

An die
Landesdirektion Sachsen
Postfach

09105 Chemnitz

12.08.2020

**Verkehrsflughafen Leipzig/Halle
Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 für das
Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle,
Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“ (Az. 14-0513.20-
10/14) i.d.F. seiner 14. Änderung vom 12. Juni 2020 (L 32-
522/1053/4 (42))
hier: Antrag auf 15. Planänderung
- Anlagen -**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Paul,

die Flughafen Leipzig/Halle GmbH beantragt, den Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“ (Az. 14-0513.20-10/14) i.d.F. seiner Ergänzungen und Änderungen, zuletzt durch den 14. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 12. Juni 2020 (L 32-522/1053/4 (42)), mit dem Ziel der Umgestaltung und Erweiterung des Vorfeldes Ramp 4 nebst Enteisungsfläche, Schnee- deponie sowie Nebenanlagen und Entwässerung, Anschlüssen an das Start-/Landebahnsystem des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Hochbauflächen, temporärer Flächen für die Baustelleneinrichtung und Oberbodenlagerung auf der Grundlage von § 8, § 10 LuftVG

Flughafen Leipzig/Halle GmbH
Terminalring 11
04435 Flughafen Leipzig/Halle

Telefon +49 (0)341-224
Telefax +49 (0)341-224

www.leipzig-halle-airport.de

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Dieter Köhler

Geschäftsführung
Götz Ahmelnann

Handelsregister
Sitz der Gesellschaft: Leipzig
Amtsgericht Leipzig
HRB 1874
Ust.-IdNr. DE 141623932
Steuer-Nr.: 3237/100/02460

Bankverbindung
Norddeutsche Landesbank
BIC NOLADE2HXXX
IBAN DE09 2505 0000 0152 0212 42

Postbank Leipzig
BIC PBNKDEFF
IBAN DE53 8601 0090 0452 5269 09

Commerzbank Leipzig
BIC DRESDEFF860
IBAN DE63 8608 0000 0130 0015 09

i.d.F. der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007, zuletzt geändert durch Art. 2 G vom 22. April 2020 (BGBl I 840), i.V.m. § 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für den Freistaat Sachsen i.d.F. der Bekanntmachung vom 10. September 2013 und §§ 72 ff. VwVfG i.d.F. der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl I 102), zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 25 G vom 21. Juni 2019 (BGBl I 846), nach Maßgabe der im Folgenden gestellten Anträge, der zur Planfeststellung nachgesuchten Pläne nebst den auf diese Pläne gesetzten Einzelanträgen und den zur Planfeststellung nachgesuchten Verzeichnissen unter Berücksichtigung der dem Antrag beigegebenen Erläuterungsberichte, der Antragsbegründung, der Stellungnahmen und Gutachten zu ändern.

Seite 2

Zugleich wird beantragt, mit der nachgesuchten Planfeststellung alle erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen, Planfeststellungen, Befreiungen und Ausnahmen einschließlich aller gegebenenfalls erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse beziehungsweise Bewilligungen zu erteilen, auch wenn in Bezug auf derartige öffentlich-rechtliche Gestattungen dies im Planfeststellungsantrag nicht ausdrücklich erwähnt sein sollte.

I. Anträge

1. Pläne

1.1 Es wird beantragt, folgende Pläne festzustellen:

- Plan B 3 f, Umgriff des Flughafengeländes, M 1:5.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 08 (Änderung und Ergänzung des mit dem 6. Änderungsbeschluss vom 9. Dezember 2009 festgestellten B3d M 1:5.000, Index 07)
- Plan B 2 h, Plan der baulichen Anlagen, M 1:5.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 11

- Plan C 2 e, Rollwege/Lageplan, M 1:5.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 07
- Plan C 3 d, Vorfeld/Lageplan, M 1:5.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 05
- Plan D 1 a, Höhenverbund Flugbetriebsflächen/ Lageplan 1, M 1:2.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 03
- Plan D 2 a, Höhenverbund Flugbetriebsflächen/ Lageplan 2, M 1:2.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 03
- Plan D 3 a, Höhenverbund Flugbetriebsflächen/ Lageplan 3, M 1:2.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 03
- Plan D 8 a, Rollwege/ Regelquerschnitt, M 1:100/20, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 01
- Plan E 2, Lageplan Baustelleneinrichtung, M 1:5.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan E 3, Lageplan Oberbodenlagerung, M 1:5.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 2 g, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, M 1:5.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 9.3c, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen A5 und E5, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 39, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahme C 01 Kursdorf Flur 3 und Flur 4, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 40, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen C 02, C 03 und A53, Gemarkung Freiroda Flur 1 und Flur 5, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 41, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahme A 48, Radefeld Flur 1, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 42, Lageplan der landschaftspflegerischen

Maßnahme C 04 Gerbisdorf Flur 1, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00

Seite 4

- Plan F 43, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahme A 52 Vereinsheim, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 44, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahme C 05 und A54 Kursdorf Flur 1 und Flur 2, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 45, Lageplan der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Schkeuditz Ost, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 46, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahme A 49 Lützschena, M 1:2.000, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan G 1.6, Lageplan Grunderwerb, M 1:2.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan G 39, Lageplan Grunderwerb der landschaftspflegerischen Maßnahme C 01, M 1:2000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan G 40, Lageplan Grunderwerb der landschaftspflegerischen Maßnahmen C 02, C 03 und A53, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan G 41, Lageplan Grunderwerb der landschaftspflegerischen Maßnahme A 48, M 1:2.000, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan G 42, Lageplan Grunderwerb der landschaftspflegerischen Maßnahme C 04, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan G 43, Lageplan Grunderwerb der landschaftspflegerischen Maßnahme A 52, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan G 44, Lageplan Grunderwerb der landschaftspflegerischen Maßnahme C 05 und A 45, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00

- Plan G 45, Lageplan Grunderwerb der landschaftspflegerischen Maßnahmen Schkeuditz Ost, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020
- Plan G 46, Lageplan Grunderwerb der landschaftspflegerischen Maßnahme A 49 Lützschena, M 1:2.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan H 1 f, Lageplan Strangschema (Systemdarstellung) Entwässerung, M 1:5.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 05
- Plan I 17-1, Bauwerksplan Regenklärbecken 2 Kalter Born Grundriss und Schnitte, M 1:100, M 1:25, Ingenieurbüro Klemm & Hensen GmbH, 02. Juli 2020, Index 00
- Plan I 17-2, Bauwerksplan, Trennwand, Grundriss und Schnitte, M 1:500, M 1:100, Ingenieurbüro Klemm & Hensen GmbH, 02. Juli 2020, Index 00
- Plan I 20, Bauwerksplan, Enteisungswasserweiche DP Z6/DP Z7, M 1:50, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan I 21, Bauwerksplan, Enteisungswasser-Stapelbecken Ost I und Ost I; M 1:100, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan I 22. Bauwerksplan, Regenüberlauf Apron 4F/4G, M 1:50, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan I 23, Längsschnitt Haupttrassen Vorfeldsammler, M 1:1.000/100, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan I 24, Längsschnitt Haupttrassen Bahnflächensammler, M 1:1.000/100, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 00

1.2 Es wird beantragt, folgende Pläne aufzuheben:

- Plan B 2 g, Plan der baulichen Anlagen, M 1: 5.000, Grünplan GmbH, Index 10. Dieser mit dem 13. Änderungsbeschuß vom 22. November 2019 festgestellte Plan wird durch den zur Planfeststellung beantragten Plan B 2 h ersetzt.
- Plan H 1 e, Lageplan Strangschema (Systemdarstellung Entwässerung), M 1:5.000, Index 04. Dieser mit dem 9. Änderungsbeschuß vom 27. Januar 2011 festgestellte Plan wird durch den zur Planfeststellung beantragten Plan H 1 f ersetzt.
- Plan F 2 f, Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen, M 1:5.000, Index 01. Dieser mit dem 9. Änderungsbeschuß vom 27. Januar 2011 festgestellte Plan wird durch den zur Planfeststellung beantragten Plan F 2 g ersetzt.
- Im Übrigen wird beantragt, die planfestgestellten Pläne aufzuheben, soweit diese den hier zur Planfeststellung nachgesuchten Plänen im Falle ihrer Planfeststellung widersprechen.

2. Maßnahmenblätter

Es wird beantragt, die folgenden Maßnahmenblätter für die landschaftspflegerischen Maßnahmen (Minimierungs-, Optimierungs- und Rückbaumaßnahmen); Vermeidungs-(V-) und funktionserhaltende (CEF-)Maßnahmen festzustellen:

- M 2-L34, M3-L34 mit M3-Bk/Ga (CEF) und Sts (CEF), M 4-L 34 mit M4-Bk/Ga (CEF), M 5-L 34, O5-BA5, BA6 mit O5-Bk/Ga(CEF), O6-BA5,BA6, R 1 - Bo/K 5, Bo/K 6, R 2 - Bo/K 6, R 3 - Bo/K 6, R 5 - Bo/K 6, R 14, R 15, V 01, V 02, V 03, V04, V05, C 01, C02, C03, C04, C05, C06, E5-Bo7 (W37, K38) mit Sts(CEF Steinschmätzer),

A43(CEF), E44(K61), E 45 (K 61), A 46 (K 61), E 47 (K 61), A 48 (CEF), A 49 (CEF), E 50 (K 61), E 51 (K 61), A 52 (K 61), A 53 (CEF), A54(CEF), E55 (K61), Grünplan GmbH, Anlage 14 (8i) zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, 22. Juni 2020

Seite 7

3. Verzeichnisse

Es wird beantragt, folgende Verzeichnisse festzustellen:

- Grunderwerbsverzeichnis, Flughafen Leipzig Halle GmbH, 22. Juni 2020.
- Bauwerksverzeichnis, Flughafen Leipzig/Halle GmbH, 17. Juli 2020

4. Einzelanträge

- 4.1 Die Errichtung hochbaulicher Anlagen ist grundsätzlich nur innerhalb der im Plan B 2h (Plan der baulichen Anlagen) ausgewiesenen Bauflächen und Baugrenzen nach Maßgabe der in diesem Plan festgesetzten Nutzungen zulässig.
- 4.2 Außerhalb der Festsetzungen des Plans der baulichen Anlagen ist die Anlage nichtöffentlicher Verkehrsflächen zulässig. Außerhalb der Festsetzungen des Plans der baulichen Anlagen sind untergeordnete Nebenanlagen in entsprechender Anwendung von § 14 BauNVO zulässig.

4.3 Unter Bezug auf den Plan B 2h (Plan der baulichen Anlagen) wird beantragt,

Seite 8

- ein geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen (Vordächer, Außengänge an Gebäuden usw.) zuzulassen, soweit die auf den angrenzenden Flächen festgesetzte Nutzung hierdurch nicht beeinträchtigt wird.
- untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen ohne Rücksicht und Anrechnung auf Baumassen, auf Bauflächen und Baugrenzen zuzulassen, wenn diese dem Nutzungszweck der im Plan der baulichen Anlagen zugelassenen hochbaulichen Anlagen dienen.
- innerhalb der im Plan der baulichen Anlagen festgesetzten Bauflächen je nach den funktionellen und technischen Anforderungen die für die Erschließung erforderlichen Straßen, Durchfahrten, Parkplätze und Parkgaragen zuzulassen.
- Aufschüttungen und Abgrabungen zur Angleichung an die Nullhöhe des Geländes, soweit erforderlich, zuzulassen.
- Überschreitungen der maximal zulässigen Bauhöhen bis zu 0,50 m zuzulassen, soweit dies im Zuge der Ausführungsplanung funktionsbedingt unvermeidbar ist und Belange der Flugsicherheit, insbesondere die Hindernisfreiheit, dem nicht entgegenstehen.
- zuzulassen, die zulässigen Gebäudehöhen durch technisch notwendige Aufbauten (wie Aufzugstürme, Kamine, usw.) zu überschreiten, soweit diese

von untergeordneter Bedeutung in Bezug auf die gesamte hochbauliche Anlage sind und Belange der Flugsicherheit, insbesondere die Hindernisfreiheit, dem nicht entgegenstehen.

Seite 9

- für die Abstandsflächen innerhalb der ausgewiesenen Bauflächen die Regelungen für Gewerbe- und Industriegebiete in § 6 Abs. 5 SächsBO für zulässig zu erklären. Von der Festsetzung nach § 6 Abs.5 SächsBO soll im Einzelfall abgewichen werden können, wenn die hochbauliche Nutzung im Geltungsbereich des Plans der baulichen Anlagen nach den Anforderungen des Sondergebiets Flughafen dies rechtfertigt.
- Es wird in Änderung bisheriger Planfeststellung beantragt, in dem im Plan der baulichen Anlagen (Plan B 2h) auf der Ramp 4 strichliert (blau umrandet) ausgewiesenen Bereich hochbauliche Anlagen für den Vorfelddbetrieb (Abfertigungseinrichtungen, Frachtanlieferung, Zwischenlagerung, sowie flugbetriebliche Anlagen wie etwa Rampengerätstationen, Personalgebäude etc.) mit einer maximalen Bauhöhe von 166 m üNN, einer maximalen Baumasse von 154.000 m³ und einer maximalen Grundfläche (insgesamt) von 20.000 m² zuzulassen.

4.4 Es wird beantragt, auf der im Plan C2e ausgewiesenen Fläche zur Enteisung, soweit die Enteisungspositionen DP 1A bis DP1F nicht benötigt werden, die gelegentliche Abstellung von Abfertigungsgerät, die Abstellung von Fluggerät und Containern zuzulassen. Eine Betankung oder Abfertigung von Luftfahrzeugen auf dieser Fläche ist unzulässig.

- 4.5 Es wird beantragt, auf der im Plan C 3d ausgewiesenen Fläche der Schneedeponie die gelegentliche Abstellung von Abfertigungsgerät, Containern und Gerät für die Flugbetriebsdienste zuzulassen, soweit die Fläche nicht als Schneedeponie benötigt wird.
- 4.6 Es wird beantragt, die in den zur Planfeststellung nachgesuchten Plänen D 1 a, D 2 a und D 3 a ausgewiesenen Höhen um $\pm 0,25$ m zu ändern, soweit dies nach dem Ergebnis der Ausführungsplanung erforderlich und nach Maßgabe der ICAO und EASA Vorschriften zulässig ist.
- 4.7 Es wird beantragt, die im Plan D 8 a ausgewiesene Regelbreite der Rollwege sowie das zur Planfeststellung nachgesuchte Regelquergefälle zu ändern, wenn dies nach dem Ergebnis der Ausführungsplanung und den Anforderungen der ICAO und EASA Vorschriften erforderlich ist.

