 14/12 – Rn. 51; Urteil vom 6. April 2017 – 4 A 16/16 – Rn. 28.

dass dort Lebensräume von Pflanzen und Tieren verloren gehen. Der Bestands- und Konfliktplan enthält dazu jedoch keine artspezifischen Angaben. Diese finden sich jedoch im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan in Verbindung mit dessen Anlagen 1a (Brutvogelkartierungen 2022 auf Fläche F4) und 5 (Kartierbericht zur Untersuchung auf Vorkommen der Zauneidechse auf Teilbereichen des Flughafens).

5.2.3 Auswirkungen auf verbotsrelevante Arten

Nach den Ausführungen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan hat sich nach Auswertung der o. g. Erkenntnisquellen folgender Artenbefund im Umgriff der Planänderung des Frachtzentrums Süd ergeben:

Deutscher Name	Wissenschaftliche Bezeichnung
Amsel	<i>Turdus merula</i>
Elster	<i>Pica pica</i>
Dorngrasmücke	<i>Sylvia communis</i>
Klappergrasmücke	<i>Sylvia curruca</i>
Mönchsgrasmücke	<i>Sylvia atricapilla</i>
Nachtigall	<i>Luscinia megarhynchos</i>
Neuntöter	<i>Lanius collurio</i>
Singdrossel	<i>Turdus philomelos</i>
Zilpzalp	<i>Phylloscopus collybita</i>

Hinzu kommt die Zauneidechse (*Lacerta agilis*), von der im September 2020 ein Exemplar südlich der Paul-Thiersch-Straße zwischen der südlichen Hans-Wittwer-Straße und dem Graben entlang des früheren Bierwegs gefunden wurde.

Der Erläuterungsbericht weist darauf hin, dass in früheren Jahren im Rahmen des sog. „Bird-Controlling“ zur Verhütung von Vogelschlägen, das im Abstand von zwei Wochen durchgeführt wird, auch noch folgende Vogelarten im Bereich des Frachtzentrums Süd gesichtet worden seien:

Deutscher Name	Wissenschaftliche Bezeichnung
Baumpieper	<i>Anthus trivialis</i>
Bluthänfling	<i>Linaria cannabina</i>
Gartengrasmücke	<i>Sylvia borin</i>

Gelbspötter	Hippolais icterina
Grauhammer	Emberiza calandra
Kuckuck	Cuculus canorus

Vorkommen von bodenbrütenden Arten wie Feldlerche (*Alauda arvensis*), Schafstelze (*Motacilla flava*), Flussregenpfeifer (*Charadrius dubius*), Haubenlerche (*Galerida cristata*) und Steinschmätzer (*Oenanthe oenanthe*) seien auszuschließen. Denkbar sei jedoch, dass an der Kleinflugzeughalle oder in ihrem direkten Umfeld der Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*) und die Bachstelze (*Motacilla alba*) brüten.

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Brutstandorte der nachgewiesenen Vogelarten und Standorten mit Brutverdacht im Untersuchungsbereich F4 (neue Baufelder DL, DL/B und RV und angrenzende Saumstrukturen) wird auf den Bestands- und Konfliktplan verwiesen.

Pflanzenarten, die in Anhang IVb der FFH-RL genannt sind, sind von dem Änderungsvorhaben nicht betroffen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist hier also nicht einschlägig.

5.2.4 Konfliktvermeidende Maßnahmen

Um zu vermeiden, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG hinsichtlich der Brutvogelarten eintreten können, hat der artenschutzfachliche Teil des landschaftspflegerischen Begleitplans mehrere Maßnahmen zur Konfliktvermeidung als notwendig erachtet. Diese Maßnahmen sind Inhalt der landschaftspflegerischen Begleitplanung:

- V1: Abzäunung der Baufelder durch Schutzzäune entlang der verbleibenden Ausgleichsfläche A2;
- V2: Freihaltung der Magerwiesen im Flughafengelände (nördlich Vorfeld 2) von Baustellenverkehren, Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen;
- V4: Freimachung der Baufelder von Bewuchs bis spätestens 15. März bzw. erst nach dem Ende der Brut- und Aufzuchtzeiten von Vögeln ab dem 15. Juli;
- V5: Erhaltung von zwei Feldsteinhaufen für den Steinschmätzer innerhalb der Maßnahmenfläche A2 und während der Bauphasen der angrenzenden Hochbau- und Verkehrsflächen Schutz dieser Feldsteinhaufen durch eine wirksame Abzäunung;
- V6: Häufige Mahd von krautigen oder grasigen Strukturen in dem Baubereich (Baufeld DL) bereits in der Vegetationsperiode vor Baubeginn zur Vergrämung (Verhinderung einer Besiedlung) von Zauneidechsen; kurz vor Baufeldfreimachung und Baubeginn Absuchung des Baubereichs auf Zauneidechsen, Verbringung aufgefundener Tiere in dafür auf dem Flurstück 8/2 (Flur 14 der Gemarkung Schkeuditz) optimierte Habitate.

Darüber hinaus hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH im landschaftspflegerischen Begleitplan auf eine zeitliche Beschränkung der Rodung von Gehölzbeständen auf den Zeitraum vom 1. Oktober bis Ende Februar verwiesen (siehe dort unter 3.1).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde waren bzw. sind diese Maßnahmen geeignet, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auszuschließen. Gewisse Zweifel an der Maßnahme V5, die sich daraus ergeben, dass in den Feldsteinhaufen weder brütende Steinschmätzer vorgefunden wurden noch Hinweise vorlagen, die auf einen Brutverdacht hingedeutet hätten, stellt die Planfeststellungsbehörde zugunsten der Erhaltung der Steinhaufen als besondere Strukturen innerhalb der Staudenflur in Randlage zum künftigen Baufeld DL/B zurück. Auch wenn die eigens für brütende Steinschmätzer angelegten Steinhaufen offenbar nicht von diesen angenommen worden sind, kommen sie doch gegebenenfalls anderen Arten als Vogelarten zugute. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keinen Grund, die Maßnahme V5 nicht planfestzustellen.

Nach Maßgabe des festgestellten Lageplans F 4a werden die Schutzzäune an der äußeren östlichen bzw. südöstlichen Grenze der künftigen Baufelder RV und DL/B aufgestellt, um die verbleibenden Staudenfluren, innerhalb derer auch die beiden Steinhaufen liegen, von Baustellenverkehr, Baustelleneinrichtung und Lagerung von Baumaterial freizuhalten (Maßnahme V1). Ergänzend wird mit der Maßnahme V2, die sich auf die unversiegelten Flächen (Magerwiesen als Flugbetriebsflächen-Begleitgrün) nördlich des Vorfeldes 2 bezieht, sichergestellt, dass auch diese Bereiche von Baustellenaktivitäten verschont bleiben. Dort vorkommende Vogelarten können durch künftige bauliche Aktivitäten im Frachtzentrum Süd nicht gefährdet werden.

Die Maßnahme V4, wonach die Baufelder bis zum 15. März oder erst wieder ab dem 15. Juli von Bewuchs freizumachen sind und die von der Planfeststellungsbehörde verfügte Regelung, dass Gehölzbestände nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis Ende Februar gerodet werden dürfen, verhindern, dass besetzte Nester mit brütenden Vögeln, Brutgelegen oder noch nicht flüggen Jungvögeln zerstört, verletzt bzw. getötet werden (Zugriffsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), und zwar unabhängig davon, ob es sich um Gehölzbrüter oder um Bodenbrüter (letztere waren im Rahmen der Brutvogelkartierung im Jahr 2022 allerdings nicht mehr festzustellen, wobei sich die Kartierung allerdings nur auf die Bereiche der neuen Baufelder DL, DL/B und RV bezogen hat). Jedenfalls ist zu erwarten, dass diese Maßnahmen auch zum Schutz von Vögeln, die auf derzeit noch unbebauten Flächen brüten könnten, wirksam werden.

Die Maßnahme V6, die aus den unter C III 5.1.3 genannten Gründen auf die Hochbauflächen DL/B und RV zu erstrecken ist, wird dazu führen, dass Zauneidechsen, die gegebenenfalls auf den dort noch verbliebenen unversiegelten Potenzialflächen gefunden werden, in ein geeignetes Ersatzhabitat verbracht werden, bevor sie durch dortige Bauaktivitäten verletzt oder getötet werden. Da die optimierten Habitate auf dem Flurstück 8/2 in Flur 14 der Gemarkung Schkeuditz zur Verfügung stehen müssen, wenn mit der Absuchung der Hochbauflächen DL/B und RV begonnen wird (aufgefundene Exemplare der Zauneidechse müssen unverzüglich umgesetzt werden), handelt es sich insoweit um eine vorsorglich zu realisierende, vorzeitige Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu klarstellend die Nebenbestimmung A IV 3.2.2 erlassen.

Dass das Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG somit nicht erfüllt wird, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG), ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die räumliche Umgebung des Frachtzentrums Süd plausibel. Vergleichbar ausgestattete, aber vom Umfang her größere naturnahe Flächen gibt es z. B. direkt östlich angrenzend im Gewerbegebiet Nord, zwischen der Robert-Koch-Straße und der Eisenbahnstrecke Halle – Leipzig (DB-Strecke 6403) in ca. 0,65 km Entfernung und nördlich des Gewerbegebietes Freirodaer Weg (ca. 1,33 km in östliche Richtung entfernt). Hinzu kommen z. B. Kleingartenanlagen an der Edisonstraße (ca. 0,5 km entfernt), an der Bergstraße (in ca. 1,0 km

Entfernung), zwischen der Bahnhofstraße und der B 6 (ca. 0,84 km entfernt) und nördlich der Halleschen Straße (Entfernung von ca. 0,69 km); diese stellen geeignete Lebensräume unter anderem für Amsel, Elster, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Singdrossel und Zilpzalp dar. Eine beabsichtigte Beseitigung oder wesentliche Änderung dieser Strukturen bzw. Kleingartenflächen zeichnet sich nicht ab; sie sind nicht im Rahmen von Bebauungsplanverfahren der Stadt Schkeuditz für andere Zwecke vorgesehen.

Im Ergebnis gilt dies auch für das Verbot, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören (Zugriffsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Eine erhebliche Störung kann sowohl für die nachgewiesenen als auch für die vermuteten Brutvogelarten ausgeschlossen werden, denn der Erhaltungszustand von deren lokalen Populationen kann sich durch die in den Blick zu nehmenden baulichen Maßnahmen nicht verschlechtern. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG sind daher für Brutvogelarten nicht erforderlich.

Im Hinblick darauf, dass die Errichtung der westlichen und der östlichen nicht-öffentlichen Verkehrsfläche/Geräteabstellfläche bereits vollständig realisiert und die Bebauung der Hochbauflächen teilweise abgeschlossen ist, hat die Planfeststellungsbehörde untersucht, ob bzw. inwieweit die artenschutzrechtlich relevanten Maßnahmen eingehalten worden sind. Hierzu hat sich folgendes ergeben:

Die Baumaßnahmen auf den früheren Baufeldern FR1 und FTB (jetzt: Baufeld FTB/FR) zur Realisierung der inzwischen wieder rückgebauten baulichen Anlagen der Amazon SZ Sachsen-Thüringen GmbH haben am 13. Februar 2020 begonnen (laut Baubeginnsanzeige vom selben Tag). Es ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde überwiegend wahrscheinlich, dass die Baufeldfreimachung bis spätestens 15. März 2020 abgeschlossen war (siehe Maßnahme V4). Gehölze waren zu keinem Zeitpunkt auf diesen Flächen vorhanden.

Vor Beginn der Baufeldfreimachung für das Vorhaben der Weerts Logistic Park XXII GmbH (frühere Baufelder RV1, FR3 und FR2; jetzt: Baufelder FR3 und FR2) war bereits ein großer befestigter Lagerplatz auf dem Baufeld FR3 durch die Flughafen Leipzig/Halle GmbH errichtet worden. Am 15. Februar 2024 waren die Baufelder aufgrund von vor Ort anstehendem wasserundurchlässigem Boden und anhaltender Regenfälle durchnässt, sodass sich für Bodenbrüter keine reale Brutmöglichkeit ergeben hat. Gehölze waren auf diesen Flächen zu keinem Zeitpunkt vorhanden. Da mit dem Abschieben des Oberbodens am 27. März 2024 begonnen werden sollte, wurden die Flächen am 25. März 2024 nochmals begangen. Auch zu diesem Zeitpunkt waren keine Bodenbrüter festzustellen (siehe Protokoll Weerts).

Auf der bisher ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsfläche (neue Baufelder RV und DL/B) hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH zunächst einen Parkplatz und später eine zweigeschossige Bürocontaineranlage errichtet. In der Baugenehmigung des Landratsamtes Landkreis Nordsachsen vom 15. Januar 2019 ist auf das Fällverbot vom 1. März bis zum 30. September hingewiesen worden. Wann die Baufeldfreimachung erfolgt ist und ob zuvor eine Absuche der Fläche auf Brutvögel und Zauneidechsen stattgefunden hat, ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt geworden. Im Bestand wies die Fläche keinerlei Gehölze auf.

