

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

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

Ihr/e Ansprechpartner/-in
Kai Glatter

Durchwahl
Telefon: +49 351 564-85502
Telefax: +49 351 564-85080

kai.glatte@
smwa.sachsen.de

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
55-4055/12/9-2021/22844

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Dresden,
01. Juni 2021

Verkehrsflughafen Leipzig/Halle
Luftrechtliches Genehmigungsverfahren gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 i. V.
m. § 8 Abs. 4 Satz 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
Ihr Antrag auf Änderung der Betriebsregelung vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom
15. Januar 2015

Zu dem Antrag der Flughafen Leipzig/Halle GmbH (FLHG) vom 7. Mai 2012
i.d.F. vom 15. Januar 2015, die Regelung zur Nutzung des Triebwerksprobe-
laufstandes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zu ändern und zu ergän-
zen, ergeht durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr (SMWA) folgende

A Entscheidung:

- I. In Nummer 3.2.6 der luftrechtlichen Genehmigung werden die Sätze
2 bis 4 an die Nebenbestimmung in Teil A II 4.7.2 des Planfeststel-
lungsbeschlusses vom 4. November 2004 für den Ausbau des Ver-
kehrsflughafens Leipzig/Halle i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10.
Juni 2008 angepasst und wie folgt neu gefasst (Änderungen in Kur-
sivschrift und unterstrichen):

„Triebwerksprobeläufe dürfen am Flughafen Leipzig/Halle in der Nacht
(22.00 bis 6.00 Uhr) in keinem Fall an der Grenze des unter A II.4.2.2.
des Planfeststellungsbeschlusses festgelegten Nachtschutzgebietes zu
einem A-bewerteten Maximalpegel von mehr als 50 dB(A) außen führen.
Innerhalb des unter A II. 4.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses festge-
legten Nachtschutzgebietes dürfen Triebwerksprobeläufe am Flughafen
Leipzig/Halle während der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) in keinem Fall
zu einem A-bewerteten Maximalpegel von mehr als 35 dB(A) im Woh-
nungsinneren führen.

Triebwerksprobeläufe dürfen am Flughafen Leipzig/Halle nur in dem
westlich des Rollweges H1 errichteten Triebwerksprobelaufstand (Hal-
lenbauweise mit Kulissenschalldämpfern) durchgeführt werden.“

- II. In Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. Novem-
ber 2004 (i.d.F. der Nebenbestimmung A II.4.7.6. des Ergänzung-
planfeststellungsbeschlusses vom 27.06.2007) und Nummer 3.2.6
der luftrechtlichen Genehmigung werden nach Satz 4 folgende
Sätze eingefügt:



Hausanschrift
Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Ver-
kehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Außenstelle
Ammonstraße 10
01069 Dresden

www.smwa.sachsen.de

Verkehrsanbindung:
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien
3, 7, 8, 9 - Haltestelle Carolaplatz

* Information zum Zugang für ver-
schlüsselte elektronische Dokumente
unter [www.smwa.sachsen.de/kon-
takt.htm](http://www.smwa.sachsen.de/kon-
takt.htm)

 poststelle@smwa-sachsen.de
de-mail.de

„Triebwerksprobeläufe, die aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen der Nichtnutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes nicht im Triebwerksprobelaufstand stattfinden können, dürfen am Tage (6.00 bis 22.00 Uhr) auf den Außenflächen „Enteisungsfläche DP2“ und „alte Piste“ durchgeführt werden.“

- III. Inwieweit Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes in seltenen Ausnahmefällen auch in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) durchgeführt werden können, ist nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Der Antrag ist insoweit nicht entscheidungsreif.**
- IV. Für diese Entscheidung wird eine Gebühr erhoben. Die Kostenentscheidung ergeht gesondert.**

B Nebenbestimmung

Dem SMWA ist jährlich bis zum 31. Januar zu den Triebwerksprobeläufen des Vorjahres zu berichten, welche aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen nicht im Triebwerksprobelaufstand durchgeführt werden konnten. Das Datum, der Wochentag, der Zeitraum, die eingesetzten Flugzeugtypen, die jeweils genutzte Außenfläche sowie die witterungsbedingten bzw. technischen Gründe sind anzugeben.