Seite 10

II. Nachrichtliche Unterlagen

1. Pläne

Folgende, nicht planfestzustellende Pläne, werden nachrichtlich vorgelegt:

- Plan Ü5, Übersichtslageplan des Vorhabens, M 1:5.000, Airport Consulting Partners, 22.Juni 2020, Index 00
- Plan B 2h-1, Änderung zum Plan der baulichen Anlagen, M 1:5.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index H 1

- Plan E 1a, Lageplan, Bauwerksplan, M 1:5000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index 04
- Plan F 1j, Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 1k, Legende Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 2g-Ä15, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Änderungsnachweis, M 1:5.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 00
- Plan F 3, Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, M 1:25.000, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, Index 13
- Plan H 1f-1, Änderung zum Plan Haupttrassen – Entwässerung Oberflächen- und Schmutzwasser (Strangschema (Systemdarstellung)), M 1:5.000, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020, Index F1

Seite 11

2. Erläuterungsberichte

- Erläuterungsbericht zur Entwicklung am Standort Flughafen Leipzig/Halle, DHL, 13. Januar 2020
- Erläuterungsbericht Flugbetriebsflächen, Airport Consulting Partners, 17. Juli 2020
- Erläuterungsbericht Entwässerung der Vorfeld- und Gebäudeflächen sowie der Flugbetriebsflächen, Airport Consulting Partners/Ingenieurbüro Klemm & Hensen GmbH, 22. Juli 2020
- Erläuterungsbericht zum Plan der baulichen Anlagen, Airport Consulting Partners GmbH, 22. Juni 2020

- Studie zur Abwicklung der Baumaßnahmen, Erweiterung der Vorfeld- und Gebäudeflächen sowie der Flugbetriebsflächen, Airport Consulting Partners, 22. Juni 2020
- Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020, mit Anlagen
 - Anlage 1: Bericht zu Biotoptypenkartierung (Flächenentwicklung Südost), 10. August 2017
 - Anlage 2: Bericht zur Biotoptypenkartierung 2019 (Erweiterung DHL), 19. Juni 2019
 - Anlage 3: Faunistische Erfassungen (Amphibien, Feldhamster), Naturschutzzinstitut Region Leipzig e.V., Oktober 2015
 - Anlage 4: Bericht zur Brutvogelkartierung (Flächenentwicklung Südost), 10. Oktober 2017
 - Anlage 5: Brutvogelkartierung 2019, Tamm u.a., 16. Oktober 2019
 - Anlage 6: Untersuchung auf Amphibien und Reptilien auf Teilbereichen des Flughafens Leipzig/Halle, LASIUS, 2. Oktober 2019
 - Anlage 7: Bericht Avifauna Freirodaer Weg 17-19, Brenneis, 12. September 2019
 - Anlage 8: Artenschutzfachliches Gebäudegutachten Kleingartenverein Schkeuditz, Vereinsheim, Hensen. 29. Januar 2020
 - Anlage 9: Eingriffs-/Ausgleichsbilanz nach der Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen, 8. Juni 2020
 - Anlage 10: Maßnahmenbeschreibung der Ökokon- tomaßnahmen des Staatsbetriebes Sachsenforst, Grünplan GmbH, 22. Juli 2020
 - Anlage 11: Artenschutzrechtliche Maßnahmen zur Erhaltung der ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten (CEF- Maßnahmen) der Feldlerche, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020

Anlage 12: Übersichtsplan zu den Maßnahmenflächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung, M 1:25.000, Grünplan GmbH, 19. Juni 2020

Anlage 13: Flächenübersicht zu den Maßnahmeflächen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung, Grünplan GmbH, 22. Juni 2020

Anlage 14: Verzeichnis der geänderten und neuen landschaftspflegerischen Maßnahmen, 22. Mai 2020

Anlage 15: Bewirtschaftungsvereinbarung mit der Gundorfer Agrargemeinschaft e.G., Grünplan GmbH, 22. Juli 2020

- Unterlagen zur Prüfung des Artenschutzes nach § 44 Abs.1 i.V. Abs. 5 BNatSchG, Grünplan GmbH/H2 München, 22. Juni 2020
- FFH-Verträglichkeitsprüfung, FFH Gebiet 4539-301 Brösen, Glesien und Tannenwald, Grünplan GmbH/Büro H2, 22. Juni 2020
- FFH-Verträglichkeitsprüfung FFH-Gebiet 4639-301 „Leipziger Auensystem“, Grünplan GmbH/H2, 22. Juni 2020
- FFH-Verträglichkeitsprüfung FFH-Gebiet 4638-302 „Elster-Luppe-Aue“, Grünplan GmbH/Büro H2, 22. Juni 2020
- FFH Verträglichkeitsprüfung SPA Gebiet 4639-451 „Leipziger Auwald“, Grünplan GmbH/Büro H2, 22. Juni 2020
- FFH Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet 4439-452 „Agrarraum und Bergbaufolgelandschaft bei Delitzsch“, Grünplan GmbH/Büro H2, 22. Juni 2020
- FFH Verträglichkeitsprüfung SPA Gebiet 4638-401 „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, Grünplan GmbH/Büro H2, 22. Juni 2020

3. Mit dem Planfeststellungsantrag werden folgende Gutachten, Stellungnahmen und Unterlagen vorgelegt:

- Luftverkehrsprognose 2032 für den Flughafen Leipzig/Halle, Intraplan Consult GmbH, März 2020
- Klimaexpertise Flughafen Leipzig/Halle, Erweiterung der Vorfeld- und Gebäudeflächen sowie der Flugbetriebsflächen, GEO-MET Umwelt Consulting GmbH, Oktober 2019
- Verkehrsplanerische Untersuchung, IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, 20. April 2020
- Bericht über die Erstellung der Datenerfassungssysteme (DES) für den Planfall 2032 und den Prognose-nullfall 2032, 8. April 2020
- Datenerfassungssystem Flughafen Leipzig/Halle, Prognosenufall 2032, Avia Consult GmbH, 8. April 2020
- Datenerfassungssystem Flughafen Leipzig/Halle Planfall 2032, Avia Consult GmbH, 8. April 2020
- Lärmphysikalisches Gutachten Fluglärm, Büro Obermeyer, August 2020
- Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) und Erschütterungsimmissionen, Flughafen Leipzig/Halle, Bericht Nr. 19-4068/02, cdf Schallschutz Consulting, 25. Mai 2020
- Bodenlärmgutachten Flughafen Leipzig/Halle, Bericht Nr. 19-4068/01, cdf Consulting, 14. Juli 2020
- Deutsche Flugsicherung GmbH, Validierung des DES, Schreiben vom 5. Mai 2020
- Luftqualitätsgutachten, MUVEDA, 31. Juli 2020
- Fachgutachten nach WRRL zu den möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf den Grundwasserkörper; 22. Juni 2020; BGD ECOSAX GmbH
- UVP-Bericht, Büro Knoblich, 05. August 2020

III. Antragsbegründung

1. Das Vorhaben

1.1 Der Bestand

- 1.1.1 Der im Jahr 1927 errichtete und seitdem betriebene Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ist in seinem Zentralbereich nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Leipzig vom 9. Dezember 1994 (Az. 14-0513.2-10) i.d.F. seiner 7. Planänderung vom 3. April 2019 [Az. L32-0522/1010/4(41)] neu geordnet worden.

Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Leipzig vom 10. Juli 1997 - Norderweiterung - (Az. 14-0513.2-10/3), zuletzt geändert durch die 9. Planänderung vom 9. März 2019 [Az. L32-0522/905/3(39)], ist nördlich der Bundesautobahn A 14 eine 2. Start- und Landebahn (Nordbahn) in der Ausrichtung 08R/26L und einer Länge von 3.600 m sowie einer Breite von 45 m mit den dazugehörigen Rollwegen, Abfertigungseinrichtungen und Vorfeldern sowie weiteren Nebenanlagen errichtet und in Betrieb genommen worden.

- 1.1.2 Der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig vom 4. November 2004 (Az. 14-0513.20-10/14), zuletzt durch die 14. Planänderung vom 12. Juni 2020 [Az. L32-0522/1053/4(42)] hat den weiteren Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle durch eine Drehung und Verlängerung der Start-/Landebahn Süd des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle auf 3.600m und eine Breite von 60m mit Vorfeldern, Abfertigungseinrichtungen, Rollwegen und Nebenanlagen zugelassen.

Im Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 hat die Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass „ein öffentliches Interesse daran besteht, nicht nur Die Start- und Landebahn zu drehen, verlängern und zu verbreitern, sondern auch Im erforderlichen Umfang entsprechende Vorfelder und Betriebsflächen für Verladung und Frachtumschlag zu schaffen“: Insbesondere um Expressgutsendungen verlässlich abwickeln zu können, haben sich sogenannte Integratoren auf die Haus-zu-Haus-Beförderung spezialisiert. Um effizient und schnell zu transportieren, wenden die Integratoren das logistische Konzept an, anstelle von Punkt-zu-Punkt-Transporten die Verkehrsnetze zumeist als Hub-Spoke-Systeme zu organisieren. Hubs (Drehkreuze) sind zentrale Sammel- und Umschlagzentren, von denen jeder Integrator mindestens eines besitzt. „Die zielgerichtete Schaffung von Kapazitäten für diesen Luftfrachtverkehr auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle steht grundsätzlich im öffentlichen Interesse“ (Blatt 139 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004).

- 1.1.3 Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 9. November 2006 (BVerwG 4 A 2001.06) das am 4. November 2004 vom Regierungspräsidium Leipzig festgestellte Ausbauvorhaben des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle (Start-/Landebahn Süd mit Vorfeld) bestätigt.

Dem mit dem Planfeststellungsbeschluss verfolgten Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle zu einem Frachtdrehkreuz fehle es nicht an der fachplanerischen Zielkonformität; das Vorhaben könne für sich auch in Anspruch nehmen, in der konkreten Situation erforderlich zu sein (BVerwG u.a. vom 9. November 2006 – 4 A 2001.06 -, Rn. 34). Das (erstrangige) Planungsziel des Planfeststellungsbeschlusses, die Voraussetzung für den Betrieb eines

Luftfrachtdrehkreuzes zu schaffen, steht mit den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes im Einklang. Auch der Frachtverkehr ist Teil des allgemeinen Verkehrs i.S.v. § 6 Abs. 3 LuftVG, § 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO (BVerwG a.a.O., Rn. 36).

Der Bedarf an einem Frachtknotenpunkt sei in Bezug auf den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle konkret belegt; denn DHL hat sich gegenüber der Flughafen Leipzig/Halle GmbH vertraglich verpflichtet, am Flughafen Leipzig/Halle ein Frachtdrehkreuz zu errichten und zu betreiben (BVerwG, a.a.O., Rn. 37).

- 1.1.4 Das Bundesverwaltungsgericht hat am 24. Juli 2008 (BVerwG 4 A 3001.07) auch die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004, geändert durch Beschluss vom 9. Dezember 2005, i.d.F. des Ergänzungsbeschlusses vom 27. Juni 2007 verfügte Nachtflugregelung bestätigt. Das Bundesverwaltungsgericht hat in Bezug auf den Flughafen Leipzig/Halle einen standortspezifischen Nachtflugbedarf anerkannt:

Basis des Frachtflugbetriebes am Flughafen Leipzig/Halle ist der Integratorverkehr. Hauptnutzer des Frachtzentrums ist seit dessen Inbetriebnahme das Unternehmen DHL, ein weltweit operierender Integrator (BVerwG, U. vom 24. Juli 2008 - BVerwG 4 A 3001.07 -, Rn. 61, 63). Gemessen hieran ist nach den Feststellungen des Bundesverwaltungsgerichts die Zulassung des gewerblichen Luftfrachtverkehrs zwischen 22:00 und 06:00 Uhr, wie mit dem Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 27. Juni 2007 zugelassen, nicht zu beanstanden (BVerwG, a.a.O., Rn. 62).

- 1.1.5 Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Leipzig vom 4. November 2004 zum Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle „Start-/Lan-

debahn Süd mit Vorfeld“ und der mit dem Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 27. Juli 2007 verfügten Nachtflugregelung für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle, die beide vom Bundesverwaltungsgericht für rechtmäßig erachtet worden und damit bestandskräftig sind, sowie auf der Grundlage der mit der Flughafen Leipzig/Halle GmbH geschlossenen und vom Bundesverwaltungsgericht in Bezug genommenen Verträge, hat DHL auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ein Luftfrachtdrehkreuz eingerichtet.

Zum Jahresbeginn 2008 hat DHL Hub Leipzig den Betrieb des Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle aufgenommen. DHL betreibt seitdem am Standort des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle ihr europäisches Global Hub. Auf dem größten der drei internationalen Luftfrachtdrehkreuze innerhalb des weltweiten Netzwerkes der DHL Express wird gegenwärtig in einer Nacht ein Frachtvolumen von durchschnittlich 350.000 Expresssendungen auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle umgeschlagen.

Der Zuschnitt der Vorfeld- und Hochbauzonen, wie im Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 i.d.F. seiner Ergänzungen und Änderungen verfügt, gestattet es schon heute nicht, den Frachtumschlag von DHL gebäudenah, d.h.in der Nähe der Abfertigungsanlagen auf der Landseite, in den Spitzenstunden und unter Einhaltung der vorgegebenen Zeitfenster für den Frachtumschlag in vollständigem Umfang abzufertigen. Hinzu tritt die weiterhin wachsende Nachfrage durch Leistungen von DHL als Expressdienstleister (Integrator). Dies bedingt die mit dem gestellten Antrag nachgesuchte Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 i.d.F. seiner Ergänzungen und Änderungen.

- 1.2 Mit dem Planänderungsantrag werden folgende Vorhaben verfolgt:
- 1.2.1- Neuordnung und Erweiterung des planfestgestellten Vorfeldes 4 nebst (im östlichen Anschluss hierzu) Schneedepot und Nebenanlagen. Die Lage dieser Flächen ist, dem zur Planfeststellung beantragten Plan C 3d zu entnehmen.
- 1.2.2 Zulassung einer Enteisungsfläche sowie neuer Rollwege. Diese Flugbetriebsflächen sind in dem zur Planfeststellung beantragten Plan C 2e ausgewiesen. Der (künftige) Rollweg S5A verbindet die Start-/Landebahn Süd mit dem Rollweg T und in seinem weiteren Verlauf den Rollweg T mit dem Rollweg V. Der Rollweg dient der verbesserten Erreichbarkeit des zu erweiternden Vorfeldes 4 durch in Richtung 08 landende Flugzeuge auf der Start-/Landebahn Süd. Der künftige Rollweg S9/H9 verbindet das zu erweiternde Vorfeld 4 mit den zur Start-/Landebahn Nord führenden Flugbetriebsflächen, namentlich die Doppelrollbrücken E7 und E8 und dient der verbesserten Erreichbarkeit der Start-/Landebahn Nord von der Ramp 4 aus. Der Rollweg Y2 verbindet in zentraler Lage die Rollwege T und V und verbessert die Nutzbarkeit beider Rollwege als jeweiliger Bypass. Im Umgriff des Rollweges V (östlich und westlich des künftigen Rollweges Y2 sind zuzügliche Enteisungsflächen angeordnet. Alle Maßnahmen sind in dem zur Planfeststellung nachgesuchten Plan C2e dargestellt.
- 1.2.3 Auf der Grundlage von § 8 Abs. 4 LuftVG ordnet der zur Planfeststellung nachgesuchte Plan B2h (Plan der baulichen Anlagen) unter Aufhebung bisher planfestgestellter Festsetzungen die Hochbauzone Süd (Abfertigungsanlagen der DHL) neu. Folge dieser Neuordnung ist, dass, wie im Plan C3d beantragt, das Vorfeld 4, soweit bisher für diesen Bereich der künftigen Hochbauzone festgestellt, entfällt und hierfür Ersatz geschaffen werden muss durch

die nachgesuchte Planfeststellung der Erweiterung des Vorfeldes.

Seite 20

- 1.2.4 Gegenstand des Ausbauvorhabens ist, soweit durch das Änderungsvorhaben verursacht, die Ergänzung des Entwässerungssystems, wie dies in dem zur Planfeststellung nachgesuchten Plan H1f dargestellt und in dem Erläuterungsbericht „Entwässerung“ im Einzelnen erläutert wird.
- 1.2.5 Gegenstand des Ausbauvorhabens ist die temporäre Zulassung der Einrichtungen und des Betriebes einer Baustelleneinrichtungsfläche außerhalb des Flughafengeländes, wie in dem zur Planfeststellung nachgesuchten Plan E2 ausgewiesen.
- 1.2.6 Weiterhin ist Gegenstand des Ausbauvorhabens die temporäre Zulassung einer Oberbodenlagerung außerhalb des Flughafengeländes, wie in dem zur Planfeststellung beantragten Plan E3 ausgewiesen.
- 1.3 Der Flughafenumgriff
 - 1.3.1 Die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen werden ganz überwiegend auf dem Gelände des bereits planfestgestellten Verkehrsflughafens Leipzig/Halle durchgeführt. Für diesen Bereich ist mit dem bereits bestandskräftigen Planfeststellungsbeschuß vom 4. November 2004 i.d.F. seiner 14. Änderung vom 12. Juni 2020 die grundsätzliche raumplanerische Entscheidung für Anlage und Betrieb eines Verkehrsflughafens bereits gefallen.
 - 1.3.2 Östlich des bestehenden planfestgestellten Flughafens ist der Umgriff des Flughafens durch die zur Planfeststellung beantragte Erweiterung der Ramp 4 sowie die Schneedeponie nebst Nebenanlagen um ca. 9,8 ha zu erweitern.

Von diesen 9,8 ha stehen 7,27 ha im Eigentum der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und 2,5 ha im Fremdeigentum.

Seite 21

Die für die Baustelleneinrichtungsfläche temporär, d.h. für die Bauzeit, in Anspruch zu nehmende Fläche außerhalb des Flughafengeländes von 3,23 ha steht ebenso wie die für die Oberbodenablagerung außerhalb des Flughafens temporär in Anspruch zu nehmende Fläche in einem Ausmaß von 11,71 ha vollständig im Eigentum der Flughafen Leipzig/Halle GmbH.