Das neue Baufeld DL ist bereits auf der Grundlage einer am 30. März 2021 vom Landratsamt Landkreis Nordsachsen erteilten Baugenehmigung vollständig bebaut worden (Bauvorhaben der Immobilien Hasshold GmbH). Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat mit Schreiben vom 18. November 2025 Unterlagen vorgelegt, aus denen sich ergibt, dass vor Beginn der Erdarbeiten auf diesem Baufeld mehrfach Begehungen durchgeführt worden

sind, ohne dass Hinweise auf eine Besiedlung mit Zauneidechsen festgestellt worden sind (Begehungsprotokoll der Hilba Bauservice GmbH vom 4. Juli 2022), nachdem zuvor sämtliche Vegetation und Versteckmöglichkeiten entfernt worden waren, um Zauneidechsen von der Besiedlung der Fläche abzuhalten, gleichwohl aber – in Erfüllung einer Nebenbestimmung aus der erteilten Baugenehmigung des Landratsamtes – ein ca. 100 m² großes Ersatzhabitat auf der verbleibenden Fläche der landschaftspflegerischen Maßnahme A2 projektiert worden war (Dokumentation der Artenschutzsachverständigen Krahnstöver vom 20. Januar 2025 zur Umsetzung von Maßnahmen zum Naturschutz, dort auf S. 2 und 9), das im Januar/Februar 2025 angelegt werden sollte. Ob und wo dieses Ersatzhabitat angelegt worden ist, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht relevant, da keine Zauneidechsen gefunden worden sind, die umzusiedeln gewesen wären. Die Gehölzrodungen auf dem Baufeld DL waren bereits am 29./30. März 2021 erfolgt. Bei einer zuvor am 26. März 2021 durchgeführten Absuchung der Gehölze wurden zwei Nester von Rabenkrähen vorgefunden; Gelege waren noch nicht vorhanden. Da nach Einschätzung des Gutachters ein Brutversuch bevorstand, hat dieser empfohlen, die Fällarbeiten bis spätestens 30. März 2021 abzuschließen. Dadurch sollten auch etwaige Brutversuche von Kleinvögeln, für die es aber noch keine Hinweise gab, verhindert werden (Begehungsprotokoll der Grünplan GmbH vom 26. März 2021).

Die Realisierung der westlichen GSE-Fläche (Abstellfläche westlich Vorfeld 2) hat in der Zeit vom 16. November bis 21. Dezember 2020 und damit außerhalb der Brutzeiten von Vögeln stattgefunden (siehe Niederschrift der Flughafen Leipzig/Halle GmbH vom 18. Dezember 2020). Diese Fläche war gehölzfrei.

Wann die östliche nicht-öffentliche Verkehrsfläche (GSE-Fläche um die Kleinflugzeughalle; südlich an das Vorfeld 2 angrenzend), die vor ihrer Realisierung ebenfalls keinen Gehölzbestand aufwies, gebaut worden ist, wann die Baufeldfreimachung erfolgte und ob zuvor eine Kontrolle auf Bodenbrüter stattgefunden hat, ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt. Im Juni 2020 war ein Teil der Maßnahme bereits umgesetzt (Dolly-Abstellfläche westlich der Kleinflugzeughalle). Gehölze waren auch auf dieser Fläche nicht vorhanden.

Auf der Grundlage dieser Informationen kann davon ausgegangen werden, dass im Zuge der bereits realisierten Maßnahmen keine artenschutzrechtlichen Verbote zum Schutz der Zauneidechse erfüllt worden sind. Im Hinblick auf Vogelarten lässt sich dies allerdings nicht mit hinreichender Sicherheit feststellen, weil die Angaben zu den Baufeldfreimachungen und zu zuvor durchgeführten Kontrollen auf bodenbrütende Vogelarten lückenhaft sind. Es ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht sicher auszuschließen, dass im Rahmen einzelner Baumaßnahmen Brutgelege zerstört bzw. nicht flügge Jungvögel getötet oder verletzt worden sind. Dass dadurch aber eine Schädigung eingetreten sein könnte, die als Umweltschaden im Sinne des USchadG einzustufen wäre und deshalb gegebenenfalls Sanierungsmaßnahmen gemäß § 6 Nr. 2 USchadG durch die Verantwortlichen zu ergreifen sind, über deren Art und Umfang die zuständige Behörde (Landratsamt Landkreis Nordsachsen) gemäß § 8 Abs. 2 USchadG zu entscheiden hätte, ist angesichts der Regelung in § 19 Abs. 1 BNatSchG mehr als zweifelhaft. Gemäß § 19 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist jeder Schaden, der erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Erreichung oder Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustands von natürlichen Lebensräumen oder Arten hat, eine Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des USchadG. Dafür, dass die etwaige Tötung oder Verletzung von Bodenbrütern und die Zerstörung ihrer Entwicklungsformen (Brutgelege) derartige Ausmaße angenommen haben könnte, liegen keine Anhaltspunkte vor.

Die Planfeststellungsbehörde kommt somit zum Ergebnis, dass das Änderungsvorhaben, soweit es noch nicht realisiert ist, mangels Vorliegens eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG artenschutzrechtlich unbedenklich ist. Die von der Flughafen Leip-

zig/Halle GmbH geplanten sowie die von der Planfeststellungsbehörde zusätzlich angeordneten Schutz- und sonstigen Maßnahmen und Anordnungen müssen dafür rechtzeitig und fachgerecht umgesetzt werden.

Die Untere Naturschutzbehörde (Landratsamt Landkreis Nordsachsen) hat in ihrer Stellungnahme vom 25. März 2025 vorgetragen, dass sie der Einschätzung des Fachgutachters, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der von dem Änderungsvorhaben betroffenen Vogelarten im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang erhalten bleiben, nicht folgen könne. Es seien bereits viele Habitatflächen für die Avifauna verloren gegangen und für die Flächen, die neu versiegelt werden sollen, seien Artnachweise erfolgt. Es sei daher eine erhebliche Betroffenheit gegeben, sodass geeignete Maßnahmen zu planen seien, um den Verlust der Habitate kompensieren zu können.

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Kritik für nicht berechtigt.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass der von § 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG vorausgesetzte Funktionserhalt nicht schon dann gegeben ist, wenn der Eingriff keine messbaren Auswirkungen auf die Reproduktionsbedingungen bzw. Rückzugsmöglichkeiten der lokalen Population als ganzer hat, sondern erst dann, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Individuen die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleibt, also z. B. dem in einem Brutrevier ansässigen Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Revier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch zur Verfügung gestellt werden.³⁹ Entscheidend ist dabei, ob die ökologische Gesamtsituation in einem zu betrachtenden Raum eine Verschlechterung erfährt. Dies ist dann nicht der Fall, wenn sich innerhalb des betroffenen Bereichs vergleichbare Strukturen finden, die als (Ersatz-)Fortpflanzungs- oder Ruhestätte dienen können. Es ist aber insoweit nicht erforderlich, dass der verloren gegangene oder beeinträchtigte Lebensraum 1:1 gewahrt wird; entscheidend ist allein, ob der verbleibende und/oder neu geschaffene Lebensraum die beeinträchtigten Funktionen für die betroffenen Tiere auffängt. Es darf zu keiner Minderung des Fortpflanzungs- oder Ruheerfolgs für die betroffenen Individuen kommen. Ob dies der Fall ist, ist eine zuvörderst naturschutzfachlich zu beantwortende Frage, die zunächst der Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Einschätzungsprärogative obliegt.⁴⁰

Wie oben dargelegt, gibt es im Umfeld des Frachtzentrums Süd mehrere vergleichbar ausgestattete, aber vom Umfang her größere naturnahe Flächen, die auch der Amsel, der Elster, der Mönchsgrasmücke, der Singdrossel, dem Hausrotschwanz und der Bachstelze Nistgelegenheiten bieten. Sie liegen auch nicht so weit entfernt, dass der funktionale Zusammenhang zur lokalen Population nicht mehr gegeben ist. Nach der Begründung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zum Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 25. April 2007 erfasst eine lokale Population diejenigen (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebens(räum)ansprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen.⁴¹ Der Unterausschuss des Ständigen Ausschusses „Arten- und Biotopschutz“ der LANA definiert eine lokale Population einerseits als lokale Population im Sinne eines gut abgrenzbaren örtlichen Vorkommens und andererseits als lokale Population im Sinne einer flächigen Verbreitung. Eine lokale Population im erstgenannten Sinn wird für Arten mit einer punktuellen oder zerstreuten Verbreitung oder einer solchen mit lokalen Dichtezentren beschrieben. Hierbei erfolgt die Abgrenzung an eher kleinräumigen Landschafts-

³⁹ BVerwG, Urteil vom 18. März 2009 – 9 A 39/07 – Rn. 67.

⁴⁰ OVG Lüneburg, Urteil vom 27. August 2019 – 7 KS 24/17 – Rn. 359; Beschluss vom 5. September 2025 – 4 LA 145/22 – Rn. 13; OVG Hamburg, Beschluss vom 27. Februar 2024 – 2 Bs 19/24 – Rn. 61.

⁴¹ BT-Drs. 16/5100, S. 11.

einheiten (z. B. Waldgebiete) oder bezogen auf klar abgrenzbare Schutzbereiche.⁴² Maßgeblich sind insoweit die artspezifischen Vernetzungsdistanzen, d. h. etwaige weitere Teilpopulationen oder Ersatzlebensräume müssen sich innerhalb des Aktionsradius der in ihrem bisherigen Habitat betroffenen Arten befinden.⁴³ Die bloße Erreichbarkeit genügt daher nicht. Vielmehr muss ein Zusammenhang zwischen den Individuen des Eingriffsgebiets und denjenigen des Umsiedlungsgebiets dergestalt bestehen, dass zwischen ihnen bioökologische Wechselbeziehungen im Sinne eines trennungs- und störungsfreien ökologischen Austauschs bestehen bzw. bestehen können.⁴⁴ Maßgeblich hierfür sind die Verhaltensweisen und Habitatansprüche der einzelnen Arten.⁴⁵

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel, dass die o. g. naturnahen Flächen und Kleingartenflächen zusammen mit dem Frachtzentrum Süd eine ökologisch-funktionale Einheit im Sinne eines Brutreviers mit mehreren kleineren Teilpopulationen, die innerhalb artspezifischer Vernetzungsdistanzen der genannten Arten liegen, bilden. Deren Überlebenschancen, Bruterfolg und Reproduktionsfähigkeit werden durch die Maßnahmen im Frachtzentrum Süd nicht ernsthaft gefährdet. Diese naturnahen Strukturen und Kleingartenanlagen bleiben nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde auch künftig erhalten; sie sind nach dem aktuellen Erkenntnisstand jedenfalls nicht im Rahmen von Bebauungsplanverfahren der Stadt Schkeuditz für andere Nutzungen vorgesehen. Strengere Anforderungen, die von einigen Obergerichten an die planerische oder rechtliche Sicherung von Ausweichhabitatflächen im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG (also außerhalb vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) aufgestellt werden⁴⁶, hält die Planfeststellungsbehörde für rechtlich nicht geboten. Sie finden weder in § 15 Abs. 4 BNatSchG noch in anderen Regelungen des Bundes-, des europäischen oder des sächsischen Naturschutzrechts eine tragfähige rechtliche Begründung.

6 Immissionsschutz

Das Änderungsvorhaben steht in Einklang mit den Anforderungen des Immissionsschutzes.

Der Standort des Änderungsvorhabens liegt in räumlicher Nähe zu bestandskräftig planfestgestellten Verkehrsanlagen [Start- und Landebahn Süd, Vorfeld 2 (Südwest), BAB 9, B 6, S 8a (Pauß-Thiersch-Straße)] sowie sonstigen vorhandenen Verkehrsanlagen (DB-Strecke 6403, Teilabschnitt Halle - Leipzig). Die von diesen Vorhaben ausgehenden Immissionen sind planungsrechtlich zugelassen.

Die Verkehrsimmissionen des Ziel- und Quellverkehrs des Frachtzentrums Süd sind im Zusammenhang mit der Plangenehmigung vom 19. September 2003 geprüft worden; ihre Auswirkungen auf die Nachbarschaft sind abgewogen worden (siehe Plangenehmigung, S. 34-46). Auch sie sind daher grundsätzlich zulässig.

Mit der Änderung der bereits ausgewiesenen Bauflächen gehen keine Mehrbelastungen einher. Die Art und das Maß der Verkehrsimmissionen (Verkehrslärm und verkehrsbedingte Luftschadstoffe) verändert sich insoweit nicht.

⁴² LANA-Arbeitspapier „Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des BNatSchG“, S. 6 (Stand: 2010).

⁴³ OVG Koblenz, Urteil vom 6. November 2019 – 8 C 10240/18 – Rn. 267; Lau, in: Frenz/Mügggenborg, BNatSchG, 3. Aufl. 2021, § 44 Rn. 79, mwN.

⁴⁴ BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 – 9 A 14/12 – Rn. 122.

⁴⁵ BVerwG, Urteil vom 7. Juli 2022 – 9 A 1/21 – Rn. 116.

⁴⁶ VGH Kassel, Urteil vom 15. Dezember 2021 – 3 C 1465/16.N – Rn. 115 ff; OVG Saarlouis, Urteil vom 9. Oktober 2025 – 2 C 168/24 – Rn. 261.

Auch hinsichtlich der neu hinzukommenden Hochbauflächen RV (Ruhender Verkehr) und DL/B (Büro-/Dienstleistungs-/Behördengebäude) ist auszuschließen, dass hierdurch zusätzliche oder immissionsträchtigere Ziel- und Quellverkehre, die dem Frachtzentrum Süd zuzurechnen sind, abgewickelt werden. Diese Hochbauflächen verdrängen bisher vorgesehene und teilweise realisierte Anlagen für den öffentlichen Verkehr in Form von Parkplätzen. Die mit dem Betrieb dieser Parkplätze verbundenen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sind ebenfalls bereits im damaligen Plangenehmigungsverfahren ermittelt, beurteilt und abgewogen worden.

Die neu hinzukommende Baufläche DL, auf der ein Bürogebäude errichtet worden ist, wird insbesondere Ziel- und Quellverkehr in Form von Kraftfahrzeugen der dort Beschäftigten verursachen. Gegenüber den bereits im Rahmen der Plangenehmigung zugelassenen Ziel- und Quellverkehren, die erheblich durch LKW-Fahrten zu den Frachtumschlagsanlagen auf den dafür zugelassenen Baufeldern geprägt sind, wird die mit dem Betrieb des Bürogebäudes in Verbindung stehende Verkehrsimmissionsbelastung nicht signifikant hervortreten.