C Sachverhalt

I. Ausgangslage und Gegenstand des Verfahrens

Mit Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 (i.d.F. der Nebenbestimmung A II.4.7.6. des Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 27. Juni 2007) für den Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008 hat die Planfeststellungsbehörde die Regelungen zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle neu gefasst. Danach dürfen Triebwerksprobeläufe am Tag nur durchgeführt werden, wenn die Geräusche durch Probeläufe einen energieäquivalenten Dauerschallpegel von 57 dB(A) außen während der Einwirkzeit an Wohnhäusern nicht überschreiten. In der Nacht darf in keinem Fall an der Grenze des planfestgestellten Nachtschutzgebietes ein A-bewerteter Maximalpegel von 50 dB(A) außen bzw. 35 dB(A) im Wohnungsinnen überschritten werden. Bis auf Probeläufe mit der Schubeinstellung „Leerlauf“ im Rahmen der Vorflugkontrollen dürfen Triebwerksprobeläufe nur auf dem westlich des Rollweges H 1 errichteten Triebwerksprobelaufstand (Hallenbauweise mit Kulissenschalldämpfern) durchgeführt werden.

Die Bezug nehmenden Regelungen in der luftrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Leipzig/Halle i.d.F. vom 31. Juli 2007 in Nummer 3.2.6 beinhalten das Ergebnis von Teil A II 4.7.2 des 4. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 10. Juni 2008 bislang nicht in vollem Umfang. Neben redaktionellen Abweichungen trifft die luftrechtliche Genehmigung keine Festlegungen zum Standort und zur Bauweise des Triebwerksprobelaufstands.

In der 4. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses wurden Fälle, in denen Triebwerkspobeläufe ausnahmsweise außerhalb der Triebwerkspobelauflage (z.B. bestimmte Wind- und Witterungslagen oder aus zwingenden technische Gründen) durchgeführt werden können, nicht betrachtet und keine dementsprechenden Regelungen verfasst.

Im Regelbetrieb des Triebwerkspobelauflages zeigten sich witterungsabhängige und technische Einschränkungen bei dessen Nutzbarkeit. Nach den statistischen Auswertungen der vergangenen 10 Jahre konnte der Triebwerkspobelauflage lediglich für ca. 80% der durchgeführten Triebwerkspobeläufe genutzt werden.

Unter Bezug auf die planfestgestellten Auflagen untersagte die Luftaufsichtsbehörde mit ihrer Verfügung vom 22. Februar 2012 der FLHG die Durchführung von Triebwerkspobeläufen in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) im Freien. Um den ordnungsgemäßen Betrieb des Frachtdrehkreuzes dennoch gewährleisten zu können, werden Triebwerkspobeläufe außerhalb des Triebwerkspobelauflages am Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) weiterhin geduldet. Hierbei werden die planfestgestellten Lärmgrenzwerte gemäß der vorgelegten Lärmgutachten der OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH sicher eingehalten.

Die FLHG beehrte mit ihrem Antrag vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015, die Regelung zur Nutzung des Triebwerkspobelauflages auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zu ändern und zu ergänzen, um Triebwerkspobeläufe, die aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen nicht im Triebwerkspobelauflage stattfinden können, im Freien durchführen zu dürfen. Für die Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) soll dies nur gelten, wenn die Probelaufe aus zwingenden betrieblichen, insbesondere das Luftfahrzeug betreffenden umlaufbedingten Gründen nicht zur Tagzeit durchgeführt werden können.

Die FLHG sieht für entsprechende Ausnahmen einen dringenden Bedarf. Sie schließt dabei unzumutbare, über die planfestgestellten Schutzziele hinausgehende, Lärmimmissionen, aus. Auf die Begründung der FLHG in Abschnitt D II. wird verwiesen.

II. Verfahren

1. Antragsunterlagen

Im Zusammenhang mit dem Antrag auf Änderung der Betriebsregelung vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015 hat die FLHG folgende Unterlagen vorgelegt:

- Antragsschreiben vom 7. Mai 2012
- Aufstellung der durchgeführten Triebwerkspobeläufe 2011 am Flughafen Leipzig/Halle Tag/Nacht, innerhalb/außerhalb des Triebwerkspobelauflages
- Gutachten Obermeyer Planen + Beraten GmbH, „Triebwerkspobeläufe innerhalb/außerhalb des Triebwerkspobelauflages, Schalltechnische Untersuchung über die hieraus resultierenden Geräuschbelastungen“ vom 24. Februar 2012
- Gutachten Obermeyer Planen + Beraten GmbH, „Durchführung von nächtlichen Triebwerkspobeläufen an Außenpositionen bei Nichtnutzbarkeit des Triebwerkspobelauflages, Schalltechnische Untersuchung über die hieraus resultierenden Geräuschbelastungen“ vom 22. April 2013
- Gutachten Obermeyer Planen + Beraten GmbH „Zur Vereinbarkeit von Triebwerkspobeläufen an Außenpositionen bei Nichtnutzbarkeit des Triebwerkspobelauflages mit den Schutzziele des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November