2. Veranlassung des Vorhabens

DHL Hub Leipzig GmbH hat zu Jahresbeginn 2008 den Betrieb des Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle aufgenommen. Im Jahre 2009 hatte DHL ein Luftfrachtaufkommen auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle in Höhe von 500.000 t zu verzeichnen. Dieses Aufkommen ist im Jahr 2019 auf 1,24 Mio. t angestiegen. Das Volumen der Sendungen, die DHL pro Nacht innerhalb des Luftfrachtdrehkreuzes abzufertigen hat, hat sich in der Zeit von der Betriebsaufnahme bis heute verdoppelt. Im Jahre 2019 wurden durchschnittlich über 350.000 Sendungen pro Nacht abgefertigt.

- 2.1 DHL geht angesichts der an DHL von ihren Kunden herangetragenen Nachfrage davon aus, dass bis zum Jahr 2032 eine Verdoppelung der pro Nacht abzufertigenden Sendungen auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zu erwarten ist.

Das Geschäftsmodell des Integrators DHL beruht darauf, dass am Standort des Flughafens Leipzig/Halle als europäisches Global Hub der DHL innerhalb eines engen Zeitfens-

ters zur Nachtzeit die eingehenden und ausgehenden Sendungen umgeschlagen werden. Auf der Landseite hat hierzu DHL bereits erhebliche Investitionen für neue Gebäude und moderne Abfertigungseinrichtungen erbracht, um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen. Das steigende Aufkommen an Sendungen pro Nacht erhöht aber auch zugleich die Nachfrage nach weiteren Warehouse-nahen Standplätzen (Vorfeldpositionen), um in dem vom Geschäftsmodell der DHL bestimmten zeitlichen Rahmen den zu erwartenden Frachtumschlag auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle gewährleisten zu können. Ist das hierfür benutzte Vorfeld 4 vollbesetzt, muss DHL auf andere Vorfelder – wie etwa das Vorfeld 2 – zur Abfertigung von Flugzeugen ausweichen. Dies führt zwangsläufig zu längeren Abfertigungszeiten, die, wenn sie gehäuft auftreten, den Ablauf des zeitlich auf den Frachtumschlag innerhalb eines bestimmten Zeitfensters zur Nachtzeit zugeschnittenen Flugplans der abzufertigenden Frachtmaschinen nachhaltig stören. Schon heute stößt DHL an die Abfertigungskapazität der bestehenden Flächen des Vorfeldes 4. Diese Entwicklung ist dadurch beschleunigt worden, dass, planungsrechtlich zulässig, planfestgestellte Vorfeldflächen durch Hochbauten überstellt worden sind.

Seite 22

- 2.2 Diese Entwicklung und die zu erwartende weitere Entwicklung der an DHL herangetragenen Nachfrage an Transportleistungen und Frachtumschlag auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle hat DHL veranlasst, an die Flughafen Leipzig/Halle GmbH heranzutreten und unter Bezug auf diese Nachfrage und die bestehende Engpasssituation auf dem Vorfeld 4 eine Erweiterung des Vorfeldes 4 und der gleichzeitig erforderlichen Schaffung gebäudenaher zuzüglicher Vorfeldpositionen anzufordern. DHL hat erklärt, an dem Geschäftsmodell des logistischen Hub- und Spoke-Systems auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle festzuhalten; schon heute werden 60 % der

gesamten europäischen und 35 % der globalen DHL-Expressfracht über den Leipzig-Hub umgeschlagen. Die Hauptaufgabe des Hubs besteht darin, die Sendungen schnellstmöglich umzuschlagen, zu sortieren und für den Weitertransport den einzelnen Zielorten zuzuordnen. Aus dieser Funktion des Hubs als Bündelungspunkt und i.V.m. kurzen Beförderungsfristen im Expressgeschäft ergibt sich, dass in einer kurzen Zeit große Volumina sortiert und umgeschlagen werden müssen. Dies erfordert bei dem schon heute auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle vorhandenen, von DHL umzuschlagenden Luftfrachtaufkommen und erst recht bei einer weiteren Steigerung der Nachfrage nach Transportleistungen und Frachtabfertigung durch DHL im Rahmen ihres Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle die Erweiterung des Vorfeldes 4 in dem vorgesehenen Rahmen.

3. Die Rechtfertigung des Vorhabens

- 3.1 Eine Flughafenplanung ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetz verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme also unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist.

Das mit dem Planfeststellungsantrag verfolgte Vorhaben, nämlich die Erweiterung des Vorfeldes 4, die Errichtung zuzüglicher Rollwege zur besseren Erreichbarkeit des erweiterten Vorfeldes, die Ausweisung einer Enteisungsfläche wie auch einer Schneedeponie nebst Nebenflächen und die Neuordnung von Vorfeldflächen und Hochbauzonen ist an den Zielen des Luftverkehrsgesetzes orientiert und ist, gemessen an den Zielen des LuftVG, vernünftigerweise geboten.

3.1.1 Erstrangiges Planungsziel des zur Planfeststellung nachge- suchten Vorhabens ist es, den Betrieb des auf dem Ver- kehrsflughafen Leipzig/Halle bestehenden Luftfrachtdreh- kreuzes auf Dauer zu sichern. Die beabsichtigte Vorfelder- weiterung ist notwendig, um im Rahmen des auf dem Ver- kehrsflughafen Leipzig/Halle bestehenden Luftfrachtdreh- kreuzes unter Berücksichtigung dessen zeitlicher Vorga- ben das anfallende Frachtaufkommen abzufertigen. Die- ses Planungsziel steht im Einklang mit den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes: Das Luftverkehrsgesetz soll den Luftverkehr fördern (BVerwG, U. vom 9. November 2006 - 4 A 2001.06 -, Rn. 36). Die Zielsetzung des zur Planfeststel- lung beantragten Vorhabens, den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle als leistungsfähiges Luftfrachtzentrum zu si- chern, steht in Übereinstimmung mit den vom Luftver- kehrsgesetz verlautbarten Zielen. Dies hat bereits der be- standskräftige Planfeststellungsbeschluss vom 4. Novem- ber 2004 festgestellt und das Bundesverwaltungsgericht in Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss vom 4. Novem- ber 2004 bestätigt. Damit jedoch kann auch das hier zur Planfeststellung beantragte Vorhaben für sich in Anspruch nehmen, in der konkreten Situation erforderlich zu sein.

Seite 24

3.1.2 Dies gilt nicht nur im Hinblick auf die Behebung der heute schon bestehenden Engpässe bei der Abfertigung von Frachtaufkommen auf dem Warehouse-nahen Vorfeld 4, dies gilt auch im Hinblick auf das bis zum Prognose- jahr 2032 zu erwartende Verkehrsaufkommen.

Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ist Bestandteil der öf- fentlichen Verkehrsinfrastruktur. Unbeschadet seiner pri- vatrechtlichen Organisationsform wird er im öffentlichen Interesse betrieben; hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch der Frachtverkehr Teil des allgemeinen Verkehrs ist, für den der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle genehmigt worden ist (hierzu: BVerwG, a.a.O., Rn. 36). Mit dieser

Zweckbestimmung verfolgt der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ebenso wie öffentliche Straßen öffentliche Zwecke, wobei sich allerdings anders als im Fall öffentlicher Straßen der Verkehrsbedarf im Luftverkehr in der Nachfrage nach gewerblichen Verkehrsleistungen manifestiert, die im Allgemeinen von den Luftverkehrsgesellschaften, hier DHL/EAT an den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle herangetragen wird.

Seite 25

Der Umfang der Nachfrage bestimmt die Anforderungen an die Kapazitäten und des Betriebsregimes des Verkehrsflughafens (so ausdrücklich: BVerwG, U. vom 20. April 2005 - 4 C 18.03 -, Blatt 15 der Urteilsausfertigung). Es ist also gerade auch im Hinblick auf die „Planungsschranke“ der Planrechtfertigung nicht zu beanstanden, wenn sich die Flughafen Leipzig/Halle GmbH die an sie von DHL/EAT herangetragene Nachfrage zu eigen macht und das zur Planfeststellung nachgesuchte auch auf die von DHL/EAT erwartete Steigerung der Nachfrage von Abfertigungsleistungen auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle stützt.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH nimmt auf den DHL-Erläuterungsbericht zur Entwicklung am Standort Flughafen Leipzig/Halle, 13. Januar 2020, Bezug, der mit diesem Planfeststellungsantrag nachrichtlich vorgelegt wird. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf Nr. 6 des Erläuterungsberichtes. Dort betont DHL, dass „die noch nicht planfestgestellte Fläche im Südosten der aktuell vorhandenen Flugbetriebsfläche für die Abfertigung der Flugzeuge entsprechend der Wachstumsprognose 2032 zwingend notwendig ist, um dem absehbaren zukünftigen Geschäftsaufkommen entsprechen zu können“. Die mit dem Planfeststellungsantrag verfolgten Änderungen sind nach den Ausführungen von DHL „notwendig und unerlässlich,

um das DHL-Expressdrehkreuz Leipzig/Halle auch zukünftig kunden- und nachhaltigkeitsorientiert sowie effizient und effektiv nutzen zu können“.

Seite 26

- 3.2 Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat die Intraplan Consult GmbH beauftragt, gutachterlich die Verkehrsnachfrage für das geplante Vorhaben einer Erweiterung des Vorfeldes 4 zu ermitteln sowie hierauf aufbauend die Eingangsgrößen für die Ermittlung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen eine Luftverkehrsprognose zu erstellen und zwar in Form differenzierter Flugbewegungsdaten. Die Luftverkehrsprognose 2032 für den Flughafen Leipzig/Halle GmbH der Intraplan Consult GmbH (Abschlussbericht März 2020) ist den Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich beigelegt.
- 3.2.1 Das Gutachten kommt für die Prognose des Fracht-/Bewegungsaufkommens von DHL zu folgendem Ergebnis: Für den Fall, dass das Vorfeld 4 nicht wie hier zur Planfeststellung beantragt, erweitert wird, muss auf der Grundlage der Prognose für das Jahr 2032 Verkehr abgewiesen werden. Ohne Erweiterung, wie zur Planfeststellung beantragt, kann nur 80 % der prognostizierten Nachfrage realisiert werden. Abgesehen davon ist in diesem Fall von betrieblichen Nachteilen auszugehen; zahlreiche, z.T. aufwändige und sicherheitskritische Umschleppungen sind erforderlich. Im Planungsfall, d.h. unter Berücksichtigung der beabsichtigten Erweiterung, kann das gesamte prognostizierte Frachtumschlagswachstum realisiert werden (Blatt 59 des Gutachtens).
- 3.2.2 Im Prognosenullfall (ohne Vorfelderweiterung) sind 75 gleichzeitige Flugzeugabstellungen in der Bemessungsnacht maximal möglich. Hieraus resultieren 55.260 Flugbewegungen sowie 1,962 Mio. t im Luftfrachtdrehkreuz von

DHL. Im Planungsfall, also unter Berücksichtigung der beantragten Erweiterung der Vorfeldes 4 erhöhen sich die gleichzeitigen Flugzeugabstellungen in der Bemessungsnacht maximal auf 87. Dies führt zu 63.367 Flugbewegungen und 2,453 Mio. umgeschlagene Tonnen im Luftfrachtdrehkreuz von DHL.

Seite 27

- 3.2.3 Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH macht sich das Gutachten der Sachverständigen Intraplan Consult GmbH (Abschlussbericht März 2020) zu Eigen und verweist für die Prognose der Verkehrsentwicklung auf das Gutachten.

4. Eignung des Geländes

- 4.1 Das für das Vorhaben in Aussicht genommene Gelände ist zur Durchführung des Vorhabens geeignet. Die Realisierung des Vorhabens gefährdet nicht die öffentliche Sicherheit oder Ordnung i.S.v. § 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG.

Das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben befindet sich nahezu vollständig auf dem bereits planfestgestellten Flughafengelände. Das im östlichen Anschluss hieran außerhalb des Flughafengeländes von der Erweiterung des Vorfeldes 4 nebst Schneedeponie und Nebenflächen beanspruchte Gelände ist in gleicher Weise für das Vorhaben geeignet wie das bisher planfestgestellte Flughafengelände. Auch im Übrigen ist nicht zu erkennen, dass das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben zur Gänze oder in seinen Vorhabensteilen die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet. Bei den zur Planfeststellung nachgesuchten Maßnahmen handelt es sich um die aufkommensbedingte Weiterentwicklung und Optimierung der bereits planfestgestellten und betriebenen Flugbetriebsflächen und Hochbauzonen.

- 4.2 Auf der Grundlage von § 8 Abs. 4 LuftVG wird in dem zur Planfeststellung beantragten Plan der baulichen Anlagen die städtebauliche Ordnung der Hochbauzone im Frachtbereich der DHL neu geordnet. Diese Neuordnung knüpft an den vorhandenen Bestand an. Soweit es um die Realisierung von darüber hinaus gehenden Hochbauten auf der Grundlage des Planes der baulichen Anlagen geht, obliegt die Überprüfung des Bauvorhabens im Einzelfall in bauaufsichtlicher Hinsicht der Baugenehmigung, § 9 Abs. 1 LuftVG. Der bauaufsichtlichen Entscheidung bleibt auch die Überprüfung vorbehalten, ob das jeweilige Bauvorhaben die einschlägigen Anforderungen an Einzelbauvorhaben (etwa die DIN-Normen etc.) erfüllt.

Seite 28

5. Raumordnung/Raumordnungsverfahren

Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung, § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG. Um dies festzustellen, bedarf es nicht der vorherigen Durchführung eines Raumordnungsverfahrens.

- 5.1 Der Landesentwicklungsplan Sachsen 2013 ist am 31. August 2013 in Kraft getreten (SächsGVBl. vom 30. August 2013). Der Landesentwicklungsplan Sachsen setzt als Ziel unter Nr. 3.5.1 Folgendes fest:

„Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ist für den interkontinentalen Luftverkehr bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.“

Dieses Ziel begründet der Landesentwicklungsplan Sachsen wie folgt:

„Zur weiteren Entwicklung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle sind die Betriebsflächen und die Ab-

fertigungseinrichtungen bedarfsgerecht bereitzustellen. Der Flughafen Leipzig/Halle soll sich zu einem europäischen Frachtdrehkreuz entwickeln.“

Seite 29

Das Ziel Nr. 3.5.1 des Landesentwicklungsplanes Sachsen 2013 greift der Verkehrsplan Sachsen 2025 auf.

Der Regionalplan Westsachsen 2008, der am 30. Juni 2008 in Kraft getreten ist, weist unter Nr. 10.5.1 folgendes Ziel aus:

„Die Entwicklung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle ist so zu gestalten, dass er als Bestandteil eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes einen zentralen Punkt im mitteldeutschen Raum darstellt und damit die Standortgunst der Region national und international wesentlich erhöht. Das parallele Start- und Landebahnsystems des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle ist durch weitere Anlagen, insbesondere Vorfeldflächen und Abfertigungseinrichtungen für den Luftfrachtverkehr zu ergänzen.“

Die Begründung dieses Zieles verweist auf die zentrale geographische Lage, die sehr gut entwickelte und vernetzte Infrastruktur sowie die regionale Wirtschaftskraft, nach der der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle der verkehrsreichste Verkehrsflughafen in Mitteldeutschland ist:

„Er ist angesichts der stark wachsenden Verkehrsnachfrage und der herausragenden Bedeutung des Flughafens für den Wirtschaftsraum Leipzig/Halle vordringlich auszubauen ... Für weitere Ausbaustufen im Passagier- und Luftfrachtbereich sind die Flächenvorhaltungen zu gewährleisten und der Notwendigkeit einer Planung für deren Belange vorzunehmen.“

Am 14. Dezember 2017 hat die Verbandsversammlung des regionalen Planungsverbandes Leipzig-West Sachsen den Entwurf zum Regionalplan Leipzig-West Sachsen im Zuge der Gesamtfortschreibung des Regionalplanes West Sachsen 2008 zur Beteiligung der Öffentlichkeit und der in ihren Belangen betroffenen Stellen freigegeben. Der Entwurf der Gesamtfortschreibung enthält folgendes Ziel Nr. 3.5.1:

Seite 30

„Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ist so zu entwickeln, dass er als Bestandteil eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes einen zentralen Knoten im miteldeutschen Raum darstellt und damit die Standortgunst der Region national und international wesentlich erhöht. Dazu ist er durch weitere Anlagen, insbesondere Vorfeldflächen und Abfertigungseinrichtungen für den Luftfrachtverkehr, zu ergänzen. Die Erschließung dieser Anlagen ist sicherzustellen. Für weitere Ausbaustufen im Passagier- und Luftfrachtbereich sind die Flächenvorhalten zu gewährleisten.“

Dieses Ziel wird damit begründet, dass sich der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zu einem europäischen Frachtdrehkreuz entwickeln soll: Dafür sind Rollbahnen, Vorfelder und Abfertigungseinrichtungen bedarfsgerecht bereitzustellen. Einwendungen im Beteiligungsverfahren zielen darauf, Satz 2 des beabsichtigten Zieles 3.5.1 (Ergänzung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle durch Vorfeldflächen und Abfertigungseinrichtungen) zu streichen. Hierüber hat die Verbandsversammlung noch nicht entschieden. Eine etwaige Streichung von Satz 2 des beabsichtigten Zieles 3.5.1 ändert nichts an der Rechtsverbindlichkeit des Ziels Nr. 3.5.1 des Landesentwicklungsplans Sachsen.