Dies gilt erst recht, wenn die Verkehrsbelastungen und die damit verbundenen Verkehrsimmissionen der Start- und Landebahn Süd, des Vorfeldes 2 (Südwest), der BAB 9, der B 6, der S 8a (Paul-Thiersch-Straße) sowie der DB-Strecke 6403 in den Blick genommen werden. Es ist offensichtlich, dass die mit der neu hinzukommenden Baufläche DL in Verbindung stehenden Belastungen diesen gegenüber nicht hervortreten und daher zu keiner weitergehenden Belastung der Nachbarschaft führen werden.

Davon abgesehen ist die Nachbarschaft des Frachtzentrums Süd gewerblich geprägt (Logistik-/Gewerbebauten südlich der Paul-Thiersch-Straße sowie westlich des Frachtzentrums, gewerbliche Nutzungen im Gewerbegebiet Nord). Schutzbedürftige Wohnnutzungen sind dort nicht vorhanden. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C II 4 zum Schutzgut Mensch verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hält daher im vorliegenden Fall keine Regelungen zum Schutz vor planänderungsbedingten Lärm- und Luftschadstoffimmissionen für erforderlich.

7 Globaler Klimaschutz

Belange des globalen Klimaschutzes sprechen ebenfalls nicht gegen das beantragte Planänderungsvorhaben.

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Das Berücksichtigungsgebot gilt für Planungen und Entscheidungen. Damit sind Entscheidungen gemeint, bei denen den Trägern öffentlicher Aufgaben Entscheidungsspielräume eingeräumt sind. Lediglich gebundene Entscheidungen sind ausgenommen. Seine Anwendung setzt daher voraus, dass der Verwaltung entsprechende Entscheidungsspielräume eingeräumt sind.⁴⁷ Dies ist vorliegend wegen des der Planfeststellungsbehörde eingeräumten Planungsermessens (§ 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG) der Fall.

Bei dem bundesrechtlichen Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG handelt es sich um eine Querschnittsregelung. Sie findet unter anderem auf Planungsverfahren Anwendung, die – anders als z. B. §§ 1 Abs. 5 Satz 2, 1a Abs. 5 BauGB für die Bauleitplanung – den

⁴⁷ BT-Drs. 19/14337, S. 36; BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 – Rn. 62.

Klimaschutz nicht ausdrücklich als öffentlichen Belang aufführen.⁴⁸ Das Berücksichtigungsgebot gilt für alle „Träger öffentlicher Aufgaben“. Angesprochen sind dadurch Behörden und sonstige öffentliche Aufgabenträger, wie Sozialversicherungen, Bildungseinrichtungen, Unternehmen des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs, Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen oder die Kammern bestimmter Berufsgruppen. Auf die Rechtsform oder die Trägerschaft des Staates kommt es dabei nicht an. Auch Unternehmen der öffentlichen Hand in privatrechtlicher Rechtsform (z. B. GmbH) sind erfasst, soweit sie öffentliche Aufgaben wahrnehmen. Die Ausgestaltung des Berücksichtigungsgebots obliegt ihnen als eigene Angelegenheit. § 13 Abs. 1 Satz 2 KSG stellt klar, dass der Bund in die Rechtssetzungs- und Organisationskompetenzen der Länder und auch der Gemeinden nicht eingreift. Mit dem Berücksichtigungsgebot verleiht der Bund den Ländern und Gemeinden keine neuen Aufgaben. Bundesrechtlich vorgegeben wird nur das allgemeine Vorbildgebot als ein allgemein gehaltenes Berücksichtigungsgebot für Klimaschutzbelange.⁴⁹ Als materiell-rechtliche Vorgabe des Bundesrechts erstreckt es sich auf sämtliche Bereiche, für die dem Bund eine Gesetzgebungskompetenz zusteht, in denen es um den Vollzug von materiellem Bundesrecht geht.⁵⁰

7.1 Nationale Klimaschutzziele des KSG

Zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels, zur Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie zur Einhaltung der europäischen und internationalen Zielvorgaben des Klimaschutzes wurde im Dezember 2019 das KSG erlassen. Die zu berücksichtigenden nationalen Klimaschutzziele sind die dem KSG zugrundeliegende Verpflichtung nach dem Pariser Übereinkommen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen sowie die Treibhausgasemissionen zu mindern. Für 2030 bestimmt das Gesetz eine schrittweise Minderung der Treibhausgasemissionen auf mindestens 65 % im Vergleich zum Jahr 1990 (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 KSG). Bis zum Jahr 2040 ist eine Minderung von mindestens 88 % im Vergleich zu 1990 vorgeschrieben (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 KSG). Bis zum Jahr 2045 sind die Treibhausgasemissionen so weit zu mindern, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird (§ 3 Abs. 2 Satz 1 KSG). Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden (§ 3 Abs. 2 Satz 2 KSG).

Gemäß Kyoto-Protokoll sind insgesamt sechs Treibhausgase von besonderer Bedeutung. Auf diese sechs Treibhausgase beziehen sich in der Regel auch die Minderungsstrategien der Bundesregierung und – soweit vorhanden – der Bundesländer. Es handelt sich um CO₂, CH₄, N₂O, H-FKW, FKW sowie SF₆. Die Emissionen entsprechender Treibhausgase werden in der Regel summarisch in CO₂e umgerechnet.

Nach § 3a Abs. 1 KSG soll der Beitrag des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft zum Klimaschutz durch eine Verbesserung des Mittelwerts der jährlichen Emissionsbilanzen des jeweiligen Zieljahres und der drei vorhergehenden Kalenderjahre gestärkt werden, und zwar auf mindestens minus 25 Mio. t CO₂e bis zum Jahr 2030 (§ 3a Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 KSG), auf mindestens minus 35 Mio. t CO₂e bis zum Jahr 2040 (§ 3a Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 KSG) und auf mindestens 40 Mio. t CO₂e bis zum Jahr 2045 (§ 3a Abs. 1 Satz 3 Nr. 3 KSG).

Der durch das am 17. Juli 2024 in Kraft getretene Zweite Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes (BGBl. I 2024 Nr. 235, S. 1 ff) eingefügte § 3b KSG ermächtigt die Bundesregierung zur Festlegung von Zielen für technische Senken für die Jahre 2035,

⁴⁸ BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 – Rn. 86.

⁴⁹ Siehe BT-Drs. 19/14337, S. 36.

⁵⁰ BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 – Rn. 62.

2040 und 2045 durch Rechtsverordnung. Der durch dieses Gesetz geänderte § 4 Abs. 1 KSG stellt nicht mehr wie nach der bisherigen Rechtslage auf die THG-Emissionskontingente in den jeweiligen Sektoren ab, sondern bestimmt die Einhaltung der Klimaschutzziele anhand einer sektorenübergreifenden und mehrjährigen Gesamtrechnung. Maßgebend sind Jahresemissionsgesamtmengen. Die Jahresemissionsgesamtmengen für den Zeitraum bis zum Ablauf des Jahres 2030 richten sich nach der durch das Zweite Änderungsgesetz zum Bundes-Klimaschutzgesetz neu eingefügten Anlage 2. Für die jährlichen Minderungsziele für die Jahre 2031 bis einschließlich 2040 bleibt es bei den Vorgaben der Anlage 3.

Das UBA erstellt jährlich auf der Basis verfügbarer Emissionsdaten Projektionsdaten über die künftige Emissionsentwicklung insgesamt und in den Sektoren nach § 5 Abs. 1 KSG für sämtliche nachfolgenden Jahre bis einschließlich zum Jahr 2030 sowie zumindest für die Jahre 2035, 2040 und 2045 (§ 5a Abs. 1 KSG). Diese Projektionsdaten übersendet das UBA bis zum Ablauf des 15. März eines jeden Jahres an den Expertenrat für Klimafragen (§ 5a Abs. 1 Satz 5 KSG), der diese nach § 12 Abs. 1 KSG bewertet. Stellt der Expertenrat für Klimafragen in zwei aufeinanderfolgenden Jahren fest, dass bei aggregierter Betrachtung aller Sektoren die Summe der Treibhausgasemissionen in den Jahren 2021 bis einschließlich 2030 die Summe der Jahresemissionsgesamtmengen nach der mit Wirkung vom 17. Juli 2024 in das Gesetz eingefügten Anlage 2 für diese Jahre überschreitet, muss die Bundesregierung Maßnahmen beschließen, die die Einhaltung der Summe der Jahresemissionsgesamtmengen für diese Jahre sicherstellen (§ 8 Abs. 1 KSG).

Zur Vorbereitung des Beschlusses der Bundesregierung legen alle zuständigen Bundesministerien innerhalb von drei Monaten nach der Vorlage der Bewertung der Projektionsdaten durch den Expertenrat für Klimafragen Vorschläge für Maßnahmen in den jeweiligen ihrer Verantwortlichkeit unterfallenden Sektoren vor. Diese Pflicht trifft insbesondere die Bundesministerien, in deren Zuständigkeitsbereich die Sektoren liegen, die zur Überschreitung beitragen. Die bis zum Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes bestehende Verpflichtung der verantwortlichen Ministerien, bei einer Verfehlung der Sektorenziele Sofortprogramme aufzustellen, ist entfallen.

7.2 Rechtliche Vorgaben zur Ermittlung und Bewertung der THG-Emissionen

Für die Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen eines Vorhabens auf die Ziele des KSG gibt es gegenwärtig noch keine konkretisierenden Vorgaben. Gesetzliche Regelungen, Rechtsverordnungen oder Verwaltungsvorschriften gibt es noch nicht. Fachkonventionen liegen ebenfalls bisher nicht vor.⁵¹ Es sind lediglich Leitfäden und Handreichungen für den Bereich des Straßenbaues erarbeitet worden (FGSV, Arbeitspapier Klimaschutz Straße, Ad-hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben, Stand: Dezember 2023; Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 vom 25. Januar 2023 (StB 13/7147.2/07/3729150); Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern vom 20. September 2022; Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Arbeitshilfe zur Erstellung eines Fachbeitrags Klimaschutz für Straßenbau in Mecklenburg Vorpommern vom 1. August 2022; Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Leitfaden Klimaschutz – Angaben zum Klimaschutz im Rahmen der Baurechtsschaffung, Stand Mai 2025). Einheitliche Ermittlungs- und Bewertungsansätze sind ihnen nicht zu entnehmen. Auch die Rechtsprechung hat noch keine umfassenden Kriterien zur Ermittlung und Gewichtung der THG-Emissionen eines Vorhabens aufgestellt. Angesichts des fachwissenschaftlichen Erkenntnisvakuums können sich

⁵¹ BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 – Rn. 102.

die Planfeststellungsbehörden aber an derartigen Arbeitshilfen und Leitfäden orientieren.⁵²

Bei der fachplanungsrechtlichen Zulassung eines Vorhabens hat die Planfeststellungsbehörde die Pflicht, die dem Vorhaben zuzurechnende zu erwartende Menge an Treibhausgasen zu ermitteln; nur bei unverhältnismäßigem Ermittlungsaufwand kommt eine Schätzung in Betracht.⁵³ Die Anforderungen dürfen dabei nicht überspannt werden; sie müssen „mit Augenmaß“ inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden und dürfen der Behörde keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen.⁵⁴ Der jeweilige vertretbare Ermittlungsaufwand ergibt sich aus der konkreten Planungssituation.⁵⁵

Höchststrichterlich noch nicht abschließend geklärt ist die Frage, welche Emissionen dem Vorhaben zuzurechnen sind. Maßgebend ist eine wertende Betrachtung. Es muss sich um Auswirkungen handeln, in denen sich ein vorhabensspezifisches Risiko realisiert, dessen Bewältigung das gesetzliche Planfeststellungserfordernis zu dienen bestimmt ist.⁵⁶ Nach diesen Maßstäben lehnt es die Rechtsprechung ab, die klimaschädlichen Wirkungen der beim Gasverbrauch entstehenden THG-Emissionen dem Vorhaben der Zulassung einer Gasleitung zuzurechnen. Das OVG Berlin-Brandenburg hat auch die THG-Emissionen, die bei der Herstellung von Pipeline-Röhren entstehen, nicht dem planfestzustellenden Rohrleitungsvorhaben zugerechnet, weil sie bei Vorarbeiten und nicht bei der Errichtung des Vorhabens entstehen.⁵⁷ Andererseits hat die Rechtsprechung bei Straßenbauvorhaben die Ermittlung der Lebenszyklusemissionen eines Straßenbauvorhabens, bestehend aus den THG-Emissionen bei Herstellung der Baumaterialien, des Baues und der Unterhaltung der Straße gebilligt.⁵⁸

Eine Kompensationspflicht für durch ein Vorhaben verursachte THG-Emissionen existiert bislang nicht. Auch für eine sachgerechte und praktikable Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen von Landnutzungsänderungen und der Beeinträchtigung von Klimasenken gibt es derzeit keine wissenschaftlichen oder rechtlichen Vorgaben, Leitfäden oder sonstige Handreichungen.⁵⁹ Im Rahmen der Planfeststellung erfolgt deshalb keine quantitative Bilanzierung der Kohlenstoffvorräte.

Ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist die Gewichtung der Belange des Klimaschutzes. Projektbezogene, durch Gesetz oder Verordnung vorgegebene Grenzwerte liegen nicht vor. Nach der Rechtsprechung ist der Belang des Klimaschutzes in der planerischen Abwägung nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen.⁶⁰ Wie das BVerwG klargestellt hat, kommt ihm auch kein Vorrang vor anderen Belangen zu, auch wenn sein Gewicht mit fortschreitendem Klimawandel steigt.⁶¹ Auch ein Moratorium für die Zulas-

⁵² BVerwG, Urteil vom 19. Februar 2025 – 9 A 9/23 – Rn. 228.

⁵³ BVerwG, Beschluss vom 15. September 2023 – 7 VR 6/23 – Rn. 42; Beschluss vom 12. September 2023 – 7 VR 4/23 – Rn. 53; Beschluss vom 22. Juni 2023 – 7 VR 3/23 – Rn. 39.