2004 i.d.F. seiner 4. Änderung, Zusammenfassende Stellungnahme zu den schalltechnischen Untersuchungen vom 24. Februar 2012 und vom 22. April 2013 unter Berücksichtigung der im Jahr 2013 durchgeführten Triebwerksprobeläufe“ vom 24. April 2014

- Stellungnahme der European Air Transport Leipzig GmbH (EAT) vom 28. April 2014
- Stellungnahme der Aerologic GmbH vom 29. April 2014
- Ergänzung der Antragsbegründung vom 9. Oktober 2014 mit Anlagen
 1. Vorhabenbeschreibung
 2. Triebwerksprobeläufe 2012
 3. Triebwerksprobeläufe 2013
 4. Triebwerksprobeläufe 2014 (bis Oktober)
 5. Plan der Außenpositionen für Triebwerksprobeläufe
- Planerische Darstellung des potentiellen Betroffenheitsumfangs bei der Durchführung der Triebwerksprobeläufe an Außenpositionen nachts vom 23. Oktober 2014
- Ergänzung des Antrags auf Änderung der Betriebsregelung auf der Grundlage von § 6 Absatz 4 Satz 2 i.V.m. § 8 Absatz 4 Satz 2 LuftVG vom 15. Januar 2015
- Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 für den Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008
- Luftrechtliche Genehmigung i.d.F. vom 31. Juli 2007.

Während des laufenden Verfahrens hat die FLHG folgende ergänzende Planungsunterlagen nachträglich vorgelegt:

- Gutachten Grünplan GmbH, „Leipzig-Halle Airport Beantragte Triebwerksprobeläufe auf Außenpositionen, Unterlage zur Prüfung des Artenschutzes nach § 44 Absatz 1 i.V.m. Absatz 5 BNatSchG“ vom 12. Oktober 2018
- Gutachten Grünplan GmbH, „Leipzig-Halle Airport Beantragte Triebwerksprobeläufe auf Außenpositionen, Europäischer Gebietsschutz (FFH-HU): FFH 4539-301 Brösen Glesien und Tannenwald“ vom 2. Oktober 2018
- Gutachten Grünplan GmbH, „Leipzig-Halle Airport Beantragte Triebwerksprobeläufe auf Außenpositionen, Europäischer Gebietsschutz (FFH-HU): FFH 4639-301 Leipziger Auensystem“ vom 2. Oktober 2018
- Gutachten Grünplan GmbH, „Leipzig-Halle Airport Beantragte Triebwerksprobeläufe auf Außenpositionen, Europäischer Gebietsschutz (FFH-HU): FFH 4639-451 Leipziger Auwald“ vom 2. Oktober 2018
- Gutachten Grünplan GmbH, „Leipzig-Halle Airport Beantragte Triebwerksprobeläufe auf Außenpositionen, Europäischer Gebietsschutz (FFH-HU): FFH 4439-452 Agrarraum und Bergbaufolgelandschaft bei Delitzsch“ vom 2. Oktober 2018
- Gutachten German Airport Consulting GmbH, „Machbarkeitsstudie Anpassung der Lärmschutzhalle Flughafen Leipzig/Halle“, Stand November 2019.

2. Auslegung der Planunterlagen

Der Antrag vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015 und die dazu im Zusammenhang von der FLHG vorgelegten Unterlagen haben ohne Änderungen oder Ergänzungen vollständig in den Städten Leipzig, Schkeuditz und Leuna sowie in den Gemeinden Kabelsketal, Schkopau und Wiedemar, in der Zeit vom 16. März 2015 bis einschließlich 15. April 2015 ausgelegt.

Die Antragsunterlagen konnten weiterhin bis zum 15. April 2015 auch auf der Homepage des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr unter <http://www.verkehr.sachsen.de/index.html> eingesehen werden.

Auf die Auslegung wurde gemäß den einzelnen Bekanntmachungssatzungen wie folgt durch ortsübliche Bekanntmachung hingewiesen:

- Stadt Leipzig: Leipziger Amtsblatt Nummer 5 vom 7. März 2015
- Stadt Schkeuditz: Aushang
- Stadt Leuna: Amtsblatt Nummer 8 vom 11. Februar 2015
- Gemeinde Kabelsketal: Amtsblatt Nummer 4 vom 12. Februar 2015
- Gemeinde Schkopau: Amtsblatt Nummer 6/2015 vom 11. Februar 2015
- Gemeinde Wiedemar: Aushang.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen spätestens innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung – bis einschließlich 29. April 2015 – schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass Einwendungen, die nach Ablauf der Einwendungsfrist eingehen, ausgeschlossen sind.