5.2 Am 17. Februar 2011 ist der Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (GVBl. LSA 2011, 160) in Kraft getreten. Der Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt setzt unter Nr. 3.3.5 (Luftverkehr) folgendes Ziel Z93 fest:

Seite 31

„Die Einbindung des Landes Sachsen-Anhalt in den nationalen und internationalen Luftverkehr ist über den außerhalb des Landes gelegenen Flughafen Leipzig/Halle zu sichern und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Die Begründung dieses Zieles verweist darauf, dass der Flughafen Leipzig/Halle eine große Bedeutung für die Einbindung des Landes Sachsen-Anhalt in den deutschen und europäischen Raum hat. Aus diesem Grund wird der Ausbau des auf dem Gebiet des Freistaates Sachsen liegenden Flughafens durch das Land Sachsen-Anhalt unterstützt.“

Das Ziel Z93 wird durch das Ziel Z94 des Landesentwicklungsplanes 2010 des Landes Sachsen-Anhalt ergänzt. Hiernach ist „der Raum Halle-Leipzig“ mit dem Flughafen Leipzig/Halle als internationales Logistikdrehkreuz zur führenden Verkehrs- und Logistikkompetenzregion in Mitteldeutschland zu entwickeln.

Die Begründung dieser Ziele weist darauf hin, dass der Raum Halle-Leipzig wichtige Aufgaben zur wirtschaftlichen Entwicklung unter Einbeziehung der Oberzentren Halle, Magdeburg und Dessau-Roßlau mit ihren Verflechtungsbereichen in der Metropolregion Mitteldeutschland zu erfüllen hat:

„Die Ansiedlung von DHL hat eine Entwicklung ausgelöst, die die wirtschaftliche Bedeutung des Standortes Leipzig/Halle, des Güterverkehrszentrums Leipzig-Waren, der geplanten Zugbildungsanlage

Halle sowie der in diesem Raum tätigen nationalen und internationalen Logistikunternehmen und damit die Entwicklung Mitteldeutschlands zu einer führenden Verkehrs- und Logistikkompetenzregion beschleunigt“.

Seite 32

Auf dieser Grundlage hebt das Positionspapier zum Luftverkehr (Luftverkehr in Sachsen-Anhalt: Strategisch wettbewerbsfähig, Zentral) die Bedeutung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle und des auf ihm durchgeführten Frachtverkehrs als für das Land Sachsen-Anhalt wesentliche strategische Grundlage des Anschlusses des Landes Sachsen-Anhalt auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle von DHL betriebene Luftfrachtdrehkreuz hervor.

Der regionale Entwicklungsplan Halle, der mit der letzten öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung (Amtsblatt Landkreis Saalekreis vom 21. Dezember 2010) in Kraft getreten ist, enthält unter Nr. 5.9.6.1 folgendes Ziel:

„Das Land unterstützt den Ausbau des für Sachsen-Anhalt wichtigen Flughafens Leipzig/Halle zu einem internationalen Flughafen.“

Diesem Ziel sind unter Nr. 5.9.6.4 und Nr. 5.9.6.5 folgende Grundsätze hinzugefügt worden:

„Für die Planungsregion Halle als Teil des mitteldeutschen Wirtschaftsraums hat der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle eine besondere Bedeutung. Maßnahmen zur Entwicklung des Verkehrsflughafens als einen zentralen Punkt in einem leistungsfähigen länderübergreifenden Verkehrsnetz im mitteldeutschen Wirtschaftsraum sollen grundsätzlich unterstützt werden.“

5.3 Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 des Raumordnungsgesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I, S. 2986), das zuletzt durch

Art. 159 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I, S. 1328) geändert worden ist, prüft die zuständige Landesbehörde in einem besonderen Verfahren der Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen i.S.v. § 1 der Raumordnungsverordnung (Raumordnungsverfahren). Hierzu zählt nach § 1 Nr. 12 auch die Anlage und die wesentliche Änderung eines Flugplatzes, der einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedürfen.

Seite 33

- 5.3.1 Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat davon abgesehen, die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vorlaufend zum Planfeststellungsverfahren zu beantragen. § 15 Abs. 1 Satz 1 ROG verweist auf § 1 der Raumordnungsverordnung vom 10. Dezember 1990 (BGBl. I, S. 2766), die zuletzt durch Art. 9 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I, S. 706) geändert worden ist, auch insoweit, dass ein Raumordnungsverfahren für die Änderung eines planfestgestellten Flughafens nur dann durchgeführt werden soll, „wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam ist und überörtliche Bedeutung hat“.

Wie die zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen ausweisen, wirft das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben raumbedeutsame Fragen nicht auf. So wird der überwiegende Teil (nahezu ausschließlich das gesamte Vorhaben) auf dem bereits planfestgestellten Verkehrsflughafen Leipzig/Halle durchgeführt. Die Raumordnungsentscheidung zu Anlage und Betrieb des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle ist bereits durch die früheren bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle gefallen. Allein die Inanspruchnahme einer Fläche für die Schneedeponie und von Nebenanlagen sowie eines untergeordneten Teiles der Erweiterung des Vorfeldes 4, die außerhalb des bereits planfestgestellten Flughafengeländes liegen, werfen ihrerseits

raumbedeutsame Fragen i.S.v. § 1 Satz 1 der Raumordnungsverordnung nicht auf. Überörtliche Bedeutung ist dieser Flächeninanspruchnahme ebenfalls nicht beizumessen.

Seite 34

- 5.3.2 Hinzu tritt, dass nach § 15 Abs. 3 Satz 1 des Gesetzes zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (Landesplanungsgesetz-SächsLPIG) vom 11. Dezember 2018 (SächsGVBl. 2018, 706) von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen werden soll, wenn die Beurteilung der Raumverträglichkeit der Planung oder der Maßnahmen bereits auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet ist. Dies gilt nach § 15 Abs. 3 Satz 1 2. HS Nr. 1 SächsLPIG insbesondere dann, wenn die Planung den Zielen der Raumordnung entspricht. Insoweit wird auf die unter Nr. 5.1 und Nr. 5.2 genannten Ziele der Landesentwicklungspläne Sachsen und Sachsen-Anhalt und den Zielen des Regionalplanes Halle sowie des Regionalplanes Leipzig-West-sachsen Bezug genommen. Aus diesen Zielen ergibt sich, dass der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle für den interkontinentalen Flugverkehr, namentlich jedoch für den Frachtflugverkehr gerade auch im Hinblick auf Vorfeld- und Hochbauflächen weiter auszubauen ist und damit die erforderlichen Abfertigungseinrichtungen auf der Luft- und Landseite zu schaffen sind.

Damit setzt die Landesplanung der Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt Rahmenbedingungen, deren weitere Konkretisierung der nachfolgenden Planung, hier dem Planfeststellungsverfahren für die nachgesuchte Erweiterung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle überlassen ist (so ausdrücklich zum Verkehrsflughafen Leipzig/Halle: BVerwG, U. vom 9. November 2006 - 4 A 2001.06 -, Rn. 30 der Urteilsausfertigung).

6. Alternativen

Planungsziel des Ausbauvorhabens, das zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden soll, ist die Sicherung des Luftfrachtdrehkreuzes, das DHL auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle auf der Grundlage des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 i.d.F. seiner Ergänzungen und Änderungen betreibt, für den Prognosezeitraum 2032.

6.1 Das Bundesverwaltungsgericht hat die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 zugelassenen Vorfeldflächen sowie die Zonen hochbaulicher Entwicklung (Warehouse, Verwaltung, etc.) gebilligt. Zugleich hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 insbesondere im Hinblick auf die mit ihm verbundene Zielsetzung der Ansiedlung eines Luftfrachtdrehkreuzes von DHL auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle mit den damit verbundenen Infrastruktureinrichtungen nebst den betrieblichen Voraussetzungen hierfür rechtmäßig ist. Auf die vertraglichen Verpflichtungen der DHL zur Errichtung eines Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle auf Dauer, wie mit dem Beschluss vom 4. November 2004 festgestellt, hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 9. November 2006 - 4 A 2001.06-, Rn. 37) ausdrücklich verwiesen.

6.2 An dem Konzept der DHL zum Betrieb des Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle hat sich seitdem nichts geändert. Der Sachverständige Intraplan Consult GmbH bestätigt in seinem Verkehrsprognosegutachten vom März 2020, das dem Planfeststellungsantrag beigelegt ist, dass das Geschäftsmodell, das dem von DHL auf dem Verkehrsflughafen errichteten und betriebenen

Luftfrachtdrehkreuz zugrunde liegt, im Prognosezeitraum fortbesteht. Dieses Konzept ist für DHL alternativlos. Zugleich stellt der Sachverständige fest, dass der Flughafen Leipzig/Halle der Hauptstandort der DHL und das Hauptdrehkreuz in Europa verbleiben wird (Intraplan Consult GmbH, Luftverkehrsprognose 2032, Blatt 22).

Seite 36

- 6.3 Das Nämliche ergibt sich aus dem DHL-Erläuterungsbericht „Entwicklung am Standort Flughafen Leipzig/Halle“. Dort wird festgestellt, wie auch vom Sachverständigen Intraplan Consult GmbH bestätigt, dass sich angesichts der Auslastung insbesondere des Vorfeldes 4, das abfertigungsnah zur Hochbauzone gelegen ist, die Abfertigungszeiten verlängern. Muss, wenn das dem Warehouse nahe gelegene Vorfeld 4 keine abzufertigenden Flugzeuge mehr aufnehmen kann, die Abfertigung von Flugzeugen auf dem Vorfeld 2 durchgeführt werden, sind bis zu 30 Minuten mehr an Gesamtumschlagszeit gegenüber der Abfertigung von Vorfeld 4 zu veranschlagen. Bei einer Beanspruchung des Vorfeldes 1 ergibt sich eine Verlängerung der Gesamtumschlagszeit von bis zu 60 Minuten (Blatt 6 des Erläuterungsberichtes).

Diese Ausweitung der Gesamtumschlagszeit führt zu Einschränkungen der Geschäftsprozesse von DHL und stellt das Gesamtkonzept der Abfertigung von KEP-Verkehr, wie dieses vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 9. November 2006 (BVerwG, a.a.O., Rn. 54), bestätigt worden ist, in Frage. Der Betrieb eines Luftfrachtdrehkreuzes durch DHL auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle hat zwingend zur Voraussetzung, dass die erforderlichen Abstellpositionen auf einem Vorfeld in unmittelbarer Nähe zu den Abfertigungseinrichtungen von DHL auf der Landseite (Warehouse), hier auf dem Vorfeld 4 bereitgestellt werden. Damit verfehlt eine dauer-

hafte Schaffung von Vorfeldpositionen auf anderen Vorfeldflächen, etwa auf den Vorfeld 2 und 1 oder gar auf Vorfeldern nördlich der Bundesautobahn A 14, das Planungsziel, das sich aus der Struktur des Luftfrachtdrehkreuzes von DHL auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ergibt.

Seite 37

- 6.4 Die Alternativenprüfung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens ist kein Selbstzweck. Die Erforderlichkeit einer Alternativenprüfung folgt aus den Anforderungen des Abwägungsgebotes: Ernsthaftes sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, B. vom 17. Dezember 2009 - 7 A 7.09 -, Rn. 5). Im vorliegenden Fall scheiden deshalb Alternativen, die darauf hinauslaufen, Vorfeldflächen/Hochbauzonen/Enteisungsflächen abseits des Vorfeldes 4 und der landseitigen Abfertigungseinrichtungen von DHL in Anspruch zu nehmen oder zu errichten, aus, da sie allesamt keine sich ernsthaft anbietenden Alternativlösungen darstellen.
- 6.5 Darüber hinaus genügt die Änderung eines Planfeststellungsbeschlusses nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes dem Abwägungsgebot, und zwar auch hinsichtlich etwaiger Alternativen, wenn das Vorhaben, so wie es jetzt geplant ist, mit denselben Erwägungen abwägungsfehlerfrei (im Ausgangsplanfeststellungsbeschluss) hätte zugelassen werden können, wenn es sogleich zur Entscheidung gestellt worden wäre (so ausdrücklich: BVerwG, U. vom 17. Dezember 2009 - 7 A 7.09 -, Rn. 34). Es liegt auf der Hand, dass die mit diesem Planfeststellungsantrag verfolgte Erweiterung der

Ramp 4 (unter Einschluss der Enteisungsfläche, der Schneedeponie, der Fläche für Nebenanlagen) sowie der Hochbauzone und der Verbindungen zur Start-/Landebahn Nord und Süd nach den Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Urteil vom 9. November 2006 hätte zugelassen werden können, wenn sie seinerzeit sogleich zur Entscheidung gestellt worden wäre. Das Änderungsverfahren, wie es mit dem hier gestellten Antrag verfolgt wird, wirft auch aus diesem Gesichtspunkt in abwägungserheblicher Weise Fragen der Alternativenprüfung (unter gleichzeitiger Außerachtlassung des Planungszieles) nicht auf.

- 6.6 Als Alternative scheidet aber auch der Verzicht auf das Vorhaben (Nullvariante) aus. Bleibt der Ausbau des Vorfeldes 4, die Neuordnung der Hochbauzone, die bessere Erschließung des Vorfeldes 4 durch die zur südlichen und nördlichen Start-/Landebahn vorgesehenen Rollwege nebst Nebenanlagen aus, führt dies dazu, dass sich die gegenwärtigen Engpässe in der Abfertigung des Frachtaufkommens im Rahmen des Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle mit einer weiteren Verlängerung der Mindestumschlagszeiten verschärfen. Zugleich ist Verkehr im Rahmen des Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle abzuweisen.

Das Gutachten des Sachverständigen Intraplan Consult GmbH „Luftverkehrsprognose 2032 für den Flughafen Leipzig/Halle“ kommt zu dem Ergebnis, dass im Prognose-nullfall (ohne Erweiterung) nur 80 % der prognostizierten Nachfrage realisiert werden kann. Zusätzlich ist in diesem Fall von betrieblichen Nachteilen auszugehen, da zahlreiche, zum Teil aufwendige (zeitaufwändige und sicherheitskritische) Umschleppungen in den Abfertigungsvorgängen erforderlich werden. Im Prognose-nullfall können

in der Bemessungsnacht maximal 75 gleichzeitige Flugzeugabstellungen durchgeführt werden; im Planungsfall, der der Nachfrage entspricht, sind – bei der beantragten Erweiterung des Vorfeldes 4 – 87 gleichzeitige Flugzeugabstellungen in der Bemessungsnacht maximal möglich (hierzu im Einzelnen: Luftverkehrsprognose 2032 für den Flughafen Leipzig/Halle, Blatt 59).

Seite 39

Die „Nullvariante“ ist nicht in Betracht zu ziehen, da sie die Entwicklung des Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle verhindert, wie diese auch durch die Zielsetzungen der Länder Sachsen-Anhalt und Sachsen landesplanerisch vorgegeben ist.

- 6.7 Etwas anderes folgt auch nicht aus Gründen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Begriff der „vernünftigen Alternative“ in § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG steht in einem engen Zusammenhang mit den Planungszielen, die mit einem Vorhaben verfolgt werden. Alternativen, die hier das Planungsziel nicht erfüllen können, haben auch bei der Alternativenprüfung innerhalb der Umweltverträglichkeitsprüfung außer Betracht zu bleiben. Von einer in der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigenden Alternative kann dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine planerische Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässig Weise verfolgten Ziele nicht verwirklicht werden könnten.

7. Grundlagen der Ermittlung der Auswirkungen

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat ermittelt, welche Auswirkungen die von ihr beantragte Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 i.d.F. seiner Änderungen und Ergänzungen durch das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben im Gefolge hat.