⁵⁴ BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 – Rn. 80; Urteil vom 19. Februar 2025 – 9 A 9/23 – Rn. 221.

⁵⁵ VGH Mannheim, Urteil vom 18. Juli 2024 – 5 S 2374/22 – Rn. 84.

⁵⁶ BVerwG, Urteil vom 22. Juni 2023 – 7 A 9/22 – Rn. 39; Beschluss vom 22. Juni 2023 – 7 VR 3/23 – Rn. 45.

⁵⁷ OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 12. März 2020 – OVG 11 A 7/18 – Rn. 54 ff; vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 18. Februar 2021 – 4 B 25/20 – Rn. 12.

⁵⁸ BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 – Rn. 90, 94.

⁵⁹ BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 – Rn. 102; Urteil vom 19. Februar 2025 – 9 A 9/23 – Rn. 228.

⁶⁰ BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 – Rn. 85, mwN; Urteil vom 19. Februar 2025 – 9 A 9/23 – Rn. 222.

⁶¹ BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 – Rn. 86; Uechtritz/Ruttloff: Der Klimaschutz-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts, NVwZ 2022, 9, 11 f.

sung von Treibhausgasen emittierende Vorhaben bis zu einer detaillierteren gesetzlichen Ausgestaltung (etwa einer Bewirtschaftung des noch zur Verfügung stehenden Treibhausgas-Budgets) ist weder der Verfassung noch dem einfachen Gesetzesrecht zu entnehmen. Jedoch dürfte sich das Gewicht des Klimaschutzes als in der Abwägung zu berücksichtigender Belang erhöhen, je weitgehender das CO₂-Budget erschöpft ist.⁶² Als CO₂-Budget werden in der klimapolitischen Diskussion die weiteren CO₂-Mengen bezeichnet, die global noch emittiert werden können, damit das im Pariser Übereinkommen formulierte Ziel, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, erreicht wird.

7.3 Ausführungen im UVP-Bericht

In dem durch die Flughafen Leipzig/Halle GmbH vorgelegten UVP-Bericht vom 11. April 2024 ist ausgeführt, dass vorhabenbedingt nur die Sektoren 2 (Industrie) und 7 (Landnutzung) der Anlage 1 zu § 5 KSG betroffen seien, nicht hingegen der Sektor 4 (Verkehr), weil sich die landseitigen Verkehre planänderungsbedingt allenfalls unwesentlich erhöhen würden und der Luftverkehr einschließlich der luftseitigen Bodenverkehre unberührt bleibe.

Im Sektor Industrie werde der baubedingte Ausstoß von Treibhausgasen im Vergleich zu den bereits zulässigen Tätigkeiten nur geringfügig zunehmen. Kennzeichnend dafür sei, dass die beantragte Erhöhung der insgesamt zulässigen Baumassen um 160.000 m³ nur eine Steigerung um gut 4 % gegenüber dem bisher zulässigen Bauvolumen betrage.

Im Sektor Landnutzung betreffe die Neuversiegelung von Flächen im Umfang von 3,49 ha keine als besonders klimarelevant eingestuft Böden. Sofern man die verlorengehenden Staudenfluren der Ausgleichsfläche A2 als sonstige naturnahe Biotope einstufe, die dauerhaft keiner Nutzung unterliegen sollten und insofern klimarelevante Biomasse darstellten, betrage der Verlust klimarelevanter Biotope ca. 0,49 ha. Demgegenüber stünden landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen in einem Umfang von 2,38 ha, bei denen durch einen kontinuierlichen Biomassezuwachs Treibhausgase gespeichert würden. Im Sektor Landnutzung sei die Bilanz daher eindeutig positiv.

Schließlich führe das geänderte Vorhaben auch nicht zu zusätzlichen oder erweiterten Risiken im Hinblick auf Extremwetterereignisse. Weder die beantragten geänderten oder neuen Nutzungen noch die Erhöhung des Gesamtbauvolumens auf den Hochbauflächen führten zu einer erhöhten Anfälligkeit der Vorhabenbestandteile gegenüber Extremwetterereignissen. Auch ein Umgang mit gefährlichen Stoffen, der für Extremwetterereignisse relevant sein könne, sei durch die geänderten bzw. neuen Nutzungen nicht zu erwarten.

7.4 Beurteilung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde hält die vorgenannten Ausführungen im UVP-Bericht in ihren wesentlichen Teilen für plausibel und im Ergebnis für zutreffend. Weitergehender Ermittlungen oder Abschätzungen der planänderungsbedingt zu erwartenden Änderungen der Treibhausgasemissionen bedarf es nicht.

Sektor Verkehr:

Da auf der Luftseite keine Flugbetriebsflächen hinzukommen, führt das geänderte Vorhaben nicht zu Änderungen bei den betriebsbedingten Emissionen des Luftverkehrs. Die Ausweisung der Flächen für nicht-öffentlichen Verkehr auf der Luftseite (GSE-Flächen

⁶² BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 – Rn. 185.

und Betriebsstraße südlich um die Kleinflugzeughalle) erhöht weder die Abstell- und Abfertigungskapazitäten auf dem plangenehmigten Vorfeld 2 noch den sonstigen Fahrzeugverkehr auf dem Vorfeld; dieser würde auch ohne die Betriebsstraße abgewickelt werden.

Die vorhabenbedingten Änderungen der landseitigen Verkehre lassen sich nur schwer abschätzen. Zwar ist zu erwarten, dass durch die vergrößerten, überwiegend schon bebauten Hochbauflächen für Luftfrachtabfertigung mehr LKW-Verkehr verursacht wird. Andererseits entfällt aber die Hochbaufläche für ein Tanklager und die damit verbundene Wahrscheinlichkeit, dass dieses Tanklager über entsprechende Straßentransporte (Tanklastzüge) beliefert wird. Die entfallende Hochbaufläche RV1 für den ruhenden Verkehr wird an anderer Stelle durch die Hochbaufläche RV ersetzt. Diese lässt zwar eine Bebauung mit Hochbauten mit maximal 33.000 m³ größerer Baumasse zu, führt jedoch auch zum Wegfall des als öffentliche Straßenverkehrsfläche ausgewiesenen Parkplatzes. Die neu hinzukommenden Hochbauflächen DL und DL/B lassen zwar zusätzlichen PKW-Verkehr erwarten, ohne dass jedoch eine belastbare Einschätzung der Größenordnung möglich ist. Davon abgesehen ist zu erwarten, dass die im Rahmen der Planänderung erfolgenden Verbesserungen für den Geh- und Radverkehr (Geh-/Radweg entlang der Paul-Thiersch-Straße sowie südlich des Baufeldes FR2; nunmehr beidseitige Anlegung von Gehwegen an der Hans-Wittwer-Straße zwischen den Baufeldern FR2 und FR3) dazu beitragen, den Umstieg von Mitarbeitern vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV bzw. zur Nutzung des Fahrrads für den Weg zum Arbeitsplatz) zu unterstützen.

Sektor Industrie:

Bei den dem Sektor Industrie zuzurechnenden Lebenszyklusemissionen geht es um alle THG-Emissionen, die mit den Erstinvestitionen (Bau), Reinvestitionen der Unterhaltung (Erhaltung) und dem Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturbauten verbunden sind. Abgesehen davon, dass noch nicht höchstrichterlich geklärt ist, inwieweit derartige Emissionen einem Infrastrukturvorhaben tatsächlich zugerechnet werden können (siehe dazu die Ausführungen unter C III 7.2), besteht hier die sich aus § 9 Abs. 1 LuftVG ergebende zusätzliche Schwierigkeit, dass für die konkreten hochbaulichen Anlagen in der Regel separate Baugenehmigungsverfahren bei der örtlich zuständigen Bauaufsichtsbehörde durchgeführt werden müssen. Die Entscheidungen über die jeweils gestellten Bauanträge sind jedoch gebundene Entscheidungen, die nicht im Ermessen der Bauaufsichtsbehörde stehen (§ 72 Abs. 1 i. V. m. § 64 SächsBO), sodass das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 KSG insoweit nicht einschlägig ist.

Die Ausweisung von baulichen Nutzungen in einem Bebauungsplan unterliegt hingegen selbst dem Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 KSG und nicht allein den bauplanungsrechtlichen Geboten des § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB (Gebot, dass die Bauleitpläne dazu beitragen sollen, den Klimaschutz und die Klimaanpassung insbesondere auch in der Stadtentwicklung zu fördern und zur Erfüllung der Klimaschutzziele des KSG die Wärme- und Energieversorgung von Gebäuden treibhausgasneutral zu gestalten) und des § 1a Abs. 5 BauGB (Gebot, den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung zu tragen und dies in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen)⁶³; dies wird daher auch für den Fall der Ausweisung von Hochbauflächen auf der Grundlage des § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG zu gelten haben. Allerdings geht die Rechtsprechung davon aus, dass die Betrachtung der Lebenszyklusemissionen im Rahmen von Fachplanungsverfahren dort ihre Grenze findet, wo es um Aspekte geht, die der Bauausführungsplanung überlassen sind.

⁶³ VGH Mannheim, Urteil vom 18. Juli 2024 – 5 S 2374/22 – Rn. 84; OVG Saarlouis, Urteil vom 9. Oktober 2025 – 2 C 168/24 – Rn. 364 ff, 374.

So hat die Rechtsprechung zu einer fernstraßenrechtlichen Planfeststellung ausgeführt, dass Ausführungen zur Möglichkeit der CO₂ mindernden Bauausführung (etwa konkrete Vorgaben zu den zu verwendenden Rohmaterialien wie Bitumen, Splitt und Brechsand, die wesentlich zur Umweltbilanz von Asphaltbelägen beitragen, oder Vorgaben zur Verwendung von Recycling-Asphalt oder Niedrigtemperaturasphalt) nicht zwingend zu berücksichtigen seien, weil sie Fragen der späteren Bauausführungsplanung betreffen.⁶⁴ Hiervon gehen auch die unter C III 7.2 genannten Arbeitshilfen und Leitfäden aus.

Auch in den Bebauungsplanverfahren wird nicht geprüft, mit welchen Baustoffen die auf den auszuweisenden Bauflächen möglichen Gebäude voraussichtlich errichtet werden, sofern es sich nicht um (nachfragegetriebene) planfeststellungsersetzende, sondern um reine Angebotsbebauungspläne handelt.⁶⁵ Die Betrachtung der Lebenszyklusemissionen darf sich bei Bebauungsplänen daher auf die Festsetzungsgegenstände beschränken, die ansonsten einer gesetzlich angeordneten oder fakultativen Planfeststellung unterzogen worden wären, in denen ihre Planrechtfertigung (im Sinne einer objektiven Erforderlichkeit; siehe hierzu C III 1) anerkannt worden wäre (z. B. straßenverkehrliche Erschließung der einzelnen Bauflächen).

Hinzu kommt, dass die im Frachtzentrum Süd bereits errichteten Gebäude auf den Bauflächen DL, FR2 und FR3 nicht durch die Flughafen Leipzig/Halle GmbH, sondern durch Dritte geplant, bauordnungsrechtlich beantragt und errichtet worden sind. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hatte keinen maßgeblichen Einfluss auf deren Bauausführung. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hierzu keine Betrachtungen angestellt und für die optional noch möglichen Gebäude, für die noch keine konkreten Planungen vorliegen, keine Prognosen hinsichtlich der Bauausführung vorgelegt hat.

Die straßenverkehrliche Erschließung der einzelnen Hochbauflächen ändert sich jedoch nicht. Die Hochbauflächen auf der Landseite des Frachtzentrums Süd werden nach wie vor durch die Hans-Wittwer-Straße erschlossen; insoweit sind keine relevanten Änderungen durch die geänderte Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen vorgesehen. Die neu hinzukommenden Geh-/Radwegflächen südlich der Baufelder FR3 und FR2 sowie zwischen diesen Baufeldern fallen aufgrund ihres geringen Umfangs hinsichtlich ihrer Lebenszyklusemissionen ebenfalls nicht ins Gewicht, zumal südlich des Baufeldes FR2 bereits nach dem bisher verbindlich genehmigten Plan eine Gehwegverbindung zwischen der Paul-Thiersch-Straße und dem östlichen Abschnitt der Hans-Wittwer-Straße vorgesehen war, die durch den nunmehr vorgesehenen Geh-/Radweg ersetzt wird.

Soweit es um die Neufestsetzung der bereits realisierten nicht-öffentlichen Verkehrsflächen (westliche und östliche GSE-Fläche und hergestellte Betriebsstraße südlich um die Kleinflugzeughalle) geht, könnten zwar die Lebenszyklusemissionen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde mit verhältnismäßigem Aufwand ermittelt werden. Jedoch wäre der damit zu erwartende Erkenntnisgewinn aller Voraussicht nach nicht abwägungsrelevant, weil in der Gesamtbilanzierung das Entfallen des bereits zugelassenen Parkplatzes (soweit dieser nicht realisiert worden ist) im Bereich der neuen Baufelder DL/B und RV gegenüberzustellen wäre.

Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft:

Sektor 7 gemäß Anlage 1 zu § 5 KSG (Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft) umfasst unter anderem die Änderungen zwischen den Landnutzungskatego-

⁶⁴ BVerwG, Urteil vom 19. Februar 2025 – 9 A 9/23 – Rn. 230.