Darüber hinaus wurden folgende anerkannte Naturschutzvereine mit Schreiben vom 10. März 2015 über die Auslegung und die Möglichkeit zur Abgabe von Einwendungen bzw. Stellungnahmen sowie die bestehenden Fristen hingewiesen. Sie nahmen die Gelegenheit wie in Klammern angegeben wahr:

- Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Sachsen e.V. (gemeinsame Stellungnahme LAG vom 27. April 2015)
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Landesverband Sachsen (Stellungnahme vom 22. April 2015 und LAG vom 27. April 2015)
- Grüne Liga Sachsen e.V., vertreten durch Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V. (Stellungnahme vom 27. April 2015)
- Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V. (Stellungnahme LAG vom 27. April 2015)
- Landesjagdverband Sachsen e.V. (Stellungnahme LAG vom 27. April 2015)
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Sachsen e.V. (keine Stellungnahme)
- Landesverband Sächsischer Angler e.V. (keine Stellungnahme)
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Sachsen-Anhalt e.V. (keine Stellungnahme)
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Landesverband Sachsen-Anhalt (keine Stellungnahme)
- Bund für Natur und Umwelt e.V. (BNU), Landesverband Sachsen-Anhalt (keine Stellungnahme)
- Landesheimatbund Sachsen-Anhalt e.V. (keine Stellungnahme)
- Landejagdverband Sachsen-Anhalt e.V. (keine Stellungnahme)
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Sachsen-Anhalt e.V. (keine Stellungnahme)
- Landesanglerverband Sachsen-Anhalt e.V. (keine Stellungnahme)
- Landesverband für Landschaftspflege Sachsen-Anhalt e.V. (keine Stellungnahme)

- Landesverband Sachsen-Anhalt der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V. (keine Stellungnahme)
- Naturfreunde Deutschland, Landesverband Sachsen-Anhalt e.V. (keine Stellungnahme)
- Ornithologenverband Sachsen-Anhalt e.V. (keine Stellungnahme).

Folgende nicht direkt beteiligte Träger öffentlicher Belange nahmen die Gelegenheit für Stellungnahmen im Rahmen der Auslegung wahr:

- Ortschaftsrat Burghausen, Stadt Leipzig (Stellungnahme vom 23. April 2015)
- Ortschaftsrat Lindenthal, Stadt Leipzig (Stellungnahme vom 14. April 2015)
- Ortschaftsrat Böhlitz-Ehrenberg, Stadt Leipzig (Stellungnahme vom 24. April 2015)
- Ortschaftsrat Lütشنا-Stahmeln, Stadt Leipzig (Stellungnahme vom 14. April 2015)
- Industrie- und Handelskammer Leipzig (Stellungnahme vom 24. April 2015).

Soweit die eingegangenen Einwendungen bzw. Stellungnahmen entscheidungserheblich sein konnten, hat die Genehmigungsbehörde diese bewertet und in die Entscheidungsfindung einbezogen. Im Einzelnen wird auf D II. verwiesen.

3. Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Genehmigungsbehörde hat den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die mit diesem Beschluss getroffenen Änderungen bzw. Ergänzungen der betrieblichen Regelungen für Triebwerksprobeläufe am Flughafen Leipzig/Halle berührt sein konnten, angehört. Mit Schreiben vom 12. März 2015 ist den nachfolgend genannten Stellen, Behörden und sonstigen Institutionen unter Übersendung der Antragsunterlagen Gelegenheit gegeben worden, bis zum 29. April 2015 Stellung zu nehmen und Einwendungen zu erheben. Soweit Anträge auf Fristverlängerung bei der Genehmigungsbehörde rechtzeitig gestellt worden sind, ist diesen entsprochen worden:

- Stadt Leipzig (Stellungnahme vom 27. April 2015)
- Stadt Schkeuditz (Stellungnahme vom 20. Mai 2015)
- Stadt Leuna (Stellungnahme vom 27. April 2015)
- Gemeinde Kabelsketal (Stellungnahme vom 14. April 2015)
- Gemeinde Schkopau (Stellungnahme vom 17. April 2015)
- Gemeinde Wiedemar (Stellungnahme vom 22. April 2015)
- Landkreis Nordsachsen (Stellungnahme vom 27. April 2015)
- Landkreis Saalekreis (Stellungnahme vom 23. April 2015)
- Landesdirektion Sachsen, Referat 36 Luftverkehr und Binnenschifffahrt (Stellungnahme vom 29. April 2015)
- Landesdirektion Sachsen, Referat 32 L. Planfeststellung (Stellungnahme vom 27. April 2015)
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (Stellungnahme vom 9. Juni 2015)
- Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (Stellungnahme vom 27. April 2015)
- Fluglärnkommision für den Flughafen Leipzig/Halle (Stellungnahme vom 22. April 2015).