- 7.1 Nach der Rechtsprechung können dem zur Planfeststellung beantragten Änderungsvorhaben nur diejenigen Auswirkungen zugerechnet werden, die durch die Änderung bewirkt werden. Eine bereits durch eine luftrechtliche Genehmigung oder eine luftrechtliche Planfeststellung erfolgte Zulassung von Anlage und Betrieb von Flugbetriebsflächen, Hochbauzonen oder anderen Anlagen eines Verkehrsflughafens ist der beabsichtigten Änderung nicht zuzurechnen. Der rechtlich gesicherte Bestand eines Verkehrsflughafens ist im Falle seiner Änderung keiner erneuten Planfeststellung und damit auch nicht einer (erneuten) Abwägung der widerstreitenden Belange zuzuführen
- 7.2 Ausschließlich die Änderung, die mit der jetzt verfolgten Planfeststellung begehrt wird, ist Gegenstand der Auswirkungsbetrachtung und damit der Abwägungsentscheidung, die einem etwaigen Änderungsplanfeststellungsbeschluss zugrunde liegt. Diese Auswirkungen des Änderungsvorhabens sind für den Prognosenullfall und den Planungsfall prognostisch zu ermitteln.
- 7.2.1 Die hierzu von der Flughafen Leipzig/Halle GmbH in Auftrag gegebenen Gutachten gehen von einem Prognosehorizont 2032 aus. Dieser Prognosehorizont bemisst sich nach dem vom Bundesverwaltungsgericht für eine Prognose als angemessen erachteten Zeitraum (zehn bis 15 Jahre).

Die Ermittlung der im Prognosenull- bzw. im Planfall zu erwartenden Auswirkungen hat sich nicht an der technischen Maximalkapazität des Flughafensystems, sondern an dem Prognosedatum 2032 orientiert. In der Rechtsprechung ist geklärt, dass für die Auswirkungsermittlung nicht abstrakte Kapazitätserwägungen maßgeblich sind.

Abzustellen ist vielmehr auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen, das in einem überschaubaren Zeitraum zu erwarten ist. Vor diesem Hintergrund hat es das Bundesverwaltungsgericht hinsichtlich von Verkehrsflughäfen als sachgerecht erachtet, mit den Fluglärmrechnungen an der Luftverkehrsprognose anzuknüpfen (BVerwG, U. vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116 Rn. 354 m.w.N.). Dieses Vorgehen wird auch durch § 3 Abs. 1 FluLärmG bestätigt, wonach die Ermittlung der Lärmbelastung unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebes zu erfolgen hat (vgl. zum Ganzen auch: BayVGH, U. vom 19. Februar 2019 - 8 A 11.40040 u.a. -, Rn. 467).

Seite 41

- 7.2.2 Das Gutachten „Luftverkehrsprognose 2032 für den Flughafen Leipzig/Halle“ stellt fest, dass im Basisjahr 2018 das bestehende Vorfeld 4 am Bemessungstag (hierzu Blatt 37 des Gutachtens) nahezu voll ausgelastet war (Blatt 42 des Gutachtens i.V.m. Abbildung 4-3). Für den Prognosenullfall wurde jedoch nicht das Basisjahr 2018 zugrunde gelegt, sondern es wurde eine Ausnutzung noch vorhandener, noch geeigneter Flächenreserven und die Ausnutzung betrieblicher Möglichkeiten unterstellt. So stehen im Prognosenullfall im Jahre 2032 (ohne Erweiterung) auf dem Vorfeld 4 die bereits heute bestehenden Flächen zur Verfügung nebst vier Code-E-Positionen im angelagerten Vorfeldbereich. Weiterhin ist im Prognosenullfall mit einer heute zu Spitzenzeiten praktizierten und soweit überhaupt möglich sich verstärkenden Nutzung des Vorfeldes 2 zu rechnen: Die bestehenden Vorfeldpositionen werden von DHL im gleichen Umfang wie im Basisjahr genutzt, hinzu treten jedoch Nutzungen auf bereits planfestgestellten, in der Zwischenzeit noch zu realisierenden Flächen des bereits planfestgestellten Vorfeldes 2. Zuzüglich stehen auf dem Vorfeld 1 Abstellpositionen zur Verfügung,

welche gelegentlich nachts aufgrund geringerer Abstellungen im Passagierverkehr theoretisch von DHL genutzt werden können (zu den spezifischen Annahmen des Gutachters für den Prognosenullfall, Luftverkehrsprognose 2032, Blatt 48 ff.). Auf dieser Grundlage hat der Gutachter festgestellt, dass unter Berücksichtigung der spezifischen Annahmen für den Prognosenullfall 75 Abstellpositionen am Bemessungstag bereitgestellt werden können (Luftverkehrsprognose 2032, Blatt 54 f. mit Tabelle 4-5). Im Planungsfall, d.h. unter Berücksichtigung der zur Planfeststellung beantragten Erweiterung des Vorfeldes 4, stehen 87 Abstellpositionen zur Verfügung. Dies deckt, wie der Gutachter festgestellt hat, die Nachfrage im Jahr 2032 ab (Blatt 43 ff., Blatt 47 mit Abbildungen 4-8 und 4-9).

- 7.2.3 Aus der Gegenüberstellung von Prognosenullfall und Planungsfall ergibt sich, dass im Basisjahr 2018 44.949 Flugbewegungen von DHL auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle durchgeführt worden sind, die im Prognosenullfall um 23 % auf 55.260 ansteigen. Im Planfall erhöht sich das Flugbewegungsaufkommen von DHL in Leipzig um 41 % auf 63.367. Hieraus ergibt sich eine der Erweiterung des Vorfeldes 4 zuzurechnende Verkehrsmehrung von 8.107 Flugbewegungen.
- 7.3 Da für die Fluglärmrechnungen der gesamte Flugverkehr zu betrachten ist, hat das Gutachten „Luftverkehrsprognose 2032“ auch für die übrigen Verkehrssegmente, nämlich den Personenverkehr, den übrigen Luftfrachtverkehr und sonstigen Flugverkehr eine Prognose für das Jahr 2032 durchgeführt. Diese Flugbewegungsprognose baut auf auf der vom Gutachter durchgeführten Nachfrageprognose auf (hierzu Blatt 60 ff. des Gutachtens „Luftverkehrsprognose 2032“). Die Nachfrageprognose beruht insbesondere auf der aktuellen Fluggastbefragung 2017

des Flughafen Leipzig/Halle (Flughafenwahlmodell), segmentspezifisch nach Quelle-Ziel-Märkten, Reisezwecken und Airline Cluster (hierzu Blatt 61 des Gutachtens).

Seite 43

Das Gutachten „Luftverkehrsprognose 2032“ hat ermittelt, dass die Flugbewegungen im Passagierflug von dem Basisjahr 2018 22.713 Flugbewegungen im Prognosenullfall wie auch im Planungsfall auf 29.816 Flugbewegungen ansteigen. Im Frachtverkehr ist zwischen Prognosenullfall und Planungsfall von im Jahre 2018 45.795 Flugbewegungen im Prognosenullfall ein Anstieg auf 69.018 und im Planungsfall auf 77.125 Flugbewegungen zu erwarten. Dies alles weist die Tabelle 6-1 der „Luftverkehrsprognose 2032“ (Blatt 29) aus. Der Darstellung der Gesamtergebnisse der Flugbewegungen nebst Analyse der Tabelle 6.1 ist zu entnehmen, dass die Zuwächse in den Flugbewegungen gegenüber 2018 für den Prognosenullfall und dem Planungsfall im Passagierverkehr und im Frachtverkehr gleich sind mit Ausnahme des auf DHL zurückzuführenden KEP-Verkehrs. Ausschließlich diese Mehrung von 8.107 Flugbewegungen sind dem zur Planänderung beantragten Ausbauprojekt zuzurechnen.

Die von der Luftverkehrsprognose 2032 ermittelten Flugbewegungsdaten im Prognosenullfall und im Planungsfall sind von dem Sachverständigen das Datenerfassungssystem „DES“ detailliert aufbereitet worden, wie auf Blatt 79 ff. der „Luftverkehrsprognose 2032“ im Einzelnen dargestellt. Die wesentlichen Kennziffern für die Flugbewegungen in dem Prognosenullfall und im Planungsfall sind in der Tabelle 6.2 der „Luftverkehrsprognose 2032“ ausgewiesen. Die detaillierte Aufbereitung der Flugbewegungsdaten befindet sich im Anhang zur Luftverkehrsprognose 2032.

7.4 Berechnung des Fluglärms

Auf der Grundlage der detaillierten Aufbereitung der Flugbewegungsdaten für die sechs verkehrsreichsten Monate durch die „Luftverkehrsprognose 2032“ für den Prognosenullfall und den Planungsfall 2032 hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH die Datenerfassungssysteme für den Prognosenullfall und den Planungsfall 2032 erarbeiten lassen. Diese Datenerfassungssysteme sind ebenso wie der Bericht des Gutachters AVIA Consult GmbH über die Erstellung der Datenerfassungssysteme für den Planfall 2032 und den Prognosenullfall 2032 sind dem Planfeststellungsantrag nachrichtlich beigelegt. Hierauf wird Bezug genommen.

- 7.4.1 Die Erarbeitung der Datenerfassungssysteme und der hierauf aufbauenden Berechnung des im Prognosenullfall und im Planungsfall zu erwartenden Fluglärms ist unter der Geltung des nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 i.d.F. des Ergänzungsbeschlusses vom 27. Juli 2007 in Kraft getretenen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (BGBl. I, S. 2550) und der gleichzeitigen Änderung von § 8 Abs. 1 LuftVG erfolgt.

Nach § 8 Abs. 1 LuftVG sind im Rahmen der Abwägung, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt, zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) zu beachten. Überdies regelt nach § 13 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG das FluLärmG in seiner Neufassung für die Umgebung von Flugplätzen mit Wirkung auch für das Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG abschließend die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen

einschließlich der zugrunde liegenden Schallschutzanforderungen, nach § 9 Abs. 1 bis 4 und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches in der Umgebung neuer oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze nach § 9 Abs. 5 und Abs. 6 des Gesetzes.

Seite 45

Soweit in einer Planfeststellung, die bis zum 6. Juni 2007 erteilt worden ist, weitergehende Regelungen, wie etwa der Planfeststellung vom 4. November 2004 i.d.F. der Änderung vom 9. Dezember 2005 getroffen sind, bleiben diese (ausschließlich) in ihrem Bestand unberührt, § 13 Abs. 1 Satz 2 FluLärmG.

- 7.4.2 Die Datenerfassungssysteme für die Berechnung des Fluglärms im Prognosenullfall und im Planungsfall beruhen auf § 3 nebst der Anlage zu § 3 des FluLärmG sowie der auf der Grundlage von § 3 Abs. 2 des Fluglärmgesetzes am 27. Dezember 2008 erlassenen 1. Verordnung zur Durchführung des FluLärmG (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen – 1. FlugLSV, BGBl. I, S. 2980), zuletzt geändert durch Art. 11 Abs. 9 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I, S. 2745). Zugleich beruhen die Datenerfassungssysteme auf § 2 Abs. 1 der 1. FlugLSV i.V.m. der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) vom 19. November 2008 (BAnz. Nr. 195a vom 23. Dezember 2008) die Berechnung der Lärmindizes ist nach § 4 der 1. FlugLSV entsprechend der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) vom 19. November 2008 (BAnz. Nr. 195a vom 23. Dezember 2008) erfolgt. Der Zuschlag zur Berücksichtigung der zeitlich variierenden Nutzung der einzelnen Betriebsrichtungen (3-Sigma) gemäß der Anlage zu § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, § 4 Abs. 1 Satz 2 der 1. FlugLSV ist berücksichtigt worden. Auf den Bericht über die Erstellung der Datener-

fassungssysteme (DES) für den Planfall 2032 und den Prognosenullfall 2032 der AVIA Consult GmbH wird auch insoweit Bezug genommen.

Seite 46

- 7.5 Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat die Datenerfassungssysteme für den Planfall 2032 und den Prognosenullfall 2032 der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Prüfung und Validierung vorgelegt. Mit Schreiben vom 5. Mai 2020 hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mitgeteilt, dass sie „eine Validierung des flugbetrieblichen Teiles beider Datenerfassungssysteme mit QSI vom 8. April 2020 entsprechend den Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm mit folgendem Ergebnis durchgeführt hat:

„Die DFS kann die Plausibilität des Routensystems beider Datenerfassungssysteme bestätigen. Im Ergebnis ist dieser flugbetriebliche Teil in beiden Datenerfassungssystemen plausibel und es spricht aus der Sicht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, nichts gegen die Verwendung.“

Das Schreiben der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vom 5. Mai 2020 befindet sich ebenfalls bei den dem Planfeststellungsantrag nachrichtlich beigegebenen Unterlagen.

- 7.6. Berechnung des Bodenlärms
- 7.6.1 Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 1. FlugLSV sind Gegenstand der Datenerfassung über den Flugbetrieb und damit Gegenstand der Berechnung des Fluglärms auf der Grundlage des Fluglärmgesetzes i.V.m. der 1. Fluglärmschutzverordnung die Daten über die Flugbewegungen, die vom Flugplatz ausgehen (Abflüge) und die zum Flugplatz führen (Anflüge), die Platzrundenflüge am Flugplatz, die Überflüge über eine Start- und Landebahn niedriger Höhe ohne Bodenkontakt, die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem

Start und nach der Landung sowie der Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge.

Seite 47

7.6.2 Dies hat zur Folge, dass folgende Geräuschquellen von der Ermittlung und der Berechnung des Fluglärms auf der Grundlage des Fluglärmgesetzes (und der 1. FlugLSV) nicht erfasst werden: Kfz-Fahrten (Flugzeugschlepper, Crew- und Passagierbusse, Betankungsfahrzeuge usw.), Einsatz der mobilen Bodenstromversorgung (GPU) an einzelnen Abfertigungspositionen, Triebwerksprobeläufe, Frachtabfertigung (Be- und Entladung der Luftfahrzeuge, Ladegeräusche bei Anlieferung und Abholung von Fracht per Kfz), alle landseitigen Geräusche, die im Zusammenhang mit dem Frachtzentrum stehen (An- und Abfahrt Lkw/Van; An- und Abfahrt Mitarbeiter; Betrieb der Parkhäuser und sonstige Anlagen), d.h. jeglicher flughafeninduzierte Verkehr. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat den sich hieraus ergebenden Bodenlärm für den Prognosenullfall und den Planfall 2032 ermitteln lassen. Auf das den Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich beigefügte „Bodenlärmgutachten, Flughafen Leipzig/Halle“, cdf Schallschutz, wird Bezug genommen.

7.6.3 Um den flughafeninduzierten Verkehr auf dem den Flughafen umgebenden Straßennetz zu ermitteln, hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH für den Netzfall 0 (Netzvariante ohne DHL-Erweiterung, und mit zusätzlicher Anbindung des Bebauungsplanes der Stadt Leipzig Nr. 422 an die B6) und den Netzfall 1 (Netzvariante mit DHL-Erweiterung, jedoch mit zusätzlicher Anbindung des Bebauungsplanes der Stadt Leipzig Nr. 422 an die B6) ermitteln lassen. Die verkehrsplanerische Untersuchung des IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und Verkehrssysteme „Erweiterung von DHL am Flughafen Leipzig, verkehrsplanerische Untersuchung“ ist Teil der nachrichtlich mit dem

Planfeststellungsantrag vorgelegten Unterlagen. Das Gutachten hat als Grundlage für die Bodenlärm- und Luftqualitätsberechnungen die für beide Netzfälle erforderlichen Verkehrsdaten im DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Montag bis Sonntag) ermittelt. Auf Nr. 5 des Gutachtens sowie die dem Gutachten beigefügten Abbildungen und Anlagen wird Bezug genommen. Die von der verkehrsplanerischen Untersuchung der IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme erarbeiteten DTV-Werte für den Netzfall 1 (Planungsfall) sind in die Berechnung des Bodenlärms eingegangen.

7.6.4 Das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben bezieht sich auf die Bereitstellung der für das Luftfrachtdrehkreuz der DHL erforderlichen Abstellpositionen (nebst Nebenanlagen). Wie die „Luftverkehrsprognose 2032“ darlegt, besteht der Mehrbedarf, der durch das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben abgedeckt werden soll, ausschließlich zur Nachtzeit (hierzu auch: BVerwG, U. vom 9. November 2006 - 4 A 2001.06 -, Rn. 45, 53/84 der Urteilsausfertigung). Aus diesem Grund ermittelt das Bodenlärmgutachten die Auswirkungen des Änderungsvorhabens zwar auch für den Tag, in dem sich keine relevanten Änderungen ergeben, insbesondere jedoch für den Nachtzeitraum (Blatt 4 des Gutachtens).