⁶⁵ VGH Mannheim, Urteil vom 18. Juli 2024 – 5 S 2374/22 – Rn. 84; offen gelassen von OVG Saarlouis, Urteil vom 9. Oktober 2025 – 2 C 168/24 – Rn. 374.

rien Wald, Acker, Grünland, Feuchtgebiete und Siedlungen. Es ist unstrittig, dass durch die bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Flächen mit klimarelevanter Bedeutung landnutzungsbedingte THG-Emissionen entstehen. Aufgrund ihrer Fähigkeit, Treibhausgase zu binden und zu speichern, haben insbesondere alte Wälder, sonstige Gehölzstrukturen, extensive Grünlandflächen sowie Moorflächen und sonstige hydromorphe Böden eine hohe Klimaschutzfunktion. Im globalen Kohlenstoffkreislauf nehmen Böden und Vegetationsflächen eine Schlüsselrolle ein und sind damit ein zentraler Bestandteil des globalen Klimaschutzes. Über den Eintrag pflanzlicher Biomasse fixieren Böden über lange Zeiträume atmosphärisches CO₂ durch Humus- und Torfbildung. Insbesondere sind daher humusreiche Böden wie Moorböden oder anmoorige Böden, deren Speicher- und Senkenfunktion je nach Beschaffenheit und Überdeckung (Mächtigkeit der Torfschicht und des organischen Bodens), Nutzung und Wasserstand sowie weiteren Standortfaktoren stark variieren kann, für den Klimaschutz von Bedeutung.

Gesunde Wälder haben die Fähigkeit, große Mengen an CO₂ einzubinden. Jedoch zeigt die bisherige Datenerhebung große standörtliche Unterschiede bei den Vorräten und Zuwächsen an organischem Kohlenstoff in der Biomasse der Wälder und weiterer Vegetationskomplexe je nach Standorteigenschaften, Baumarten und Alters- und Wuchsklassen, so dass im Rahmen der Waldinventur und Treibhausgasinventur ermittelte Durchschnittswerte nicht ohne weiteres auf bestimmte Wälder oder Waldstandorte heruntergebrochen werden können.

Aufgrund eines erhöhten Humusgehaltes (zwischen 4 und 15 %) ihrer Böden, der über dem Humusgehalt von Waldböden liegt, kommt auch extensiv genutzten Grünlandflächen eine erhöhte CO₂-Speicherfunktion zu (insbesondere, wenn diese organisch gedüngt werden, da dies den Humusaufbau fördert). Demgegenüber beträgt der Humusgehalt von Ackerböden nur 1 bis 4 %.

Angesichts der stark variierenden Daten empfehlen die unter C III 7.2 genannten Arbeitshilfen und Leitfäden, dass bei der Betrachtung des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft lediglich Art und Ausmaß der Inanspruchnahme von Flächen, die CO₂-Speicher bzw. -senken darstellen, sowie die Vegetationsflächen, die als CO₂-Speicher dienen können, in den Blick genommen werden, indem sie flächenmäßig erfasst und den geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen, soweit diese entsprechende klimaschutzrelevante Verbesserungen zum Gegenstand haben, im Sinne einer Gesamtbilanz gegenübergestellt werden. Eine Bilanzierung der Biomasse von Wäldern und anderen gehölzdominierten Biotopen wird aus den vorgenannten Gründen nicht empfohlen.

Die Rechtsprechung hat dies gebilligt.⁶⁶ Zur Berücksichtigung der Kompensation hat sie ausgeführt, dass diese typischerweise schon mit der Eingriffsregelung abgedeckt werde.⁶⁷

Die Planfeststellungsbehörde hat bereits unter C III 5.1.2 (zu Konfliktpunkt 2) ausgeführt, dass im Rahmen der Eingriffsermittlung unberücksichtigt geblieben ist, dass es sich bei der neu ausgewiesenen Hochbaufläche DL, die bereits bebaut worden ist, vor ihrer Bebauung nicht allein um Staudenfluren nährstoffreicher und nährstoffärmerer Standorte, sondern im Umfang von 3.806 m² tatsächlich um Wald im Sinne des SächsWaldG gehandelt hat. Daher sind auch die Ausführungen im UVP-Bericht, der diese Fläche als sonstige naturnahe, keiner Nutzung unterliegende Biotope vorsorglich als klimawirksam bezeichnet

⁶⁶ BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 – Rn. 83 f, 99; Urteil vom 22. Juni 2023 – 7 A 9/22 – Rn. 44; VGH Mannheim, Urteil vom 4. Mai 2023 – 5 S 1941/22 – Rn. 69; Urteil vom 25. April 2024 – 8 S 1738/22 – Rn. 131; OVG Hamburg, Beschluss vom 30. April 2024 – 1 Es 4/24.P – Rn. 166; OVG Saarlouis, Urteil vom 9. Oktober 2025 – 2 C 168/24 – Rn. 371.

⁶⁷ BVerwG, Urteil vom 19. Februar 2025 – 9 A 9/23 – Rn. 237.

hat (UVP-Bericht, S. 40), unzutreffend. Im Übrigen ist die Bewertung der im Frachtzentrum Süd gelegenen planänderungsbedingten Flächen im UVP-Bericht (als für die THG-Emissionen nicht relevant und daher auch im Hinblick auf Landnutzungsänderungen unbeachtlich) nicht zu beanstanden.

Der vorgenannte punktuelle Fehler wirkt sich indessen nicht auf das Ergebnis der Berücksichtigung der Ziele des globalen Klimaschutzes aus. Abgesehen davon, dass es sich bei den gerodeten Bäumen um einen noch sehr jungen Waldbestand gehandelt hat, in dem vermutlich eine relativ geringe Menge an CO₂ gespeichert war, ist eine entsprechende Neuaufforstung als Ersatz gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 SächsWaldG durchgeführt worden. Da diese eine größere Fläche einnimmt als die gerodete Waldfläche und zusätzlich mit der landschaftspflegerischen Maßnahme E25 landwirtschaftliche Ackerflächen in Gehölzflächen umgewandelt werden, ist auf jeden Fall mit Blick auf die planänderungsbedingten THG-Emissionen eine positive Gesamtbilanz zu verzeichnen. Sowohl die bereits erfolgte Erstaufforstung in der Gemarkung Commichau als auch die Maßnahme E25 schaffen die Voraussetzung dafür, dass dort in deutlich höherem Maß als bisher CO₂ gespeichert werden kann.

Im Ergebnis spricht nichts dafür, dass das Planänderungsvorhaben die termingerechte Erreichbarkeit der nationalen, europäischen oder völkerrechtlich verbindlichen Klimaschutzziele ernsthaft in Frage stellen kann.

8 Bodenschutz und abfallrechtliche Belange

Die unter B I beschriebenen Änderungen sind auch mit den Belangen des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft vereinbar.

Hinsichtlich des anstehenden Bodens und seiner natürlichen Funktionen wird auf die Ausführungen unter C II 4 zum Schutzgut Boden und Fläche verwiesen.

8.1 Bodenabtrag und -aushub, Zwischenlagerung und Wiederverwendung

Im Zuge der weiteren Realisierung des Frachtzentrums Süd wird innerhalb des bestehenden Flughafengeländes aller Voraussicht nach ein Bodenabtrag erforderlich. Auch der notwendige Bodenaushub bezieht sich auf Flächen innerhalb des bestehenden Flughafens (Landseite), da insbesondere für die Herstellung von Hochbauten und für die Entwässerung und sonstige technische Ausstattung in tiefere Bodenschichten eingegriffen werden muss. Darüber hinaus sind Flächen neu zu versiegeln, um die Änderungen vollständig zu realisieren. Daneben werden die Böden auf den unversiegelten Flächen durch das Baugeschehen verdichtet.

Auf den Boden- und Vegetationsschichten, die sich innerhalb des bestehenden Geländes des Frachtzentrums Süd befinden, ist nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde weder eine Vorerkundung im Sinne von § 18 BBodSchV noch eine analytische Untersuchung nach § 6 Abs. 5 Satz 2 BBodSchV erfolgt. Daher bestand bzw. besteht insoweit die Pflicht zur Untersuchung (§ 6 Abs. 5 Satz 1 BBodSchV) und gegebenenfalls auch zur analytischen Untersuchung des Bodenmaterials, da bislang keine belastbaren Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass einer der in § 6 Abs. 6 BBodSchV genannten Gründe, bei denen von einer analytischen Untersuchung abgesehen werden kann, gegeben sind.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass im Zuge der Baufeldfreimachung und des weiteren Baugeschehens abgeschobener Oberboden im Zusammenhang mit der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme möglichst wiederverwendet werden soll bzw. – sofern ein Oberbodenüberschuss verbleibt – im Rahmen anderer Baumaßnahmen innerhalb oder außerhalb des Flughafengeländes zur Verfügung gestellt werden soll. Vo-

raussetzung dafür ist ein fachgerechter Umgang mit den Böden. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde Nebenbestimmungen erlassen.

So muss Ober- und Unterboden getrennt zwischengelagert werden (A IV 4.1.1). Zur Vermeidung von Staunässe im Untergrund von gegebenenfalls anzulegenden Bodendepots müssen geeignete Entwässerungsmaßnahmen getroffen werden (A IV 4.1.3). Derartige Bodendepots sind in Trapezform mit einer Neigung von mindestens vier Prozent anzulegen. Die Böden sind möglichst locker und in trockenem Zustand zu schütten und sollen möglichst nicht befahren werden (A IV 4.1.4). Bei Oberbodendepots soll die Schütthöhe maximal zwei Meter betragen (A IV 4.1.5). Die Bodendepots sollen unverzüglich mit tiefwurzelnden, winterharten und stark wasserzehrenden Pflanzen wie z. B. Luzerne, Waldstauden-Roggen, Lupine oder Ölrettich begrünt werden (A IV 4.1.6). Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde unter A IV 4.1.7 geregelt, dass zwischengelagerter Oberboden nicht unterhalb durchwurzelbarer Bodenschichten eingebaut werden darf. Indirekt ergibt sich dies bereits aus § 8 Abs. 1 Satz 1 BBodSchV. Hiernach darf nur Bodenmaterial ohne Oberboden unterhalb oder außerhalb einer durchwurzelbaren Bodenschicht auf- oder eingebracht werden.

8.2 Versiegelung und Verdichtung von Böden

Jeder, der auf den Boden einwirkt, hat sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Der Grundstückseigentümer und der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück sind verpflichtet, Maßnahmen zur Abwehr der von ihrem Grundstück drohenden schädlichen Bodenveränderungen zu ergreifen (§ 4 Abs. 2 BBodSchG).

Ergänzend ist wasserrechtlich geregelt, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist, dass unter anderem eine Verschlechterung seines mengenmäßigen Zustands vermieden wird (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) und dass die Grundwasserneubildung durch Versiegelung des Bodens und andere Beeinträchtigungen der Versickerung nicht über das notwendige Maß hinaus behindert werden darf (§ 39 Abs. 1 SächsWG).

Im Hinblick auf diese Regelungen hat die Planfeststellungsbehörde insbesondere geprüft, ob sich das Maß der mit dem Ausbauvorhaben ergebenden Flächenversiegelung reduzieren lässt oder weitergehende Entsiegelungsmaßnahmen in Betracht kommen. Diese Prüfung hat ergeben, dass sowohl die (künftig) vollversiegelten Flächen auf der Landseite als auch auf der Luftseite weder verzichtbar noch im Einzelnen überdimensioniert sind. Insofern wird auf die Ausführungen unter C III 1.1 bis 1.3 und C III 2 verwiesen. Auch drängen sich keine weitergehenden Entsiegelungsmaßnahmen auf.

Das Maß der änderungsbedingten zusätzlichen Neuversiegelung bisher unversiegelter Flächen beträgt laut UVP-Bericht 3,49 ha (siehe dort, S. 38). Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde kommen baubedingt temporär verdichtete Böden durch Baumaschinen und Baufahrzeuge und die Zwischenlagerung von Baumaterialien im näheren Umfeld, die nicht genauer konkretisiert und quantifiziert werden können, hinzu.

Damit die temporären Bodenversiegelungen und die baubedingte Bodenverdichtung nicht zu dauerhaften Verlusten bzw. Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen und des Grundwasserdargebots führen, hat die Planfeststellungsbehörde angeordnet, dass die vorübergehend benötigten Flächen unverzüglich nach Abschluss der Bauarbeiten zu beräumen und Bodenverdichtungen zu beseitigen sind und die Flächen an das Geländeniveau der angrenzenden Flächen anzupassen sind (A IV 4.1.8). Der auf diesen Flächen vorhandene Oberboden ist vor Inanspruchnahme abzutragen, zwischenzulagern und nach Abschluss der Inanspruchnahme wieder aufzubringen (A IV 4.1.2).

8.3 Materialien und Abfälle aus Rückbaumaßnahmen

Soweit voll- oder teilversiegelte Flächen rückzubauen sind (z. B. befestigte Lager- und Abstellflächen), sind zunächst die am 1. August 2023 in Kraft getretenen Regelungen der ErsatzbaustoffV einschlägig. Die ErsatzbaustoffV gilt gemäß § 2 Nr. 1 unter anderem für mineralische Baustoffe, die als Abfall oder Nebenprodukt bei Baumaßnahmen, beispielsweise bei Rückbau, Abriss, Umbau, Ausbau, Neubau und Erhaltung anfallen, unmittelbar oder nach Aufbereitung für den Einbau in technische Bauwerke geeignet und bestimmt sind und unmittelbar oder nach Aufbereitung unter die in den Nrn. 18 bis 33 bezeichneten Stoffe fallen.

Im vorliegenden Fall kommen als mineralische Baustoffe Recycling-Baustoffe (§ 2 Nr. 29 ErsatzbaustoffV) und Bodenmaterial (§ 2 Nr. 33 ErsatzbaustoffV) in Betracht. Recycling-Baustoffe sind mineralische Baustoffe, wenn sie durch die Aufbereitung von mineralischen Abfällen, die bei Baumaßnahmen (beispielsweise Rückbau, Abriss, Umbau, Ausbau, Neubau und Erhaltung), bei der Herstellung mineralischer Bauprodukte oder durch thermische Behandlung von Ausbauasphalt oder teer- oder pechhaltigen Straßenausbaustoffen angefallen sind. Bodenmaterial unterfällt der ErsatzbaustoffV, wenn es sich um Bodenmaterial im Sinne von § 2 Nr. 6 BBodSchV handelt, welches nach dem Aushub nicht mit anderen Ersatzbaustoffen als Bodenmaterial vermischt wurde.