Soweit diese Stellungnahmen entscheidungserheblich sein konnten, hat die Genehmigungsbehörde diese bewertet und in die Entscheidungsfindung einbezogen. Im Einzelnen wird auf D II. verwiesen.

D Entscheidungsgründe

I. Verfahren

1. Notwendigkeit des Verfahrens zur Änderung der luftrechtlichen Genehmigung, Verfahrensvorschriften

Die FLHG beantragte die Änderung und Ergänzung der in Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 für den Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008 getroffenen Regelung zur Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle. Zugleich soll Nummer 3.2.6 der luftrechtlichen Genehmigung i.d.F. vom 31. Juli 2007 unter Berücksichtigung dieser Ergänzung an Teil A II 4.7.2 des 4. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 10. Juni 2008 angepasst werden.

Die in Teil A II 4.7.2 durch die Planfeststellungsbehörde getroffenen Festlegungen sind als betriebliche Regelungen nach § 8 Absatz 4 Satz 1 LuftVG einzuordnen. Änderungen solcherart bedürfen nach § 8 Absatz 4 Satz 2 LuftVG lediglich einer Regelung entsprechend § 6 Absatz 4 Satz 2. Ein eigenständiges Planänderungsverfahren ist hierfür entbehrlich.

Des Weiteren ist die Genehmigung gemäß § 6 Absatz 4 Satz 1 zu ergänzen oder zu ändern, wenn dies im Ergebnis der Planfeststellung (§§ 8 bis 10) notwendig ist.

Die luftrechtliche Genehmigung für den Flughafen Leipzig/Halle i.d.F. vom 31. Juli 2007 war danach in Nummer 3.2.6 an das Ergebnis des 4. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 10. Juni 2008 unter Berücksichtigung der vorliegenden Entscheidung zur Ergänzung von Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses anzupassen.

2. Zuständigkeit

Wie § 8 Absatz 4 Satz 2 LuftVG bestimmt, bedarf die durch die FLHG nachgesuchte Änderung bzw. Ergänzung der in Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses getroffenen betrieblichen Regelung lediglich einer Regelung entsprechend § 6 Absatz 4 Satz 2 LuftVG.

Das SMWA ist nach § 31 Absatz 2 Nummer 4 LuftVG in Verbindung mit der Verordnung der Sächsischen Staatsregierung und des SMWA über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung (LuftZuVO) für die Erteilung von Genehmigungen von Flugplätzen in Verbindung mit § 6 LuftVG für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zuständig (zuständige Genehmigungsbehörde).

3. Anhörungsverfahren

Für das vorliegende Verfahren zur Änderung planfestgestellter betrieblicher Regelungen nach § 6 Absatz 4 Satz 2 i.V.m. § 8 Absatz 4 Satz 2 LuftVG gelten die Grundsätze zur Anhörung gemäß § 6 Absatz 5 i.V.m. § 10 Absatz 2 Nummer 3 LuftVG.

Ein vollständiges Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG, wie für Planfeststellungsverfahren nach § 8 Absatz 1 Satz 10 LuftVG vorgesehen, war obsolet. Über die Durchführung einer Auslegung nach § 73 Absatz 2 VwVfG und einer Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 VwVfG konnte die Genehmigungsbehörde frei entscheiden.

Den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, derer Aufgabenbereich durch das vorliegende Änderungsverfahren berührt wird, sowie den vom Bund oder Land anerkannten Naturschutzvereinigungen wurde durch die Genehmigungsbehörde gemäß § 6 Absatz 5 LuftVG sowie § 10 Absatz 2 Nummer 3 LuftVG die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Weiterhin führte die Genehmigungsbehörde eine freiwillige Beteiligung der Öffentlichkeit durch und legte dazu die Antragsunterlagen in den umliegenden Gemeinden aus. Auf eine Erörterung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurde verzichtet.

Eine Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 18 Absatz 1 Satz 4 UVPG war nicht erforderlich, da es im vorliegenden Änderungsverfahren einer Prüfung der Umweltverträglichkeit nicht bedurfte. Im Zusammenhang mit der stattgefundenen Umweltverträglichkeitsprüfung anlässlich des Ausgangsverfahrens der Planfeststellung wurden die Auswirkungen des Flughafenbetriebes umfassend bewertet. Im vorliegenden Fall handelt es sich um keine Änderung bzw. Erweiterung der baulichen Anlagen des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, sondern ausschließlich um eine Änderung der in Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008 verfügten Betriebsregelung. Die planfestgestellten Lärmschutzziele werden dabei nicht gefährdet. Vorhaben, die lediglich auf die Veränderung des Betriebs eines bereits angelegten und planfestgestellten Flughafens abstellen, sind nach der Rechtsprechung nicht UVP-pflichtig (s.a. OVG NRW, Az. 20 D 98/14.AK).