7.6.5 Die Emissionsdaten des landseitigen flughafeninduzierten Verkehrs werden auf der Grundlage der 16. BImSchV i.d.F. vom 18. Dezember 2014 und der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 ermittelt.

Dem Gutachter und der Flughafen Leipzig/Halle GmbH ist bekannt, dass sich die 2. Verordnung zur Änderung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-

schutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) im Gesetzgebungsverfahren befindet. Auf den Entwurf der Bundesregierung vom 8. April 2020 (BT-Drcks. 19/18471) wird Bezug genommen. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 3. Juli 2020 (BR-Drcks. 274/20) dem Entwurf der Verordnung mit Empfehlungen zugestimmt. Die 2. Verordnung zur Änderung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist noch nicht in Kraft getreten. Veröffentlicht jedoch sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkB1 2019, 698). Die Anordnung, den Beurteilungspegel für Straßen nach Abschnitt 3 i.V.m. Abschnitt 1 der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS 19 – zu berechnen, ist noch nicht in Kraft getreten.

Seite 49

Aus diesem Grunde hat der Gutachter die Berechnung in Anwendung der bisherigen Rechtsgrundlagen durchgeführt, bestätigt durch die Übergangsregelung des § 6 des Entwurfes der 2. Verordnung zur Änderung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Hiernach richtet sich die Berechnung der Beurteilungspegel für die jeweiligen Abschnitte eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften der Verordnung in der bis zum Inkrafttreten der geänderten Verordnung geltenden Fassung, wenn vor dem Inkrafttreten der Änderungsverordnung der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt worden ist. Dies gestattet es nicht, zum Zeitpunkt der Einreichung des Planfeststellungsverfahrens vor Inkrafttreten der 2. Verordnung zur Änderung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bereits § 3 Abs. 1 i.V.m. den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS 19 anzuwenden.

8. Die Lärmauswirkungen

8.1 Fluglärm

- 8.1.1 Das Lärmphysikalische Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Fluglärmbelastung tags im Prognosenullfall und im Planungsfall 2032 nur geringfügig unterscheiden. Insoweit wird auf Bild 2-1 und 3-1 des Lärmphysikalischen Gutachtens Bezug genommen. Wohl liegt aber eine Änderung gegenüber dem Lärmschutzbereich vor, der durch Verordnung der Sächsischen Staatsregierung vom 30. Januar 2012 für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle bekannt gemacht worden ist. Diese Änderungen sind allerdings nicht auf das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben, sondern ausschließlich darauf zurückzuführen, dass der Berechnung ein abweichender Prognosezeitraum (2032) und veränderte Datenerfassungssysteme zugrunde liegen

Die Fluglärmbelastung nachts für den Prognosenullfall ist im Bild 2-2, die Fluglärmbelastung nachts im Planfall 2032 im Bild 3-2 des Lärmphysikalischen Gutachtens ausgewiesen. Aus dem Vergleich beider Darstellungen ergibt sich die auf das Änderungsvorhaben zurückzuführende Lärmzunahme nachts.

- 8.1.2 Den Darstellungen ist ebenso wie den Erläuterungen des Lärmphysikalischen Gutachtens zu entnehmen, in welcher Weise sich die Fluglärmbelastung nachts in der Umgebung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle im Prognosenullfall und im Planungsfall 2032 unterscheidet. Hierauf wird Bezug genommen. Im Detail zu Bild 4 des Lärmphysikalischen Gutachtens ist dargestellt, wo sich ausbaubedingt an der Grenze des Lärmschutzbereichs der äquivalente Dauerschallpegel nachts um 2 dB(A) erhöht. Rechtliche Folge

dieser Veränderung ist, dass die beabsichtigte bauliche Erweiterung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle wesentlich im Sinn von § 2 Abs. 2 Satz 4 FluLärmG ist. Hiernach sind für die unter Berücksichtigung des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens erforderliche Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches nicht mehr die Werte für bestehende zivile Flugplätze, sondern die Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze, § 2 Satz 1 Nr. 1 FluLärmG zugrunde zu legen.

Seite 51

- 8.1.3 Das Lärmphysikalische Gutachten hat auch ermittelt, ob im Prognosenullfall und im Planungsfall außerhalb des bereits planfestgestellten Flughafengeländes unzumutbare Lärmauswirkungen auftreten. Das Gutachten hat sich hierbei, um den Rahmen unzumutbarer nächtlicher Lärmbelastung abzustecken, von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts leiten lassen. Hiernach ist mit der Grenzmarke eines äquivalenten Dauerschallpegels nachts von 60 dB(A) den verfassungsrechtlichen Schutzanforderungen Rechnung getragen (BVerwG, U. vom 16. März 2006-4 A 1075/04-Rn. 374 ff. juris; BVerwG, B. vom 25. April 2018-9 A 16.16- Rn.86 juris, jeweils m.w.N.). Diese Werte bedürfen nach Auffassung der Antragstellerin in Bezug auf die Beurteilung von Fluglärm auch unter Berücksichtigung der Werte, die § 2 Abs. 2 FluLärmG bestimmt hat, nicht der Korrektur.

Das Bild 9 des Lärmphysikalischen Gutachtens weist den Verlauf der Linien eines äquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) im Prognosenullfall und im Planfall aus. Die planliche Darstellung in Bild 9 macht deutlich, dass der Verlauf der 60-dB(A) im Prognosenullfall und im Planungsfall 2032 nahezu gleich ist. Ausschließlich die nach Osten und Westen gerichteten Spitzen der Lärmlinien weisen Erweiterungen der Lärmlinie im Planfall, überwiegend in unbebautem Gebiet aus.

Das Bild 9 des lärmphysikalischen Gutachtens enthält auch die Darstellung des Übernahmegebietes, das der Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 in Nr. A II 4.3 i.V.m Anlage 3 festgesetzt hat. Die Darstellung in Bild 9 des lärmphysikalischen Gutachtens weist aus, dass die Linien eines äquivalenten Dauerschallpegels nachts von 60 dB(A) außerhalb des seinerzeit planfestgestellten Übernahmegebietes verlaufen

8.2 Bodenlärm

8.2.1 Für den Bodenlärm ist der Bereich als Untersuchungsraum berücksichtigt worden, in dem durch flughafenbetriebsbedingte Geräusche ein äquivalenter Dauerschallpegel L_{eq} _{nachts} von 35 dB(A) überschritten wird. Hiermit ist nach dem Gutachten sichergestellt, dass alle aus dem Flughafenbetrieb resultierenden Geräuschwirkungen in die Lärmbeurteilungen einbezogen sind. Teilquellen, deren äquivalenter Dauerschallpegel um mehr als 10 dB(A) unter den anderen Teilquellen liegen, sind für Auswirkungsbetrachtungen nicht relevant, da sie keine Veränderungen des Gesamtlärms bedingen.

8.2.2 Die Ergebnisse der Bodenlärmberechnung sind als Einzelpunktberechnung in Anhang 4 des Bodenlärmgutachtens sowie in den Rasterlärmkarten in Anhang 5 des Gutachtens für den Prognosenullfall (Anhang 5.1) sowie für den Planfall (Anhang 5.2) dargestellt. Insoweit wird Bezug genommen. Die Differenzlärmkarte im Anhang 5.3 des Gutachtens weist aus, dass die Bodenlärmsituation durch das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben eine deutliche Verschiebung nach Osten mit sich bringt. So ist im Osten und im Nordosten die Wohnbebauung in Radefeld und in Teilbereichen von Freiroda von einer Lärmzunahme von 2 dB betroffen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der

Bodenlärm im Planfall nachts in Radefeld lediglich 30 bis 36 dB(A) und in Freiroda maximal 43 dB(A) beträgt. Im Süden beträgt im Planfall die Lärmzunahme im Bereich der nördlichen Bebauung von Modelwitz sowie in Lützschena ca. 2 dB(A) gegenüber dem Prognosenußfall. Allerdings beträgt die Bodenlärmbelastung im Planfall nachts in Lützschena weniger als 40 dB(A) und in Modelwitz 40 bis 43 dB(A).

Seite 53

Im Übrigen wird auf das Bodenlärmgutachten und die dem Gutachten beigefügten Anhänge, insbesondere die Differenzlärmkarten in Anhang 5.3.1 und 5.3.2 Bezug genommen.

8.3 Gesamtlärm

8.3.1 Die Antragstellerin hat auch untersuchen lassen, ob an den verschiedenen Immissionsorten die dort von anderen Geräuschquellen als Flugbewegungen erzeugten Immissionen zu einer Erweiterung der in Bild 9 ausgewiesenen Lärmkonturen eines äquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) nachts führen. Dies trägt dem von der Rechtsprechung anerkannten Grundsatz Rechnung, dass Lärm unterhalb dieser Lärmbelastung nachts grundsätzlich verkehrsträgerbezogen zu ermitteln ist und sich die Berechnungsmethoden für die einzelnen Lärmquellen unterscheiden. Nach der Rechtsprechung ist es deshalb unterhalb der Grenze verfassungsrechtlicher Unzumutbarkeit von Lärmauswirkungen nicht geboten, einen Summenpegel zu bilden.

8.3.2 Die Zusammenstellung der Immissionsorte mit den dazugehörigen Immissionswerten aus den verschiedenen Geräuschquellen nachts ist dem Bodenlärmgutachten unter Anhang 4.2 (Berechnete Bodenlärmpegel) und Anhang 4.3

(Teilpegel der Schallquellengruppen) ausgewiesen in Dauerschallpegeln zu entnehmen.

Seite 54

- 8.3.3 Bodenlärm kann zu einer Erweiterung der Linie des fluglärmbezogenen äquivalenten Dauerschallpegels (hier 60 dB(A)nachts) nur führen, wenn der Dauerschallpegel des Fluglärms knapp unter 60 dB(A) liegt und der Beitrag des Bodenlärms in etwa 50 dB(A) Dauerschallpegel beträgt.

Aus dem Anhang 4.2 des Bodenlärmgutachtens kommen für eine derartige Betrachtung die Immissionsorte SKE 14 (Bodenlärm: 48 dB(A)), SKE 15 (BL 52,6 dB(A)), SKE 27 (BL 48,5 dB(A)) und SKE 28 (BL 49,8 dB(A)) in Betracht. Für den Immissionsort SKE 14 ergibt sich unter Berücksichtigung eines nächtlichen Fluglärms von L_{Aeq} 58,9 ein Summenpegel von 59,2 dB(A), an dem Immissionsort SKE 15 bei einem nächtlichen Fluglärmpegel von 64,6 dB(A) ein Summenpegel von 64,9 dB(A), an dem Immissionsort SKE 27 bei einem nächtlichen Fluglärmpegel von 58,6 dB(A) ein Summenpegel von 59,0 dB(A) und an dem Immissionsort SKE 28 bei einem nächtlichen Fluglärmpegel von 60,5 dB(A) ein Summenpegel von 60,9 dB(A).

Die Immissionsorte SKE 15 und 28 liegen bereits innerhalb der Fluglärmkontur eines äquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) nachts. Die Immissionsorte SKE 14 und SKE 27, an denen der Bodenlärm ebenfalls zu einer Erhöhung des Dauerschallpegels von 0,3 dB(A) führt, liegen nach wie vor außerhalb der Fluglärmkontur von 60 dB(A) nachts. Einer Anpassung dieser Fluglärmkontur unter Berücksichtigung des für den Prognosenußfall und den Planungsfall ermittelten Bodenlärms bedarf es nicht. Im Übrigen wird auf das Bodenlärmgutachten und die Zusammenstellung in Anhang 9 dieses Gutachtens (Gesamtlärm) Bezug genommen.

8.4 Baubedingte Schallimmissionen

8.4.1 Dem Planfeststellungsantrag ist nachrichtlich die Studie zur Abwicklung der Baumaßnahmen beigelegt. Auf diese Studie und das in der Studie enthaltene Kartenmaterial wird Bezug genommen.

8.4.2 Teil der Planfeststellungsunterlagen ist auch die nachrichtlich vorgelegte „Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) und Erschütterungsimmissionen“.

Die Untersuchung stellt fest, dass die ausschließlich am Tag vorgesehenen Bauarbeiten in der Umgebung des Bauvorhabens keine erheblichen Störungen und Belästigungen durch Baulärm bewirken werden. Für die nördlich des Baufeldes gelegenen Ortschaften Freiroda und Radefeld werden maximale Beurteilungspegel von 47 dB(A) bzw. 42 dB(A) ermittelt, für die südlich gelegenen Ortschaften Papitz und Modelwitz(-Nord) Beurteilungspegel von 48 dB(A) bzw. 47 dB(A). Damit wird der Immissionswert für ein Allgemeines Wohngebiet nach der AVV Baulärm von 55 dB(A) tags in allen Baulärmsituationen um mehr als 5 dB(A) unterschritten.

Die Antragstellerin wird überdies die Empfehlungen des Gutachtens zur Minimierung von Auswirkungen (Bl. 21 des Gutachtens) beachten.

9. Luftschadstoffe

9.1 Das mit den Antragsunterlagen vorgelegte Luftqualitätsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Jahresmittelwerte der für das Jahr 2032 prognostizierten Luftschadstoffkonzentrationen im beurteilungsrelevanten Bereich

außerhalb des Flughafens sowohl für den Prognosenullfall, also ohne Vorhabenrealisierung, als auch für den Planfall, d.h. mit Vorhabenrealisierung, unterhalb der in der 39. BImSchV festgesetzten Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit liegen. Die Modellberechnungen des Gutachtens haben für die NO₂-Konzentrationen sowohl für den Prognosenullfall als auch für den Planfall Immissionskonzentrationen unterhalb der in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit ermittelt. Dies gilt im Falle von PM₁₀ und NO₂ sowohl hinsichtlich des Jahresmittelwertes als auch hinsichtlich der Kurzzeitwerte. An allen betrachteten Immissionsorten werden die Luftschadstoffwerte zum Schutze der menschlichen Gesundheit sowohl im Prognosenullfall als auch im Planfall eingehalten.

Das Luftqualitätsgutachten stellt fest, dass das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben außerhalb des Flughafengeländes keine relevante Zusatzbelastung der Stickstoffdeposition und des Säureeintrags im Gefolge hat. Für die umliegenden FFH- und SPA-Gebiete werden keine nennenswerten Mehrbelastungen durch das Vorhaben festgestellt.

Das Gutachten weist darauf hin, dass die Hintergrundbelastung für die Modellberechnung konservativ angesetzt ist; alle Hintergrundbelastungen spiegeln den Stand von 2018 wider. Dies hat zur Folge, dass die bis 2032 aufgrund des technischen Fortschrittes zu erwartende Reduktion nicht berücksichtigt wurde. Hieraus zieht das Gutachten den Schluss, dass die 2032 tatsächlich auftretende Hintergrundimmission niedriger sein dürfte, als in den Modellberechnungen angesetzt.

Das Gutachten stellt fest, dass an allen betrachteten Immissionsorten die Schadstoffgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit sowohl im Prognosenullfall als

auch im Planfall eingehalten werden.

Seite 57

- 9.2 Das Gutachten hat auf der Grundlage der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) i.d.F. vom 29. Februar 2008 und seiner Ergänzung vom 10. September 2008 die Geruchsbelästigung im Nahbereich des Flughafens ermittelt. Hierbei hat das Gutachten festgestellt, dass Geruchsstundenhäufigkeiten über 10 % bereits im Prognosenullfall außerhalb des Flughafengeländes für einen 250 bis 500 m Gürtel südlich der Start-/Landebahn Süd zu erwarten ist. Der in diesem Bereich liegende Wohnort weist in beiden Szenarien die höchste Geruchsstundenhäufigkeit der betrachteten Immissionsorte mit 13,1% (Prognosenullfall) bzw. 13,9% (Planfall) auf. Geruchsstundenhäufigkeiten über 10% wurden für den Planfall zusätzlich im Süden im Bereich zwischen DHL-Hub und nördlichem Zipfel von Schkeuditz-Papitz ermittelt, wo an zwei Immissionsorten (Wohnanwesen) die Geruchsstundenhäufigkeit von 10% überschritten wird. Auch für den äußersten Westen von Freiroda wurden im Planfall Geruchsstundenhäufigkeiten oberhalb von 10% prognostiziert. Immissions-orte wurden dort jedoch nicht betroffen.