Gemäß § 19 Abs. 1 ErsatzbaustoffV dürfen der Bauherr oder der Verwender mineralische Ersatzbaustoffe nur dann in technische Bauwerke einbauen, wenn nachteilige Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit und schädliche Bodenveränderungen nicht zu besorgen sind. Bei mineralischen Ersatzbaustoffen ist dies gemäß § 19 Abs. 2 ErsatzbaustoffV dann der Fall, wenn sie die Anforderungen nach Abschnitt 3 Unterabschnitt 1 oder 3 der ErsatzbaustoffV einhalten und

1. der Einbau der mineralischen Ersatzbaustoffe nur in den für sie jeweils zulässigen Einbauweisen nach Anlage 2 oder 3 der ErsatzbaustoffV erfolgt oder
2. Bodenmaterial der Klasse 0 – BM-0 – eingebaut wird.

Bisher liegen keine belastbaren Erkenntnisse über die Arten, Mengen und die jeweilige Beschaffenheit der bei den Rückbaumaßnahmen anfallenden Recycling-Baustoffe und gegebenenfalls auch dabei anfallenden Bodenmaterials vor. Auch enthalten die Antragsunterlagen keine belastbaren Informationen darüber, ob die Flughafen Leipzig/Halle GmbH erwägt, die Recycling-Baustoffe (soweit erforderlich, nach Aufbereitung) und eventuell dabei anfallendes Bodenmaterial gegebenenfalls selbst wiederzuverwenden.

Vorsorglich hat die Planfeststellungsbehörde daher unter A IV 4.2.1 darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der beim Rückbau von versiegelten oder teilversiegelten Flächen gewonnenen mineralischen Materialien die Regelungen der ErsatzbaustoffV zu beachten sind. Dazu gehören etwa die grundsätzlichen Pflichten des Erzeugers und Besitzers zur getrennten Sammlung, Beförderung, Vorbereitung zur Wiederverwendung oder Zuführung zum Recycling (§ 24 Abs. 1 ErsatzbaustoffV) sowie zur Dokumentation (§ 24 Abs. 5 ErsatzbaustoffV).

Soll nicht aufbereitetes Bodenmaterial in technische Bauwerke eingebaut werden, haben die Erzeuger und Besitzer dieses grundsätzlich untersuchen zu lassen (§ 14 ErsatzbaustoffV), die Untersuchungsergebnisse bewerten zu lassen (§ 15 ErsatzbaustoffV), das Bodenmaterial klassifizieren zu lassen (§ 16 ErsatzbaustoffV) und dies zu dokumentieren (§ 17 ErsatzbaustoffV). Wird dieses Bodenmaterial in ein Zwischenlager (Anlage zum Lagern von Bodenmaterial, die in Anhang 1 Nrn. 8.12 und 8.14 der 4. BImSchV aufgeführt sind; siehe § 2 Nr. 8 ErsatzbaustoffV) befördert, entfallen die vorgenannten Pflichten und

werden durch die Pflicht des Betreibers des Zwischenlagers, eine Annahmekontrolle entsprechend § 3 ErsatzbaustoffV durchzuführen, ersetzt (§ 18 ErsatzbaustoffV).

Für andere Bau- und Abbruchabfälle im Sinne von § 3 Abs. 6a KrWG, die nicht unter die Vorschriften der ErsatzbaustoffV fallen, gelten die allgemeinen abfallrechtlichen Regelungen. Ihre Erzeuger oder Besitzer sind zu ihrer Verwertung verpflichtet, die Vorrang vor der Beseitigung hat. Der Vorrang der Verwertung entfällt, wenn die Beseitigung der Abfälle den Schutz von Mensch und Umwelt am besten gewährleistet (§ 7 Abs. 2 Satz 1, 2 und 3 KrWG). Die Pflicht zur Verwertung von Abfällen ist zu erfüllen, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist, insbesondere für einen gewonnenen Stoff oder gewonnene Energie ein Markt vorhanden ist oder geschaffen werden kann. Die Verwertung ist auch dann technisch möglich, wenn hierzu eine Vorbehandlung erforderlich ist. Die wirtschaftliche Zumutbarkeit ist gegeben, wenn die mit der Verwertung verbundenen Kosten nicht außer Verhältnis zu den Kosten stehen, die für eine Abfallbeseitigung zu tragen wären (§ 7 Abs. 4 KrWG).

Die Verwertung von Abfällen, insbesondere durch ihre Einbindung in Erzeugnisse, hat ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Die Verwertung erfolgt ordnungsgemäß, wenn sie im Einklang mit den Vorschriften des KrWG und anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften steht. Sie erfolgt schadlos, wenn nach der Beschaffenheit der Abfälle, dem Ausmaß der Verunreinigungen und der Art der Verwertung Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten sind, insbesondere keine Schadstoffanreicherung im Wertstoffkreislauf erfolgt (§ 7 Abs. 3 KrWG).

Soweit dies zur Erfüllung der Anforderungen nach § 7 Abs. 2 bis 4 KrWG erforderlich ist, sind Abfälle grundsätzlich getrennt zu sammeln und zu behandeln (§ 9 Abs. 1 KrWG). In den Fällen des § 9 Abs. 3 KrWG ist eine getrennte Sammlung nicht erforderlich.

Für Abfälle, die nicht verwertet werden, sind deren Erzeuger oder Besitzer zur Beseitigung verpflichtet, soweit eine Pflicht zur Überlassung an öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger nicht besteht (§ 15 Abs. 1 Satz 1 KrWG). Durch die Behandlung sind deren Menge und Schädlichkeit zu vermindern (§ 15 Abs. 1 Satz 2 KrWG). Energie oder Abfälle, die bei der Beseitigung anfallen, sind hochwertig zu nutzen (§ 15 Abs. 1 Satz 3 KrWG).

Auch in diesem Fall sind die Abfälle zur Beseitigung getrennt zu sammeln und zu behandeln, soweit dies zur Erfüllung der Anforderungen nach § 9 Abs. 1 und 2 KrWG erforderlich ist (§ 15 Abs. 3 KrWG). Die Beseitigung der Abfälle hat so zu erfolgen, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird (§ 15 Abs. 2 Satz 1 KrWG). Eine Beeinträchtigung in diesem Sinne liegt gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 KrWG insbesondere dann vor, wenn

1. die Gesundheit der Menschen beeinträchtigt wird,
2. Tiere oder Pflanzen gefährdet werden,
3. Gewässer oder Böden schädlich beeinflusst werden,
4. schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen oder Lärm herbeigeführt werden,
5. die Ziele oder Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung nicht beachtet oder die Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie des Städtebaus nicht berücksichtigt werden oder

6. die öffentliche Sicherheit oder Ordnung in sonstiger Weise gefährdet oder gestört wird.

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 bis 3 KrWG dürfen Abfälle zum Zweck der Beseitigung nur in dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) behandelt, gelagert oder abgelagert werden. Abweichend hiervon ist die Behandlung von Abfällen zur Beseitigung auch in solchen Anlagen zulässig, die überwiegend einem anderen Zweck als der Abfallbeseitigung dienen und die der Genehmigung nach § 4 BImSchG bedürfen. Die Lagerung oder Behandlung von Abfällen zur Beseitigung in den diesen Zwecken dienenden Abfallbeseitigungsanlagen ist auch zulässig, soweit diese nach dem BImSchG aufgrund ihres geringen Beeinträchtigungspotenzials keiner Genehmigung bedürfen und in einer Rechtsverordnung nach § 23 BImSchG oder § 16 KrWG nichts anderes bestimmt ist.

Auf die Beachtung der abfallrechtlichen Regelungen hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls vorsorglich hingewiesen (A IV 4.2.2).

9 Regionalplanung

Der Regionalplan Leipzig-Westsachsen, der in 2020 aufgestellt und am 11. Dezember 2020 als Satzung beschlossen wurde, ist nach seiner Genehmigung durch das Sächsische Staatsministerium für Regionalentwicklung vom 2. August 2021 mit Wirkung zum 16. Dezember 2021 in Kraft getreten. Die regional bedeutsamen Ausweisungen, die sich insbesondere aus der Festlegungskarte Raumnutzung (Karte 14 des Regionalplans) ergeben, stehen mit dem hier planfestgestellten Änderungsvorhaben in Übereinstimmung.

Das südwestliche Flughafengelände, in dem das Frachtzentrum Süd liegt, ist in der Festlegungskarte Raumnutzung bereits als Verkehrsflughafen ausgewiesen.

Den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen E24 zwischen der Edisonstraße und der Eisenbahnstrecke Halle – Leipzig (DB-Strecke 6403) sowie E25 zwischen der BAB 14 und der Eisenbahnstrecke Eltersdorf – Leipzig (DB-Strecke 5919) stehen keine Inhalte der Festlegungskarte entgegen.

Im Ergebnis gilt dies auch für die verfahrensrelevante Erstaufforstungsmaßnahme des Staatsbetriebs Sachsenforst. Die Maßnahmenfläche in der Gemarkung Commichau liegt zwar geringfügig innerhalb eines Vorranggebietes Landwirtschaft. Jedoch sind kleinere naturnahe Aufforstungen (regelmäßig bis zu einer Größe von 3,0 ha) bei kompakter Ausformung mit der Vorrangfestlegung vereinbar, weil sie zur nachhaltigen landwirtschaftlichen Nutzfunktion indirekt beitragen, indem sie günstige Wirkungen wie Windberuhigung, Erosionsschutz, Erhöhung des Retentionsvermögens etc. erzeugen und so das landwirtschaftliche Ertragspotenzial erhalten.⁶⁸ Auch das Landratsamt Landkreis Leipzig hat in seiner Erstaufforstungsgenehmigung vom 11. Januar 2021 ausgeführt, dass Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung dieser Erstaufforstung in der Gemarkung Commichau nicht entgegenstehen.

10 Kommunale Belange

Das Planänderungsvorhaben betrifft unmittelbar Grundstücke in den Gemarkungen Schkeuditz und Kursdorf (beide Stadtgebiet Schkeuditz).

Die Stadt Colditz, auf deren Gebiet die Erstaufforstungsmaßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst in der Gemarkung Commichau liegt, die als Ökokonto-Maßnahme anteilig in

⁶⁸ Siehe Begründung zum Kap. Landwirtschaft im Regionalplan 2020; Textteil S. 164.

die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung einbezogen wird, ist durch die Planänderung nicht unmittelbar betroffen. Die insoweit geplante Umwandlung von Ackerland in eine Waldfläche ist bereits durch die Aufforstungsgenehmigung des Landratsamtes Landkreis Leipzig vom 11. Januar 2021 verbindlich zugelassen worden. Die Aufforstung wurde auch bereits realisiert. Eine Anhörung der Stadt Colditz im luftrechtlichen Planänderungsverfahren war daher nicht geboten.

Die am Verfahren beteiligte Stadt Schkeuditz hat keine Stellungnahme abgegeben.

11 Sonstige öffentliche Belange

11.1 Kampfmittelgefährdung

Das Landratsamt Landkreis Leipzig hat in seiner Stellungnahme vom 17. März 2025 darauf hingewiesen, dass die Bearbeitung von Anfragen bezüglich einer Gefahreinschätzung zur Kampfmittelgefährdung im Rahmen von Bauantragsverfahren durch die Kommune erfolge. Die Anträge seien direkt bei der Stadt- oder Gemeindeverwaltung zu stellen.

Der Hinweis geht ins Leere.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat keine Ausweisung von Hochbauflächen auf dem Gebiet des Landkreises Leipzig beantragt. Lediglich die Erstaufforstungsmaßnahme des Staatsbetriebes Sachsenforst, die im Rahmen der landschaftspflegerischen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung anteilig zu berücksichtigen ist (Maßnahme E_{SF}), liegt im Landkreis Leipzig (Gemarkung Commichau). Die Erstaufforstung ist aber bereits durch den Staatsbetrieb Sachsenforst auf der Grundlage einer ihm vom Landratsamt Landkreis Leipzig erteilten Erstaufforstungsgenehmigung durchgeführt worden.

11.2 Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung

Im Hinblick auf die Sicherheit der öffentlichen Versorgung und Entsorgung sind Bedenken geäußert worden, die sich ausschließlich auf die landschaftspflegerische Maßnahme E25 bezogen haben.

Die Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH (nachfolgend: MITNETZ GAS) hat sich mit Schreiben vom 13. Januar 2025 unter Übersendung eines Übersichtsplans, drei Bestandsplänen, einer Zeichenerklärung und ihren Allgemeinen Verhaltensregeln und Vorschriften zum Schutz von Gasanlagen zur geplanten landschaftspflegerischen Maßnahme E25 geäußert. Sie hat vorgetragen, dass im betroffenen Bereich die Gashochdruckleitung TN 30 mit einer zu berücksichtigenden Schutzstreifenbreite von jeweils 3,0 m beidseitig der Leitungsmittelachse verlegt sei. Bäume und Sträucher dürften im Schutzstreifen nicht gepflanzt werden. Könnten die Schutzstreifen nicht freigehalten bzw. Mindestabstände nicht eingehalten werden, müssten die dann notwendigen Sicherheitsmaßnahmen mit ihr abgestimmt werden. Sofern Veränderungen am Leitungssystem notwendig würden oder andere Aufwendungen entstehen würden, müsse der Verursacher dafür die Kosten in voller Höhe übernehmen, sofern in vertraglichen Vereinbarungen nichts Anderes geregelt sei. Die Allgemeinen Verhaltensregeln und Vorschriften seien unbedingt zu beachten.