4. Verhältnis zum Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 und zur luftrechtlichen Genehmigung vom 31. Juli 2007

Der in Teil A II 4.7.2 der durch die Planfeststellungsbehörde getroffenen Festlegungen (i.d.F. der Nebenbestimmung A II.4.7.6. des Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 27.06.2007) wird mit dieser Entscheidung geändert und ergänzt.

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

Des Weiteren ist die luftrechtliche Genehmigung gemäß § 6 Absatz 4 Satz 1 LuftVG zu ergänzen oder zu ändern, wenn dies im Ergebnis der Planfeststellung (§§ 8 bis 10 LuftVG) notwendig ist.

Die luftrechtliche Genehmigung und die nachträglichen Änderungen und Ergänzungen verschmelzen zu einer einzigen Genehmigung in der durch die Änderungen und Ergänzungen erreichten Gestalt. Diese geänderte und ergänzte Genehmigung beruht auf mehreren Entscheidungen.

5. Verfahrensrechtliche Rügen

Abgegebene Einwendungen und Stellungnahmen, so auch die der Stadt Schkeuditz forderten mit Verweis auf § 6 Absatz 1 Satz 2 LuftVG, § 3a i.V.m. § 3e Absatz 1 Nummer 2 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Dies wird von der Genehmigungsbehörde jedoch nicht für erforderlich gehalten. Auf die Ausführungen unter D I. 3. wird verwiesen.

Die Stadt Schkeuditz fordert, dass der vorliegende Antrag auf Änderung der betrieblichen Regelungen zum Triebwerksprobelaufstand nicht eigenständig, sondern im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des DHL-Vorfeldes im Süden des Flughafens (15. Planänderung) behandelt werden müsste. Nur so könnte unter Berücksichtigung der sich ändernden Verkehrsprognosen eine Würdigung der tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen erfolgen.

Diesem Ansinnen folgte die Genehmigungsbehörde nicht. Der vorliegende Antrag befasst sich ausschließlich mit der möglichen Ergänzung einer Ausnahmeregelung zu den im Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 i.d.F seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008 verfügten Betriebsregelung zum Triebwerksprobelaufstand und ist insofern eng mit diesen Ausgangsregelungen verbunden. Die dort verfügten Lärmschutzziele sind Bemessungskriterium für zuzulassende Ausnahmen. Die Entwicklung der Verkehrsprognosen ist für die zu treffende Entscheidung nicht einschlägig.

Vom Naturschutzverein BUND Landesverband Sachsen wurde vorgetragen, dass wesentliche Unterlagen, die zur Beurteilung notwendig waren, im Rahmen der öffentlichen Auslegung nicht zur Verfügung gestellt worden seien. Dies gelte insbesondere in Hinsicht auf die bereits ergangene luftrechtliche Planfeststellung vom 4. November 2004 inklusive deren Änderungen.

Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen. Es wurden alle für die öffentliche Auslegung notwendigen Antragsunterlagen eingereicht. Der Umfang der vorzulegenden Unterlagen bestimmt sich nach Größe und den voraussichtlichen Auswirkungen. Auszulegen sind gemäß § 73 Absatz 3 Satz 1 VwVfG die das Vorhaben betreffenden Planzeichnungen und die dazu eingereichten ergänzenden Unterlagen, die den Betroffenen die Feststellung ermöglichen, dass und in welcher Weise sie von dem Vorhaben betroffen sind. Die ausgelegten Unterlagen waren ausreichend, um entsprechend Kenntnis zu erlangen und ebenso ausreichend für die Beantwortung der Frage, ob zur Wahrung der eigenen Belange oder Interessen Einwendungen erhoben werden sollen.

II. Materiell-rechtliche Würdigung

1. Planrechtfertigung

1.1. Begründung des Antrages des Flughafens

Die FLHG begehrt mit ihrem Antrag vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015, die Regelungen zur Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zu ändern und zu ergänzen, um Triebwerksprobeläufe, die aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen nicht im Triebwerksprobelaufstand stattfinden können, im Freien durchführen zu dürfen. Für die Nachtzeit

(22.00 bis 6.00 Uhr) soll dies nur gelten, wenn die Probeläufe aus zwingenden betrieblichen, insbesondere das Luftfahrzeug betreffenden umlaufbedingten Gründen nicht zur Tagzeit durchgeführt werden können. Der Antrag wurde wie folgt begründet.