Bei der Bewertung dieser Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Geruchsimmissions-Richtlinie weder Rechtsnorm ist, noch ihr die Qualität einer normenkonkretisierenden Verwaltungsvorschrift zukommt. Sie ist ein technisches Regelwerk, das für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Gerüchen nicht rechtssatzartig, insbesondere nicht im Sinn einer Grenzwertregelung, sondern lediglich in ihrer Bedeutung eines antizipierten generellen Sachverständigen-gutachtens als Orientierungshilfe herangezogen werden darf (hierzu: BVerwG, U. vom 27. Juni 2017 - 4 C 3.16 -; BVerwGE 159, 187 Rn. 12 m.w.N.; BVerwG, B. vom 4. Dezember 2018 - 4 B 3.18 -, Rn. 8 der Beschlussaus-

fertigung). Maßgeblich für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze bleiben die konkreten Umstände des Einzelfalles, die einer umfassenden Würdigung zu unterziehen sind. In diesem Zusammenhang ist nach Auffassung der Antragstellerin zu berücksichtigen, dass sich zu Lasten der Flughafenumgebung im Sinne unzumutbarer Gerüche die vom Sachverständigen ermittelten Werte für den Prognoseullfall und den Planungsfall nur unwesentlich unterscheiden.

Seite 58

10. Klima

Den Planfeststellungsunterlagen ist eine Klimaexpertise „Flughafen Leipzig/Halle – Erweiterung der Vorfeld- und Gebäudeflächen sowie der Flugbetriebsflächen“ (Analyse der Veränderung der klimaökologischen Situation durch das Projekt) beigelegt.

- 10.1 Der Untersuchung liegt für die Ermittlung der Zusammenhänge eine austauscharme, sommerliche Hochdruckwetterlage zugrunde, die häufig mit einer überdurchschnittlich hohen Wärmebelastung in den Siedlungsräumen sowie lufthygienische Belastungen einhergeht. Im Gegensatz hierzu wird der Siedlungsraum bei einer windstarken Normallage gut durchlüftet und eine Überwärmung kaum eintreten. Die windschwache Hochdruckwetterlage mit wolkenlosem Himmel im Sommer stellt also eine „Worst-Case-Betrachtung“ dar. Die Übersichtsmodellierung, die der Untersuchung zugrunde gelegt wird, ist mit dem Strömungs- und Klimamodell „Fitnah“ durchgeführt worden. Die Datengrundlagen, die in das Modell Eingang gefunden haben, sind unter Nr. 2 des Gutachtens (Blatt f.) dargestellt. Grundlagen der Modellrechnung mit dem mesoskaligen Stadtklimamodell „Fitnah-3D“ werden in Nr. 3 des Gutachtens erläutert. Insoweit wird Bezug genommen. Die

Klimamodellierung hat erbracht, dass die optimalen Schlaftemperaturen im Worst-Case-Fall im Siedlungsbereich von Schkeuditz durch das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben nicht beeinflusst werden kann (Blatt 10 des Gutachtens nebst Abbildung 6, Blatt 11 des Gutachtens).

Seite 59

- 10.2 Das Gutachten hat weiter festgestellt, dass durch die beabsichtigte bauliche Entwicklung auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle, wie sie Gegenstand des Planfeststellungsantrages ist, keinen wesentlichen Auswirkung auf den lokalen Luftaustausch des Untersuchungsgebietes hat: Mit der Umsetzung des Projektes (hierzu Abbildung 9 des Gutachtens) bleibt das Strömungsmuster von der Hochfläche in Richtung Leipziger Siedlungsrand weiterhin bestehen. Die Kaltluft gelangt somit noch immer in die Siedlungsflächen Leipzig. Das Gutachten weist darauf hin, dass in den lokalen thermischen Windsystemen eine besondere Bedeutung beim Abbau von Wärme- und Schadstoffbelastungen größerer Siedlungsräume zukommt. Das Gutachten stellt fest, dass großräumig eher eine Zunahme des Kaltluftvolumenstroms durch das beabsichtigte Vorhaben, als eine Abnahme zu erwarten ist. Insoweit wird auf Blatt 17 f. und Abbildung 12 des Gutachtens Bezug genommen.
- 10.3 Aus der Analyse der vom Gutachten untersuchten klimaökologisch relevanten Parameter geht, wie das Gutachten feststellt, hervor, dass das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben als klimaökologisch vertretbar eingestuft werden kann: Die klimaökologische Situation verschlechtert sich infolge der Bebauung auf der Planfläche (Vorfeldflächen) selbst, aber nicht wesentlich in den angrenzenden Quartieren der Städte Halle und Leipzig. Lediglich in einem verhältnismäßig kleinen und zudem unbewohnten Bereich in Leipzig ist eine Erhöhung der Temperatur und

eine Abnahme der Windgeschwindigkeit sowie eine (geringe) Abnahme des Kaltluftvolumenstroms noch zu beobachten. Eine Betroffenheit der Bevölkerung ist durch das beabsichtigte Vorhaben auf dem Flughafengelände nicht zu erwarten. Zudem hat das Gutachten ergeben, dass die (Hoch-) Fläche im Bereich „Schkeuditzer Straße/A14“ von großer Bedeutung für den Kaltlufthaushalt ist, da hier eine große Menge Kaltluft gebildet wird und hangabwärts von der Hochfläche in nahezu allen Himmelsrichtungen und somit auch in das Leipziger Stadtgebiet strömt: Dieses Strömungssystem bleibt auch mit der Realisierung des Vorhabens weiterhin bestehen, sodass die klimaökologische Beeinträchtigung des Vorhabens nur die Grenze ist (Blatt 22 des Gutachtens).

Seite 60

- 10.4 Die auf das Änderungsvorhaben zurückzuführende Mehrung um 8.100 Flugbewegungen ist nicht geeignet, Einfluss auf die globale Entwicklung des Klimas zu nehmen. Abgesehen davon ist die schon heute begonnene Einführung neuer Flugzeuge mit maßgeblich gesenktem Energiebedarf und reduziertem CO₂ Ausstoß zu berücksichtigen. Alternative Treibstoffe aus CO₂ werden schon heute hergestellt (Power-to-Liquid, Biomass-to-Liquid) und befinden sich bereits in der Markteinführung. Die Produktionsvoraussetzungen für die Herstellung dieser Treibstoffe in ausreichenden Mengen werden schon heute geschaffen. Diese alternativen Treibstoffe, deren Einsatz keiner wesentlichen Umrüstung der Flugzeuge bedarf, werden im Prognosezeitraum in erheblichem Umfang zur Verfügung stehen.

11. Natur und Landschaft

11.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Das mit der Planfeststellung verfolgte Vorhaben einer Änderung des am 4. November 2004 (i.d.F. der 14. Änderung) festgestellten Verkehrsflughafens Leipzig/Halle hat Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG zur Folge.

- 11.1.1 Zur Feststellung dieser Eingriffe, ihrer Erheblichkeit und der Frage, inwieweit unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen auszugleichen oder durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren ist, hat die Flughafen Leipzig/Halle GmbH einen landschaftspflegerischen Begleitplan erarbeiten lassen. Auf den Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, der nachrichtlich mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegt wird, wird Bezug genommen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan stellt eine integrierte Planung aller landschaftspflegerischen Maßnahmen dar, die sich aus der Eingriffsregelung sowie des Europäischen Habitat- und Artenschutzes ergeben. Die sich aus dieser Planung ergebenden Maßnahmen und Maßgaben werden mit folgenden Plänen zur Planfeststellung beantragt: Plan F 2g (Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen), Plan F9.310 (Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen A 5 und E 5), Pläne F 39 – F 46 (Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Einzelnen). Nachrichtlich ist den Planunterlagen der landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktplan (Pläne F 1j, F 1k), sowie der Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Änderungsnachweis (Plan F 2g-Ä 15) und der

Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Plan F 3) beigelegt. Die Maßnahmen im Einzelnen ergeben sich aus den im Anhang 8 i zum landschaftspflegerischen Begleitplan beigelegten Maßnahmenblätter, die ihrerseits ebenfalls zur Planfeststellung beantragt sind.

Seite 62

- 11.1.2 Das Betrachtungsgebiet der Konfliktanalyse der landschaftspflegerischen Begleitplanung umfasst die einzelnen Vorhabenflächen im Bereich der Start-/Landebahn Süd im Flughafengelände sowie den östlich sich anschließenden Erweiterungsbereich in der landwirtschaftlichen Flur. Dieses Plangebiet liegt im Naturraum Leipziger Land, hier im Bereich der sogenannten Landsberger Löss-Ebene, welche das Leipziger Land im Nordwesten abschließt (hierzu im Einzelnen Nr. 1.4 des Erläuterungsberichtes). Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung (Natura 2000) sind im Plangebiet nicht vorhanden. Dies gilt auch für geschützte Landschaftsbestandteile und Naturdenkmale. Naturschutzgebiete wie die Naturschutzgebiete „Luppeaue“ und „Saale-Elster-Aue“ liegen deutlich außerhalb des Plangebietes. Entsprechendes gilt für Landschaftsschutzgebiete. Die nächstgelegene Natura 2000-Schutzgebiete liegen südlich der Kernstadt Schkeuditz im Fluss-Auen-System der Weißen Elster beziehungsweise Luppe. Die Abschätzung der Auswirkungen auf die Erhaltungsziele der FFH-Gebiete „Leipziger Auensystem“, „Brösen, Glesien und Tannenwald“ und „Elster-Luppe-Aue“ sowie die SPA-Gebiete „Leipziger Auwald“, „Agrarraum und Bergbaufolgelandschaft bei Delitzsch“ und „Saale-Elster-Aue“ ist in den dem Antrag beigelegten Verträglichkeitsuntersuchungen niedergelegt.

Aufgrund dieser Untersuchungen sind erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete aus-

zuschließen. Das Vorhaben ist mit den jeweiligen Schutzzwecken und Erhaltungszielen verträglich.

Seite 63

- 11.1.3 Die Datengrundlagen, die der landschaftspflegerischen Begleitplanung zugrunde gelegt worden sind, befinden sich in den nachrichtlich dem Planfeststellungsantrag beigegebenen Unterlagen (Biotopkartenkartierungen nebst Berichten, faunistische Kartierungen, Brutvogelkartierungen, Untersuchungen auf Amphibien und Reptilien, Artenschutzgutachten Vereinsheim der Kleingartenanlage Scheuditz, Bericht Avifauna Freirodaer Weg 17-19 etc.) sind nachrichtlich dem Planfeststellungsantrag beigelegt.
- 11.1.4 Die Erfassung und Bewertung der Biotoptypen und Flora, der Säugetiere, der Vogelarten, der Reptilien und Amphibien, der Tragfalter u.a., der Habitats in Bezug auf die biologische Vielfalt erfolgte nach den, soweit hierfür vorhanden, zugrundeliegenden Anforderungen und Richtlinien. Die Bewertung des Schutzgutes Boden erfolgte in Anlehnung an die in § 2 Abs. 2 BundesbodenschutzG genannten Bodenfunktionen. Die übrigen Schutzgüter sind auf der Grundlage der hierfür erstatteten Fachgutachten und einer Aufnahme des vorhandenen Bestands erfasst und bewertet worden.
- 11.1.5 Als allgemeine Maßnahmen zur Verminderung und Vermeidung von Beeinträchtigungen sieht der landschaftspflegerische Begleitplan in Nr. 3.1 des Erläuterungsberichts die jahreszeitliche Beschränkung der Rodung von Gehölzbeständen und der Rekultivierung nicht mehr benötigter Baufelder außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten vor. Die Beanspruchung von Grünflächen in den Nebenflächen der Flugbetriebsflächen sind überdies auf das im landschaftspflegerische Begleitplan Plan 1 Fj dargestellten Umfang zu beschränken. Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Tatbestände sieht der landschaftspflegerische

Begleitplan unter Übernahme der Hinweise der Untersuchung zum speziellen Artenschutz unter Nr. 3.2 des Erläuterungsberichtes die Vermeidungsmaßnahmen V 01 (Fledermäuse), V 02 (Vögel – Beräumung Baufelder –), V 03 Vögel (Rückbau von Gebäuden usw.), V 04 Vögel (mögliche Besiedlung der Baustellen), V 05 Vögel (Abschränkung der Baufelder) vor.

Seite 64

- 11.1.6 Der landschaftspflegerische Begleitplan hat eine Konflikthanalyse vorgenommen und auf dieser Grundlage ermittelt, wo und in welcher Erheblichkeit Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind (Nr. 4 des Erläuterungsberichtes). Die hieraus ermittelten Beeinträchtigungen sind hinsichtlich ihrer bauzeitlichen, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, bewertet worden. Grundlage hierfür sind die vorliegenden technischen Planungen nebst den dazugehörigen Erläuterungsberichten. Der Bauablauf ist in der nachrichtlich den Planfeststellungsunterlagen beigegebenen Studie zur Abwicklung der Baumaßnahmen zu entnehmen. Etwaige betriebsbedingte Wirkungen sind den Immissionsgutachten (insbesondere Lärm, Schadstoffe) entnommen worden. Sie sind nach § 15 Abs. 2 BNatSchG auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Der landschaftspflegerische Begleitplan orientiert sich in seinem Kompensationskonzept an den in § 1 BNatSchG niedergelegten Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, wobei der quantitative Umfang der notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz nach der Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen ermittelt wird. Soweit es nach der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung erforderlich ist, vorab artenschutzrechtliche Maßnahmen zu ergreifen, damit die ökologische Funktion der von dem Vorhaben be-

troffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten räumliche Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (CEF-Maßnahmen), sieht der landschaftspflegerische Begleitplan in den zur Planfeststellung nachgesuchten Plänen F 9.310, F 39 – F 46, F 2g sowie der festzustellenden Maßnahme E 55 die entsprechenden Maßnahmen vor (hierzu wird im Einzelnen auf Nr. 5.2, 5.3, 5.4 des Erläuterungsberichtes Bezug genommen).

Seite 65

11.1.7 Der Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan kommt zu dem Ergebnis, dass die mit dem zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhaben, sei es im Hinblick auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung oder im Hinblick auf zu erwartende Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 15 BNatSchG die zu erwartenden Eingriffe, wie auch zur Planfeststellung nachgesucht, ausgeglichen beziehungsweise ein entsprechender Ersatz für Eingriffe geschaffen werden kann. Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf Natur und Landschaft sind vom Vorhaben nicht zu erwarten. Mit den in Nr. 6.4 des Erläuterungsberichts dargestellten Maßnahmen sind, wie der Erläuterungsbericht darstellt, alle unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen oder ersetzt. Ebenso wird durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen die artenschutzrechtlich erforderliche Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewährleistet.

11.2 FFH-Verträglichkeit

11.2.1 Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat mit den zur Planfeststellung vorgelegten Unterlagen nachrichtlich FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen zu den FFH-Gebieten DE 4539-301 „Brösen, Glesien und Tannenwald“, DE 4638-

302 „Elster-Luppe-Aue“, DE 4639-301 „Leipziger Auensystem“ und den SPA-Gebieten DE 4439-452 „Agrarraum und Bergbaufolgelandschaft bei Delitzsch“, DE 4631-451 „Leipziger Auwald“ und DE 4638-401 „Saale-Elster-Aue, südlich Halle“ vorgelegt.

Seite 66

Die Verträglichkeitsprüfungen haben untersucht, ob das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben baubedingte, anlagenbedingte beziehungsweise betriebsbedingte Wirkungen auf die Erhaltungsziele der FFH-/SPA-Gebiete im Gefolge haben kann. Die Verträglichkeitsuntersuchungen schließen Wirkungen durch Fluglärm, die Bauweise, durch den Verkehr und durch die Entwässerung wie aber auch durch projektbedingte Erhöhungen der Stickstoff- und Säureeinträge, die sich im Hinblick auf eine etwaige signifikante Mehrbelastung auf das Flughafengebiet beschränken, auf die Erhaltungsziele der Gebiete aus.

Die Verträglichkeitsuntersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass selbst geringe Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen und -arten, die direkt oder indirekt vom Schutzzweck des Gebietes erfasst werden, sicher auszuschließen sind. Da keine Beeinträchtigungen erfolgen, erübrigt sich die Frage nach der Erheblichkeit und auch die Frage nach möglichen Summationseffekten mit weiteren anhängigen Plänen und Projekten.

Auf die Verträglichkeitsprüfungen wird im einzelnen Bezug genommen.