Nachdem eine Tektur für die Maßnahme E25 vorgelegt worden ist, hat die Planfeststellungsbehörde die MITNETZ GAS erneut angehört. Diese hat mit Schreiben vom 14. November 2025 mitgeteilt, sie könne auch einer Staudenflur im Schutzstreifen ihrer Leitung nicht zustimmen. Nach ihrer Einschätzung handele es sich dabei um überwiegend hochwachsende Pflanzen, die sich unter Umständen wie eine Hecke entwickeln könnten

und bei regelmäßigen Instandhaltungs- und Inspektionsarbeiten zusätzlichen Aufwand verursachen würden.

Die Einwendung hat sich erledigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die im Schutzstreifen der Gashochdruckleitung vorgesehene Staudenflur nicht zugelassen (siehe A IV 3.4.1), weil sie im Vergleich zum heutigen Zustand der Fläche kein ökologisches Aufwertungspotenzial bietet. Insoweit verbleibt es bei dem bisher vorliegenden Erscheinungsbild der Fläche als extensiv genutztes Grünland.

Die GDMcom GmbH hat mit Schreiben vom 24. Februar 2025 in Vertretung für die ONTRAS Gastransport GmbH auf die Lage der Ferngasleitung FGL 29 im Bereich der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahme E25 hingewiesen. In deren Schutzstreifen befänden sich auch Kabelschutzrohranlagen der GasLINE mit einliegenden LWL-Kabeln und einem Steuerkabel der ONTRAS Gastransport GmbH. Darüber hinaus sei dort auch mit sonstigen Einbauten und Zubehör (Schilderpfähle mit und ohne Messkontakt, Mantelrohre mit Kontrollrohren, Armaturengruppen mit Verbindungsleitung und Ausbläser, Isolierstücke, Betonreiter, Kabelschutzrohre, Kabelmuffen, Kabelreserven, Kabel-Unterflurbehälter, Kabelmarker, Kabelgarnituren, Bänderder) zu rechnen. Die lichten Pflanzabstände der geplanten Feldhecke zur Ferngasleitung müssten 4,0 m bei flachwurzelnden Sträuchern und Hecken und 5,0 m bei tiefwurzelnden Hecken betragen. Zu empfehlen sei, dass dort keine Feldhecke angelegt werde. Die beiliegende Schutzanweisung müsse beachtet und eingehalten werden. Jedenfalls sei eine Verpflichtung der Flughafen Leipzig/Halle GmbH erforderlich, alle Arbeiten mit dem Anlagenbetreiber abzustimmen. Dafür seien mindestens sechs Wochen vor dem beabsichtigten Arbeitsbeginn Ausführungsunterlagen zur Stellungnahme einzureichen.

Die Einwendung hat sich erledigt.

Nachdem die Planfeststellungsbehörde der GDMcom GmbH die Unterlagen zur tektierten Maßnahme E25 vorgelegt hat, hat diese mit Schreiben vom 4. November 2025 erklärt, dass sie nunmehr keine Bedenken gegen die Planung habe.

11.3 Eisenbahnbelange

Die Deutsche Bahn AG (DB Immobilien) hat mit Schreiben vom 15. April 2025 auf die Nähe der landschaftspflegerischen Maßnahme E25 zur DB-Strecke 5919 (Eltersdorf – Leipzig) hingewiesen. Im Nachbarbereich von Bahnanlagen (insbesondere Gleisanlagen) müssten alle Neuanpflanzungen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs entsprechen. Die DB-Konzernrichtlinie Ril 882 sei hinsichtlich der Mindestpflanzabstände zu beachten. An Streckenabschnitten, die mit Geschwindigkeiten über 160 km/h befahren würden, entspreche gemäß Ril 882.300 der Mindestabstand zum Lichtraumprofil (= 2,50 m ab Gleismitte des äußersten Gleises) der maximal erreichbaren Wuchshöhe des jeweiligen Gehölzes im Alter; für kleinwüchsige Gehölze müsse ein Mindestabstand von 8,0 m von der Gleismitte des äußersten Gleises eingehalten werden. Gegebenenfalls müssten zusätzlich die Vorgaben zu Rückschnittzonen aus den Modulen 882.0001 und 882.0200 beachtet werden. Jedenfalls müssten Abstand und Art der Bepflanzung so gewählt werden, dass diese z. B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen könnten. Die Pflanzabstände zum Bahnbetriebsgelände seien entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Die Abstände müssten durch geeignete Maßnahmen wie z. B. Rückschnitt ständig eingehalten werden. Bei absehbarer Beeinträchtigung des Eisenbahnbetriebs und der Verkehrssicherheit müssten die Gehölze angepasst oder beseitigt werden; bei Gefahr im Verzug behalte sich die Deutsche Bahn AG selbst das Recht vor, die erforderlichen Maß-

nahmen auf Kosten des Eigentümers durchzuführen. In unmittelbarer Bahnnähe sollten besser keine Neuanpflanzungen geplant werden.

Die Einwendung hat sich offenbar erledigt.

Nachdem eine Tektur für die Maßnahme E25 vorgelegt worden ist, hat die Planfeststellungsbehörde die Deutsche Bahn AG erneut angehört. Diese hat sich nicht mehr zur geänderten Planung geäußert.

Die Planfeststellungsbehörde wertet dieses Schweigen als stillschweigende Erledigungserklärung. Dafür spricht, dass der Standort der geplanten Feldhecke im Rahmen der Tektur weiter nach Norden verlegt worden ist, so dass sich der Mindestabstand der Heckenpflanzung zur Mitte des äußeren nördlichen Gleises von zunächst ca. 12,60 m (unter Einhaltung des in der Stellungnahme genannten Lichtraumprofils mindestens 10,10 m) um ca. 18,40 m auf ca. 31,0 m (unter Einhaltung des Lichtraumprofils mindestens 28,50 m) vergrößert hat. Unter diesen Umständen hält es die Planfeststellungsbehörde für nicht wahrscheinlich, dass die Baumarten, die der aus Sträuchern bestehenden Feldhecke zum Aufbau eines mehrschichtigen Bestands „beigestreut“ werden sollen (laut Maßnahmenblatt E25: Vogelkirsche, Traubenkirsche, Bergahorn, Vogelbeere, Zitterpappel und Hainbuche) eine Gefahr für die Sicherheit der Bahnanlagen und des Eisenbahnverkehrs darstellen können. Vorsorglich hat die Planfeststellungsbehörde hierzu eine Nebenbestimmung erlassen (A IV 3.4.2).

12 Private Belange

Private Belange, die von der beantragten Planänderung berührt sein könnten, sind nicht ersichtlich.

Die Landseite des Frachtzentrums Süd setzt sich (nach Ausgliederung der südlichen Straßenabschnitte der Hans-Wittwer-Straße) aus Flächen der nachfolgend aufgeführten Grundstücke zusammen:

- Gemarkung Schkeuditz, Flur 1, Flurstück 19/1;
- Gemarkung Schkeuditz, Flur 2, Flurstücke 1/8, 1/9, 1/10, 1/11, 4/147, 4/150, 4/152, 4/153, 4/155, 4/156, 4/163, 4/182, 4/183, 4/184, 4/185, 4/189, 4/190, 4/191, 4/192, 4/193, 4/194, 4/195, 4/196, 4/197, 4/198, 56/16, 56/17, 56/18, 56/19, 57/15, 57/16, 57/17, 57/18, 57/19, 57/20, 58/8, 58/9, 60/10, 60/11, 61/2, 61/3.

Die Luftseite des plangenehmigten Frachtzentrums Süd bilden Flächen der nachfolgend genannten Grundstücke:

- Gemarkung Schkeuditz, Flur 1, Flurstücke 18/1, 19/1;
- Gemarkung Schkeuditz, Flur 2, Flurstücke 1/9, 1/11, 4/139, 4/156, 4/190.

Sämtliche dieser Flurstücke stehen im Eigentum der Flughafen Leipzig/Halle GmbH (Grundbuch von Schkeuditz, Blatt 5301, 5302, 5318, 5427 und 6586). Keines dieser Flurstücke ist ganz oder teilweise verpachtet. Für mehrere hochbauliche Anlagen sind Erbbaurechte bestellt worden. Den Belangen der Erbbauberechtigten wird durch die unter B I beschriebenen Gegenstände der Planänderung Rechnung getragen, insbesondere durch die Änderung und Ergänzung der Hochbauflächen (siehe C III 1.1). Die diesbezüglichen Flächenausweisungen sind auf deren Belange abgestimmt.

Auch die planfestgestellte landschaftspflegerische Maßnahme E25 ist ausschließlich auf flughafeneigenen Flächen geplant: Gemarkung Kursdorf, Flur 3, Flurstücke 34/3, 35/3, 36/3 und 37/3 (eingetragen im Grundbuch von Kursdorf, Blatt 4, 108 und 258).

Pächter oder in sonstiger Weise Nutzungsberechtigte dieser landwirtschaftlichen Flächen haben sich nicht am Planänderungsverfahren beteiligt.

Da planänderungsbedingt keine Mehrbelastungen durch Lärm und Luftschadstoffe zu erwarten sind, scheidet insoweit eine Betroffenheit der nächstgelegenen Wohnnachbarschaft aus.

IV Zusammenfassung / Gesamtabwägung

Unter Berücksichtigung aller im Planänderungsverfahren bekannt gewordenen Aspekte ist die beantragte Planänderung zuzulassen. Die Planänderung ist weder mit öffentlichen noch mit privaten Belangen unvereinbar. Sie ist insbesondere umweltverträglich. Besser oder ebenso geeignete Planungsalternativen sind nicht ersichtlich.

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss ist verhältnismäßig und entspricht den Anforderungen des § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG.

V Sofortvollzug

Die sofortige Vollziehbarkeit ergibt sich aus § 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG. Danach hat eine Anfechtungsklage keine aufschiebende Wirkung.

VI Kostenentscheidung

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat als Antragstellerin gemäß den §§ 9 Abs.1 Nr. 1, 13 Abs. 1 Satz 1 SächsVwKG die Kosten (Gebühren und Auslagen) des Verfahrens zu tragen.

Abweichend von § 17 Abs. 1 Satz 5 SächsVwKG werden die Verfahrenskosten der Höhe nach mit gesondertem Bescheid gegenüber der Flughafen Leipzig/Halle GmbH festgesetzt.

D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen (Postanschrift: Sächsisches Obergericht, Postfach 44 43, 02634 Bautzen) erhoben werden. Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sowie der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung (ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung elektronisch erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Sachsen) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen anzugeben. Der Lauf dieser Frist beginnt mit der Klageerhebung. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden. Der angefochtene Änderungsplanfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

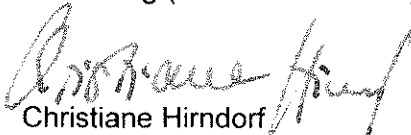
Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfungsverfahren, durch Bevollmächtigte vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 Abs. 2 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

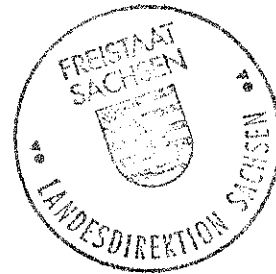
Die Anfechtungsklage gegen den Änderungsplanfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Sächsischen Oberverwaltungsgericht gestellt werden. Der Antrag ist innerhalb dieser Frist auch zu begründen.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, kann der durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat stellen.

Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Die Hinweise auf die VwGO und die ERVV (siehe oben Abs. 1) und zur Notwendigkeit der Vertretung (siehe oben Abs. 3) gelten entsprechend.


Christiane Hirndorf
Abteilungsleiterin Infrastruktur



Anlage zum Änderungsplanfeststellungsbeschluss
Flughafen Leipzig/Halle, Frachtzentrum Süd, 6. Planänderung
(Gz.: 32-0522/1234/16)

Die nachfolgenden Maßnahmenblätter für die landschaftspflegerischen Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen V1, V2, V4, V5 und V6 sowie für die Kompensationsmaßnahmen A2, E25 und E_{SF} sind Bestandteil des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses.

Sofern dortige Angaben nicht in Übereinstimmung mit im Änderungsplanfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen stehen, gelten die getroffenen Regelungen.