Die FLHG errichtete einen Triebwerksprobelaufstand entsprechend den Vorgaben von Teil A II 4.7.2 Satz 3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008 auf dem hierfür bestimmten Standort. Trotz Sanierung anfangs bestehender baulicher Mängel, Zertifizierung der Nutzung des Probelaufstandes für alle auf dem Flughafen eingesetzten Flugzeugmuster und eingehender Einweisung des Bedienungspersonals sei keine vollständige Nutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes gegeben. Nach den Erhebungen der FLHG mussten in den Jahren 2011 bis 2014 wind- und witterungsbedingt ca. 20% der Triebwerksprobeläufe außerhalb der Halle durchgeführt werden.

Der Triebwerksprobelaufstand entspricht nach ursprünglicher Darstellung der FLHG den Anforderungen von Wissenschaft und Technik; weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes stünden nicht zur Verfügung. Damit sei davon auszugehen, dass ein Anteil von ca. 20 % der jährlichen Triebwerksprobeläufe dauerhaft außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes durchgeführt werden müsse. Bei einem durchschnittlichen jährlichen Aufkommen von ca. 370 Triebwerksprobeläufen von 2012 bis 2014 entspricht dies ca. 75 Probeläufen im Jahr.

Im Erfassungszeitraum erfolgten im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) jährlich durchschnittlich 72 Triebwerksprobeläufe. Nach der Untersagung von nächtlichen Triebwerksprobeläufen im Freien zum 22. Februar 2012, fanden diese nachts nur noch innerhalb des Triebwerkprobelaufstandes statt. Die FLHG kann Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes in der Nachtzeit dennoch nicht völlig ausschließen. Sie seien für in die Logistikkette eingebundenes Fluggerät unter Berücksichtigung des Widmungszwecks des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle als Luftfrachtdrehkreuz notwendig, wenn die Durchführung von Triebwerksprobeläufen zur Nachtzeit aus zwingenden (unabweisbaren) betrieblichen, das Fluggerät betreffenden umlaufbedingten Gründen nicht auf die Tagzeit verlegt werden kann.

Der dargestellte Bedarf von Ausnahmen sei in den Planfeststellungsbeschluss i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008 nicht einbezogen und geregelt wurden, wie die FLHG in ihrem Antrag weiterhin ausführt. Die Planfeststellungsbehörde hat, wie sie ausdrücklich erklärte, den seinerzeitigen Änderungsantrag der FLHG so verstanden, dass Triebwerksprobeläufe nur in der Triebwerksprobelaufhalle durchgeführt werden sollen (hierzu: 4. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 10. Juni 2008, Blatt 17). Sie hat danach den möglichen Bedarf wind- und witterungsbedingter Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes ausdrücklich nicht in den Blick genommen.

Im Hinblick auf die unvollständige Regelung in Teil A II 4.7.2 sah sich die FLHG veranlasst, angesichts der Nutzungseinschränkungen des Triebwerksprobelaufstandes, eine Ergänzung dieser Regelung für Ausnahmen zu beantragen.

Die zu ergänzende Ausnahmeregelung, stellt die Funktionsfähigkeit des Flughafens Leipzig/Halle als Luftfrachtdrehkreuz sicher. Sie trägt Vorsorge für den Fall, dass in we-

nigen seltenen Ausnahmefällen auch außerhalb des in diesen Fällen nicht funktionsfähigen Triebwerksprobelaufstandes die für den Umlauf der auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle operierenden Luftfahrzeuge notwendigen Triebwerksprobelaufe durchgeführt werden können.

Die durch die FLHG vorgelegten Lärmgutachten der OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH belegen, dass infolge der beantragten seltenen Triebwerksprobelaufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes unzumutbare, über die planfestgestellten Schutzziele hinausgehende, Lärmimmissionen nicht auftreten werden.

1.2. Funktionstüchtigkeit Triebwerksprobelaufstand

Die FLHG errichtete den Triebwerksprobelaufstand entsprechend den Vorgaben von Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008 auf dem hierfür vom Planfeststellungsbeschluss bestimmten Standort. Die seinerzeit beauftragten Herstellerfirmen haben den Triebwerksprobelaufstand mangelhaft hergestellt. Die zur Beseitigung der Mängel erforderlichen Sanierungsarbeiten an der Halle sind abgeschlossen. Der Triebwerksprobelaufstand ist von der Lufthansa Technik GmbH für alle auf dem Flughafen Leipzig/Halle eingesetzten Flugzeugmuster zertifiziert worden. Gleichfalls ist eine eingehende Einweisung des Bedienungspersonals in die Durchführung von Triebwerksprobelaufen im Triebwerksprobelaufstand erfolgt. Die Phase der Inbetriebnahme wurde 2011 abgeschlossen.