11.3 Artenschutz

Den Planfeststellungsunterlagen ist nachrichtlich die Untersuchung „zur Prüfung des Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG“ beigegeben. Dieses Gutachten

soll feststellen, ob das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben Tatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG auslösen könnte, d.h. Tötung oder Störung gemeinschaftsrechtlich relevanter geschützter Tier- und Pflanzenarten beziehungsweise die Beschädigung ihrer Wuchsorte, Fortpflanzung- und Ruhestätten. Potentielle Wirkfaktoren (Nr. 3 des Gutachtens) können die Flächeninanspruchnahme, Effekte des Baubetriebes, Kulissenwirkung durch die für die Bauphase geplante Oberbodendeponie, beziehungsweise Schallemissionen in der Betriebsphase, Luftschadstoffe oder Stickstoffdepositionen sein. Zur Abgrenzung des Wirkraum-/Untersuchungsgebiets hat die Untersuchung Eingriffsflächen mit dauerhafter beziehungsweise vorübergehender Flächeninanspruchnahme zusätzlicher einer Arrondierung von 100 m zur Erfassung möglicher Störwirkungen zugrunde gelegt, wie in Abbildung 2 des Gutachtens dargestellt.

Die Untersuchung der Projektwirkungen auf Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie ist in Nr. 5.1 der Untersuchung enthalten. Die europäischen Vogelarten sind Gegenstand von Nr. 5.2 der Untersuchung. Insoweit wird jeweils Bezug genommen.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG CEF-Maßnahmen für die Arten Steinschmätzer, Braunkehlchen, Grauammer, Feldlerche geboten sind, wie dies in Nr. 6.1 der Untersuchung im Einzelnen dargestellt ist. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sieht das Gutachten für Fledermäuse (V 1) Vögel/Baufelder (V 2) Vögel/Rückbau von Gebäuden usw. (V 3), Vögel/mögliche Besiedlung der Baustellen (V 4) und Vögel/Abschrankung der Baufelder (V 5) vor.

Alle CEF-Maßnahmen sowie die erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen sind in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingegangen und zur Planfeststellung nachgeprüft worden.

Seite 68

12. Umweltverträglichkeitsstudie

- 12.1 Die Errichtung der Betrieb des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle ist, da er die Werte von Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG erfüllt, grundsätzlich nach § 6 UVPG umweltverträglichkeitspflichtig. Im vorliegenden Fall handelt es sich jedoch nicht um eine Neuerrichtung, sondern um die Änderung des bereits planfestgestellten Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, der zugleich einer Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. hierzu den Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004) unterzogen worden ist.

Wird, wie hier, durch das zur Planfeststellung nachgeprüfte Vorhaben der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle geändert, für den bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, besteht für das Änderungsvorhaben nur dann eine UVP-Pflicht, wenn eine allgemeine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann, § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH beantragt nach § 9 Abs. 4 in Verbindung mit § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG, für das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (ohne allgemeine Vorprüfung) durchzuführen. Zur Vorbereitung der Umweltverträglichkeitsprüfung legt die Flughafen Leipzig/Halle GmbH mit den Planunterlagen einen Umweltbericht nach § 16 UVPG vor. Der Umweltbericht enthält die Angaben nach § 16

Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 bis 7 UVPG. Der Umweltbericht wird mit dem Planfeststellungsantrag vorgelegt, damit er mit den übrigen zur Planfeststellung nachgesuchten Unterlagen ausgelegt werden kann, § 16 Abs. 2 UVPG. Auf den Umweltbericht wird im Einzelnen Bezug genommen.

Seite 69

12.2 Ergebnisse des Umweltberichtes

12.2.1 Die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen im Umweltbericht hat vor allem anlage- und betriebsbedingte Konfliktschwerpunkte ergeben, die auf Fluglärm sowie auf Flächenversiegelungen zurückzuführen sind.

12.2. Vom Fluglärm ist hauptsächlich die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens, das heißt das Schutzgut Mensch betroffen. Daneben stehen die anlagebedingten Flächenversiegelungen, im geringeren Umfang aber auch bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen. Der Umweltbericht stellt fest, dass nach Bodenlärmgutachten durch die Erweiterung des Vorfeldes nach Osten kleinräumig außerhalb des Flughafengeländes Pegelerhöhungen bis zu 2 dB(A) auftreten werden. Diese Pegelerhöhungen erreichen aber durchwegs keine höheren Dauerschallpegel als 45 dB(A). Sie sind in Bezug auf das Schutzgut Mensch unerheblich.

Das lärmphysikalische Gutachten für den Fluglärm weist aus, dass im Vergleich von Prognose-Null-Fall und Planungsfall nur geringfügige Änderungen der Fluglärmkonturen eintreten. Die Gegenüberstellung der Linien gleicher Lärmbelastungen lassen für den Prognose-Null-Fall und den Planfall nachts erkennen, dass sich die Lärmkonturen im Planfall leicht ausweiten. Die festzustellenden Pegelunterschiede seien in der Regel nicht wahrnehmbar und als unwesentlich einzustufen. Die Luftschadstoffimmissionen aus dem Flugbetrieb sind im Planfall außerhalb des Flughafengeländes überall irrelevant.

- 12.2.3 Die Auswirkungen der Flächenversiegelungen können nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes und der dort vorgesehenen Maßnahmen ausgeglichen beziehungsweise ersetzt werden. Soweit vom anlagebedingten Flächenbezug Brutreviere von Feldlerche, Grauammer, Steinschmätzer und Braunkehlchen betroffen sind, können durch die zur Planfeststellung nachgesuchten CEF-Maßnahmen Auswirkungen auf die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Lokalklimatisch führen die Flächenversiegelungen zu einer Vergrößerung lokaler Wärmeinseln im Bereich der DHL Vorfelder und angrenzender Bereiche. Hierdurch entstehende Belastungen sind durch geeignete Arbeitsschutzmaßnahmen, Gebäudeisolierungen und Sonnenschutz zu vermindern. Die klimatischen Verhältnisse in der umgebenden Landschaft und den angrenzenden Siedlungsbereichen werden nicht wesentlich verändert.

- 12.2.4 Der Umweltbericht stellt fest, dass die übrigen Schutzgüter nach dem UVP-Gesetz durch das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben nur in geringem und unerheblichem Maß betroffen sind. Summationswirkungen in Zusammenhang mit anderen Projekten sind nicht ersichtlich. Überdies weist das Vorhaben keine besonderen Anfälligkeiten gegenüber Störfällen, schweren Unfällen oder extremen Wetterereignissen auf. Das Vorhaben ist verträglich mit den im Umfeld des Flughafens befindlichen FFH- und SPA-Schutzgebieten.

- 12.2.5 Der Umweltbericht kommt nach Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung aller vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich

hinsichtlich der prognostizierten Auswirkung durch Fluglärm und der naturschutzrechtlichen relevanten Eingriffe umweltverträglich verwirklicht werden kann.

Seite 71

13. Sonstige Auswirkungen

13.1 Planungshoheit

Das durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG im Rahmen der Gesetze geschützte Recht auf kommunale Selbstverwaltung umfasst die gemeindliche Planungshoheit. Einen Eingriff in die gemeindliche Planungshoheit der Stadt Schkeuditz als Belegenheitsgemeinde des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle oder anderer Gemeinden im Umfeld des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle hat das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben nicht im Gefolge. Weder stört das Vorhaben konkrete Planungen der Gemeinden oder entzieht wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung.

- 13.1.1 Bauverbote des § 5 FluLärmG führen nicht zu einer nachhaltigen Störung festgesetzter Bebauungspläne in der Umgebung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle. Das Wohnen und andere immissionsempfindliche Nutzungen in der Umgebung eines Flugplatzes sind auch bei Überschreiten der für Bauverbote maßgeblichen Grenzwerte noch in gesonderter Weise möglich, wenn die durch die Werte ausgelösten gesetzlichen Vorgaben (Maßnahmen des passiven Schallschutzes) jeweils beachtet werden (hierzu BayVGH, U. vom 19. Februar 2014 – 8 A 11.40040 ff., Rn. 639). Das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben führt ausweislich Bild 4 des lärmphysikalischen Gutachtens in dem dort dargestellten Bereich im Südosten des planfestgestellten Verkehrsflughafens Leipzig/Halle zu einer Pegelzunahme um mindestens 2 dB(A). Dies hat zur

Folge, dass, bei einem auf der Grundlage von § 4 Abs. 5 Satz 1 FluLärmG neu festzusetzenden Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle die Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 FluLärmG zu berücksichtigen sind. Die Werte für die Nachtschutzzonen für wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze (umhüllende $L_{Aeq} = 50 \text{ dB(A)}/NAT_N = 6 \times 68 \text{ dB(A)}$) sind für den Planfall 2032 ebenso wie für den Prognosenullfall 2032 auf Bild 5 des lärmphysikalischen Gutachtens dargestellt. Aus dieser Darstellung ergibt sich, dass bei einem Vergleich vom Prognosenullfall und Planungsfall im Bereich der Stadt Schkeuditz aber auch im Bereich anderer Gemeinden im Umfeld des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle keine wesentlichen Änderungen und Lärmauswirkungen festzustellen sind, die auf das Ausbauvorhaben zurückzuführen sind.

- 13.1.2 Eine Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle wäre aber auch dann nach § 4 Abs. 5 Satz 1, Satz 2 FluLärmG, spätestens 2022 (§ 4 Abs. 6 FluLärmG) geboten, wenn der Betrieb des Flughafens zu einer wesentlichen Änderung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens geführt hat. Dies ist in Bezug auf den Prognosehorizont 2032 dann der Fall, wenn die Lärmberechnung nach § 3 FluLärmG in Verbindung mit der Anlage zu § 3 und der 1. Fluglärmschutzverordnung unter Berücksichtigung des Flugzeugmixes, der Verteilung von Starts und Landungen auf die Nord- und Südbahn sowie die Drei-Sigma-Regelung zu einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 4 Abs. 5, § 4 Abs. 6 FluLärmG führt: Der Lärmschutzbereich für den Prognose-Null-Fall ist in Bild 6 des lärmphysikalischen Gutachtens und der Vergleich zwischen Prognose-Null-Fall und Planfall (unter Berücksichtigung der Werte für einen neuen/ausgebauten Flughafen) auf Bild 5 des lärmphysikalischen Gutachtens dargestellt.

Rechtlich erhebliche Beeinträchtigungen der Planungshoheit der Gemeinden in der Umgebung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle ergeben sich hieraus durch das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben nicht.

Seite 73

- 13.1.3 Im Übrigen gilt, dass einem auf einem Bebauungsplan beruhenden Wohngebiet in der planerischen Abwicklung kein größeres Gewicht zukommt als einem Baugebiet, das sich ohne Bauleitplanung tatsächlich entwickelt hat. Für die Abwägung kommunaler Belange in der Ansiedlung bestehender Baugebiete gelten keine anderen Maßstäbe als für den Fluglärm in Ansiedlung bebauter Gebiete im Allgemeinen (BVerwG, U. vom 4. April 2012 – 4C 8/09-Rn. 538 ff. der Urteilsausfertigung). Hiermit ist eine, die Gemeinden in der Umgebung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle in ihren Rechten verletzende nachhaltige Funktionsstörung bestehender Bebauungspläne durch den im Planungsfall zu erwartenden Fluglärm, nicht erkennbar; das Vorhaben greift nicht in die Vollzugsfähigkeit bestehender Bebauungspläne der Umgebungsgemeinden ein. Auch die künftige Siedlungsentwicklung in den Gemeinden der Umgebung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle wird durch das Vorhaben nicht in rechtlich erheblicher Weise eingeschränkt.

Für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ist nach dem Landesentwicklungsplan 2013 (Z 2.2.1.11) der räumliche Umfang des Siedlungsbeschränkungsbereichs festzulegen. Dieser Festlegung ist dazu mindestens die umhüllende Fluglärmkontur mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 55 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht zugrunde zu legen. Da die Lärmbelastungen in der Umgebung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle insbesondere von den Flugbewegungen der Nacht bestimmt wird, wird ergänzend ein Häufigkeitsmaximalpegelkriterium von 6 x 68 dB(A) Außenpegel für die Nacht herangezogen. Auf

den Entwurf der Fortschreibung des Regionalplans Leipzig/Westsachsen (Stand 13. März 2020), Fluglärm (Hinweis auf die Festlegungen des Landesentwicklungsplans 2013, Begründung S. 51 ff.) wird verwiesen.

Seite 74

Auf das Ziel 94 im Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt sowie auf Nr. 5.9.7 (Siedlungsbeschränkungsgebiete im Bereich von Flugplätzen) des Regionalen Entwicklungsplans Halle wird gleichfalls Bezug genommen. Aus Vorsorgegesichtspunkten sind den Siedlungsbeschränkungsgebieten, die regionalplanerisch auszuweisen sind, die Werte für neue oder wesentlich geänderte Flugplätze nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluLärmG zugrunde zu legen. Dies hat zur Folge, dass die gemeindliche Planungshoheit von Gemeinden im Umgriff des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle durch das zur Planfeststellung fest beantragte Vorhaben nicht anders beeinträchtigt wird, als bei Inkrafttreten der Fortschreibungen der Regionalpläne Leipzig/Westsachsen und Halle.

- 13.1.4 Im Übrigen entzieht das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben, das sich im Wesentlichen innerhalb des bereits planfestgestellten Flughafengeländes befindet, auch nicht wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer der Gemeinden in der Umgebung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung.

13.2 Eigentum

Das Vorhaben wird ganz überwiegend auf dem Gelände des bereits planfestgestellten Verkehrsflughafens Leipzig/Halle und auf Flächen realisiert, die im Eigentum der Flughafen Leipzig/Halle GmbH stehen.

Soweit das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben ausweislich des zur Planfeststellung beantragten Grunderwerbsplans/Grundstücksverzeichnis Grundstücke Dritter in Anspruch nimmt, ist dies dadurch gerechtfertigt, dass das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben (Ausbau und Sicherung des Luftfrachtdrehkreuzes der DHL auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle) zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten ist und in der Abwägung der widerstreitenden Belange dem öffentlichen Interesse an der Sicherung und dem Ausbau des Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle der Verzug zu geben ist. Wenn also nicht zu einer gütlichen Einigung mit den Grundstückseigentümern kommen sollte, ist eine Enteignung dieser Grundstücke zugunsten des Vorhabens auf der Grundlage des hier nachgesuchten Planfeststellungsbeschlusses zulässig.

Die Antragstellerin hat geprüft, ob das Vorhaben der Erweiterung der Vorfeldflächen der DHL in gleicher Weise oder mit anderen rechtlich und wirtschaftlich vertretbaren Lösungen auch ohne den Zugriff auf privates Eigentum verwirklicht werden kann. Dies ist nicht der Fall. Das planfestgestellte Vorhaben erweitert bereits planfestgestellte Vorfeldflächen nach Osten und sichert die bereits auf den planfestgestellten Vorfeldflächen (wie auch Hochbauzonen) vorhandene Infrastruktur des Luftfrachtdrehkreuzes der DHL auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle. Auf dem zu erweiternden Vorfeld findet, nahe zu den landseitigen Frachtabfertigungsanlagen der Luftfrachtumschlag von DHL im Rahmen ihres Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle statt. Dieser Frachtumschlag ist an enge Zeitfenster gebunden, die es ausschließen, die Abfertigungsvorgänge auf weiter entfernt liegenden Vorfeldern des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle abzuwickeln.

Die von der Flughafen Leipzig/Halle GmbH mit ihrem Antrag in Anspruch genommenen Flächen sind für das Vorhaben unverzichtbar. Alternativen bestehen angesichts des engen räumlichen und funktionellen Zusammenhangs der Erweiterungsfläche mit dem auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle bereits vorhandenen Bestand von Abfertigungseinrichtungen der DHL für den Betrieb ihres Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle nicht.

Seite 76

14. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Antragstellerin hat gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG die Öffentlichkeit frühzeitig über das beabsichtigte Vorhaben informiert und der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung des Vorhabens bereits vor Stellung des Planänderungsantrages gegeben. Auf den Bericht der Antragstellerin vom 19. März 2020 an die Planfeststellungsbehörde über die Informationsveranstaltungen vom 18. Januar 2020 (Kabelsketal), vom 22. Januar 2020 (Stadt Schkeuditz), vom 23. Januar 2020 (Rackwitz), vom 30. Januar 2020 (Schkopau) und vom 31. Januar 2020 (Leipzig: Lützschena-Stahmeln) wird Bezug genommen.

Flughafen Leipzig/Halle GmbH



Götz Ahmelmann
Geschäftsführer