Bezeichnung der Baumaßnahme Frachtzentrum Süd	Maßnahmenblatt	Maßnahmenummer V1 <small>(R = Rückbau-, O = Optimierungs-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz-, V = Vermeidungsmaßnahme)</small>
<u>Lage der Maßnahme:</u> Westl. Grenze der Ausgleichsfläche A2		
Konflikt Nr.: -- im Bestands- und Konfliktplan --		
<u>Beschreibung:</u> --		
Maßnahme Nr. V1 im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen F4		
<u>Beschreibung:</u> Erhalt und Schutz der Vegetation der Ausgleichsfläche A2 vor dem Baustellenverkehr sowie Freihaltung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen		
<u>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:</u> Während der Baumaßnahmen <u>Flächengröße:</u> --		
Ausgleich/Ersatz in Verbindung mit Maßnahmen Nr.: --		
<u>Vorgesehene Regelung</u>		
<input checked="" type="checkbox"/> Flächen der FLHG -- ha <input type="checkbox"/> Flächen Dritter -- ha	Eigentümer: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	
<input type="checkbox"/> Grunderwerb -- ha <input type="checkbox"/> Nutzungsänderung/-beschränkung -- ha	Unterhaltung: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	

Bezeichnung der Baumaßnahme Frachtzentrum Süd	Maßnahmenblatt	Maßnahmennummer V2 <small>(R = Rückbau-, O = Optimierungs-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz-, V = Vermeidungsmaßnahme)</small>
<u>Lage der Maßnahme:</u> An der Grenze der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen des Flugbetriebs nördlich APRON 2 sowie südlich Rollweg V.		
Konflikt Nr.: -- im Bestands- und Konfliktplan --		
<u>Beschreibung:</u> --		
Maßnahme Nr. V2 im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen F4		
<u>Beschreibung:</u> Erhalt und Schutz der Magerwiesen am Flughafen vor dem Baustellenverkehr sowie Freihaltung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen.		
<u>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:</u> Während der Baumaßnahmen <u>Flächengröße:</u> --		
Ausgleich/Ersatz in Verbindung mit Maßnahmen Nr.: --		
<u>Vorgesehene Regelung</u>		
<input checked="" type="checkbox"/> Flächen der FLHG -- ha <input type="checkbox"/> Flächen Dritter -- ha	Eigentümer: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	
<input type="checkbox"/> Grunderwerb -- ha <input type="checkbox"/> Nutzungsänderung/-beschränkung -- ha	Unterhaltung: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	

Bezeichnung der Baumaßnahme Frachtzentrum Süd	Maßnahmenblatt	Maßnahmennummer V4 <small>(R = Rückbau-, O = Optimierungs-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz-, V = Vermeidungsmaßnahme)</small>
<u>Lage der Maßnahme:</u> Alle noch nicht realisierten Baufelder, Straßen und Parkplatzanlagen		
Konflikt Nr.: -- im Bestands- und Konfliktplan: --		
<u>Beschreibung:</u> --		
Maßnahme Nr. V4 im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen F4		
<u>Beschreibung:</u> Freimachung der Baufelder mit offener Vegetation im Winter (vor dem 15. März) bzw. nach Ende der Brutzeiten der Bodenbrüter (ab dem 15. Juli); Gehölzbeseitigungen nur bis 28. Februar		
<u>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:</u> Baufeldfreimachungen vor dem 15. März bzw. nach dem 15. Juli. Gehölzbeseitigungen nur im Zeitraum 1. Oktober bis Ende Februar. <u>Flächengröße:</u> --		
Ausgleich/Ersatz in Verbindung mit Maßnahmen Nr.: --		
<u>Vorgesehene Regelung</u>		
(X) Flächen der FLHG -- ha () Flächen Dritter -- ha	Eigentümer: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	
() Grunderwerb -- ha () Nutzungsänderung/-beschränkung -- ha	Unterhaltung: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	

Bezeichnung der Baumaßnahme Frachtzentrum Süd	Maßnahmenblatt	Maßnahmenummer V5 <small>(R = Rückbau-, O = Optimierungs-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz-, V = Vermeidungsmaßnahme)</small>
<u>Lage der Maßnahme:</u> Innerhalb des Umgriffs der Maßnahmenfläche A2		
<u>Konflikt Nr.:</u> -- <u>im Bestands- und Konfliktplan:</u> --		
<u>Beschreibung:</u> --		
Maßnahme Nr. V5 im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen F4		
<u>Beschreibung:</u> Anlage von 2 Feldsteinhaufen (je ca. 15 m ² , Höhe 1,2 bis 1,5 m) innerhalb der Maßnahmenfläche A2.		
<u>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:</u> Maßnahme ist bereits umgesetzt. <u>Flächengröße:</u> 2 x ca. 15 m ²		
Ausgleich/Ersatz in Verbindung mit Maßnahmen Nr.: --		
<u>Vorgesehene Regelung</u>		
<input checked="" type="checkbox"/> Flächen der FLHG -- ha <input type="checkbox"/> Flächen Dritter -- ha	Eigentümer: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	
<input type="checkbox"/> Grunderwerb -- ha <input type="checkbox"/> Nutzungsänderung/-beschränkung -- ha	Unterhaltung: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	

Bezeichnung der Baumaßnahme Frachtzentrum Süd	Maßnahmenblatt	Maßnahmennummer V6 <small>(R = Rückbau-, O = Optimierungs-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz-, V = Vermeidungsmaßnahme)</small>
<u>Lage der Maßnahme:</u> Umgriff des Baubereichs auf dem Baufeld DL sowie angrenzend an die Maßnahmenfläche A2		
Konflikt Nr. -- im Bestands- und Konfliktplan: --		
<u>Beschreibung:</u> Verlust von möglichen Eidechsenhabitaten; Gefahr der Störung, Verletzung oder Tötung von Eidechsen im Zuge der Baumaßnahmen auf dem Baufeld DL.		
Maßnahme Nr. V6 im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen F4		
<u>Beschreibung:</u> vor Baubeginn Mahd krautiger Strukturen (sofern vorhanden), um einen kurzrasigen Vegetationsbestand zu erreichen; in der Aktivitätsphase der Tiere vor der Baufeldfreimachung und vor Baubeginn Absuche auf Individuen der Art und ggf. Verbringen in geeignete Standorte im Bereich des Flurstücks 8/2 (Flur 14 Gemarkung Schkeuditz) – Maßnahmenfläche E6 Plangenehmigung Gleisanschluss, dort nach vorheriger Anlage von Sandlinsen, Steinschüttungen und Totholzhaufen an der Südseite des Feldgehölzes.		
<u>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:</u> kurz vor Baufeldfreimachung und vor Baubeginn. <u>Flächengröße:</u> --		
Ausgleich/Ersatz in Verbindung mit Maßnahmen Nr.: --		
<u>Vorgesehene Regelung</u>		
(X) Flächen der FLHG – ha () Flächen Dritter -- ha	Eigentümer: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	
() Grunderwerb -- ha () Nutzungsänderung/-beschränkung -- ha	Unterhaltung: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	

Bezeichnung der Baumaßnahme Frachtzentrum Süd	Maßnahmenblatt	Maßnahmennummer A2 <small>(R = Rückbau-, O = Optimierungs-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz-, V = Vermeidungsmaßnahme)</small>
<u>Lage der Maßnahme:</u> ehemalig. MAB-Gelände, Industriegleis (ehemal. Deponie, s. Maßn. S 1)		
Konflikt: Überbauung von Lebensräumen mit sehr hoher und hoher potentieller Funktion auf dem Gelände der sanierten Deponie. im Bestands- und Konfliktplan: --		
<u>Beschreibung:</u> Ausgleich für die Überbauung von Lebensräumen mit sehr hoher und hoher potentieller Funktion auf dem Gelände der sanierten Deponie.		
Maßnahme Nr. A2 im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen F4		
<u>Beschreibung:</u> Weiterentwicklung der brachliegenden Wiesenflächen zu gelegentlich gemähten Altgrasfluren.		
<u>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:</u> Eine Unterhaltungspflege wird durchgeführt.		
Ausgleich/Ersatz in Verbindung mit Maßnahmen Nr.: --		
<u>Vorgesehene Regelung</u>		
<input checked="" type="checkbox"/> Flächen der FLHG 0,18 ha <input type="checkbox"/> Flächen Dritter -- ha	Eigentümer: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	
<input type="checkbox"/> Grunderwerb -- ha <input checked="" type="checkbox"/> Nutzungsänderung/-beschränkung 0,18 ha	Unterhaltung: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	

Bezeichnung der Baumaßnahme Frachtzentrum Süd	Maßnahmenblatt	Maßnahmennummer E25 <small>(R = Rückbau, O = Optimierungs-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz-, V = Vermeidungsmaßnahme)</small>
<u>Lage der Maßnahme:</u> Östlich Schkeuditzer Kreuz, Gemarkung Kursdorf Flur 3.		
Konflikt Nr. 1 bis 6 im Bestands- und Konfliktplan: Anlage 1		
<u>Beschreibung:</u> Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung, Verluste von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren. Kompensationsbedarf = 37,4373 Werteinheiten		
Maßnahme Nr. E25 im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen		F15
<u>Beschreibung:</u> Westlich der Rollspange W1: Umwandlung von Ackerfläche in Feldhecke durch Anpflanzung standortgerechter, heimischer Gehölze. Nördlich der ICE-Trasse: Umwandlung von Ackerfläche in eine Staudenflur nährstoffreicher frischer Standorte. <u>Herstellung:</u> Umbruch des Ackers und Anpflanzung einer Feldhecke. Es sind standortgerechte, einheimische Gehölze zu verwenden. Pflanzverband 1,5 x 1,5 m. Fläche = 0,28 ha. Geeignete Gehölze sind – als Straucher - Gewöhnliche Schlehe (<i>Prunus spinosa</i>), Hundsrose (<i>Rosa canina</i>), Rote Heckenkirsche (<i>Lonicera xylosteum</i>), Gemeiner Schneeball (<i>Viburnum opulus</i>), Gemeiner Liguster (<i>Ligustrum vulgare</i>), Haselnuss (<i>Corylus avellana</i>), Gewöhnliche Berberitze (<i>Berberis vulgaris</i>), Pfaffenhutchen (<i>Euonymus europaeus</i>), Wildapfel (<i>Malus sylvestris</i>), Wildbirne (<i>Pyrus pyraeaster</i>), Salweide (<i>Salix caprea</i>), Schwarzer Holunder (<i>Sambucus nigra</i>), Gemeiner Hartriegel (<i>Cornus sanguinea</i>), Schneeball (<i>Viburnum opulus</i> und <i>Viburnum lantana</i>), Weißdorn (<i>Crataegus monogyna</i>). Beigestreut zum Aufbau eines mehrschichtigen Bestands sind Vogelkirsche (<i>Prunus avium</i>), Trauben-Kirsche (<i>Prunus padus</i>), Berg-Ahorn (<i>Acer pseudoplatanus</i>), Vogelbeere (<i>Sorbus aucuparia</i>), Zitterpappel (<i>Populus tremula</i>), Hainbuche (<i>Corpinus betulus</i>). Ansaat einer Staudenflur mit einer artenreichen und standortgerechten Saatgutmischung gebietseigener Herkunft (Ursprungsgebiet Mitteldeutsches Tief- und Hügelland): Aussaatmenge 5 g/m ² . Fläche = 0,37 ha <u>Pflege:</u> In der Anwuchsphase Wildschutzzaun. 1 Jahr Fertigstellungspflege, 2 Jahre Entwicklungspflege, Unterhaltungspflege: Straucher am Gehölzrand alle 10 - 15 Jahre auf den Stock setzen im Winter; bei Bedarf Durchforstung und Läuterung der Gehölze. Staudenflur: Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 1 Mahd jährlich im Sommer. Unterhaltungspflege: Turnusmahd alle zwei Jahre. Jeweils mit Abfuhr des Mähguts. <u>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:</u> Herstellung spätestens in erster Pflanzperiode nach rechtsgültigem Planfeststellungsbeschluss. <u>Flächengröße:</u> 0,65 ha.		
Ausgleich/Ersatz in Verbindung mit Maßnahmen Nr.: ■ , Es.		
<u>Vorgesehene Regelung</u>		
(X) Flächen der FLHG; 0,65 ha () Flächen Dritter – ha	Eigentümer: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	
() Grunderwerb – ha (X) Nutzungsänderung/-beschränkung 0,65 ha	Unterhaltung: Flughafen Leipzig/Halle GmbH	

Bezeichnung der Baumaßnahme Frachtzentrum Süd	Maßnahmenblatt	Maßnahmennummer ESF <small>(R = Rückbau-, O = Optimierungs-, A = Ausgleichs-, E = Ersatz-, V = Vermeidungsmaßnahme)</small>
<u>Lage der Maßnahme:</u> Sachsenforst Forstbezirk Leipzig, Gmk. Commichau, Flst. 260a, 260b		
Konflikt Nr.: 1 bis 6 im Bestands- und Konfliktplan Anlage 1		
<u>Beschreibung:</u> Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung, Verluste von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren. Kompensationsbedarf 37,4373 WE.		
Maßnahme Nr. 1503-02-2020 des Staatsbetriebes Sachsenforst gemäß Erstaufforstungsgenehmigung vom 11.01.2021 im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen --		
<u>Beschreibung:</u> Abbuchung aus Ökokonto Sachsenforst gemäß Kompensationsvertrag Nr. B17-003/21 vom 29.03./14.04.2021. Maßnahmenbeschreibung siehe Anlage 4 der Landschaftspflegerischen Begleitplanung. <u>Derzeitiger Zustand (Ausgangsbiotop):</u> Bei den aufzuforstenden Flächen handelt es sich um konventionell bewirtschaftete. Klimatisch sind diese den unteren Berglagen mit mäßig trockenem Klima zuzuordnen. Die Nährkraft der eiszeitlich geprägten Lößlehmböden ist durch intensiv landwirtschaftliche Feldnutzung und Kunstdüngung bei ausgeglichenem Nährstoffhaushalt kräftig bis reich. Im Unterboden treten verdichtete Stauhorizonte auf. Diese gehen auf die landwirtschaftliche Befahrung mit Großtechnik zurück. <u>Zielzustand (Planbiotop):</u> Als Zielbiotop sind standortsheimische Laubwälder geplant, die Waldrandbereiche, Sukzessionsflächen und Halboffenlandbereiche beinhalten. Sie bilden eine funktionale Einheit und werden gemeinschaftlich bewertet. Die Anteile der Zielbiotope gliedern sich in 70 % Laubmischwälder heimischer Baumarten, 15 % Waldrande standortsheimischer Sträucher und Bäume zweiter Ordnung, 10 % Sukzessionsflächen und 5 % Offen- und Halboffenlandstrukturen (extensiv Grünland frischer Standorte mit tw. Anpflanzung von Wildobst im Weitverband). Die Anteile sind orientierend. Sie können in begrenztem Maß gegeneinander ausgetauscht werden.		
<u>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:</u> Die Aufforstung erfolgt innerhalb einer Frist von 3 Jahren, beginnend mit dem Tag der Bestandskraft des Genehmigungsbescheides vom 11.01.2021. <u>Flächengröße:</u> 1,40 ha.		
Ausgleich/Ersatz in Verbindung mit Maßnahmen Nr.: XXXX E25		
<u>Vorgesehene Regelung</u>		
() Flächen der FLHG ha (X) Flächen Dritter 1,40 ha	Eigentümer: Staatsbetrieb Sachsenforst	
() Grunderwerb -- ha (X) Nutzungsänderung/-beschränkung 1,40 ha	Unterhaltung: Forstbezirk Leipzig	