Nach Einschätzung der FLHG in ihrem Antrag vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015, entspricht der Triebwerksprobelaufstand den Anforderungen von Wissenschaft und Technik. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes stünden nicht zur Verfügung.

Trotz dessen bestehen für die Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes wind- und witterungsbedingte Einschränkungen. Insbesondere durch Windverhältnissen aus nordöstlicher Richtung werden im Triebwerksprobelaufstand ungünstigen Strömungsverhältnisse hervorgerufen. Das Bedienungspersonal kann unter diesen Bedingungen die gefahrlose Durchführung von Triebwerksprobelaufen nicht gewährleisten. Wie oben angeführt, zeigen die Erhebungen der FLHG von 2012 bis 2014, dass lediglich 80 % der jährlich 370 Triebwerksprobelaufe in der Triebwerksprobelaufhalle möglich waren. Die Nutzungsstatistiken in den Folgejahren bis 2019 bestätigen diese Zahlen.

Die in der Begründung zum Antrag auf Änderung der Betriebsregelung i.d.F. vom 15. Januar 2015 durch FLHG getroffene Einschätzung, dass ein den Anforderungen von Wissenschaft und Technik entsprechender Triebwerksprobelaufstand zur Verfügung stünde und keine weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzbarkeit möglich sind, wird in den im Rahmen der Anhörung abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen, so durch den Landkreis Nordsachsen und das Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt hinterfragt. Der Antrag der FLHG enthielte keinerlei Ergebnisse einer detaillierten Prüfung eventueller technischer Maßnahmen zur Optimierung der Triebwerksprobelaufhalle. Auch durch die Genehmigungsbehörde werden die vermeintlich fehlenden Möglichkeiten zur Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes bezweifelt.

Wie in der Begründung des 4. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 10. Juni 2008, Blatt 16 und 17 ausgeführt, waren der FLHG bereits zum damaligen Zeitpunkt ähnliche

Triebwerksprobelaufstände mit wesentlich höherer Verfügbarkeitsrate bekannt. Eine entsprechende Anlage am Flughafen Hamburg, auf welche verwiesen wurde, erreicht eine Nutzbarkeit von mehr als 95% der Bedarfsfälle. Auch jüngere Beispiele, wie der 2015 am Flughafen Zürich in Betrieb genommene Probelaufstand belegen Lösungen ohne maßgebliche Einschränkungen infolge meteorologischer Einflüsse.

Um den bestehenden Zweifeln nachzugehen, forderte die Genehmigungsbehörde die FLHG mit Schreiben vom 24. Mai 2017 dazu auf, alle tunlichen Maßnahmen zur Erreichung des Ziels von Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008, einer vollumfänglichen Nutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes, zu prüfen. In einer Machbarkeitsstudie sollten alle sich grundsätzlich aufdrängenden technischen oder baulichen Varianten mit ihren Kosten und der Erhöhung des Wirkungsgrades sowie die Wirksamkeit in Bezug auf meteorologische Einflüsse dargestellt werden.

Die FLHG fertigte daraufhin eine entsprechende Machbarkeitsstudie, „Anpassung der Lärmschutzhalle Flughafen Leipzig/Halle“ der German Airport Consulting GmbH vom November 2019 an und legte sie im Februar 2020 der Genehmigungsbehörde vor. Auf der Grundlage von rechnerischen Strömungssimulationen fand eine Analyse der bestehenden Situation sowie von Varianten zur Verbesserung des Triebwerksprobelaufstandes statt. Insgesamt wurden 7 verschiedene Einzelvarianten zur Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes erarbeitet und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit sowie ihres baulichen und wirtschaftlichen Aufwands beurteilt.

Die Studie bestätigte, dass die eingeschränkte Verwendbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes im Wesentlichen auf Windrichtungen aus Nordost sowie Querwindanteile zurückzuführen ist. Die Windsituationen erzeugen in Verbindung mit der sehr großen Einfahrtöffnung des Triebwerksprobelaufstandes ungünstige Strömungssituationen, so dass durch die Lamellenöffnungen im Frontbereich des Probelaufstandes nicht wie geplant laminare Zuluft an die Triebwerke geführt werden kann. Die vorhandenen rückseitigen Tore, die seinerzeit zur Reduzierung der Einfahrtöffnung geplant waren, werden im laufenden Betrieb aus Praktikabilitätsgründen nicht genutzt.

Hinsichtlich möglicher Maßnahmen zur Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes des Flughafens Leipzig/Halle legt die Studie dar, dass mit der Umsetzung verschiedener Variantenmodule in Kombination eine effektive Verbesserung der Strömungsverhältnisse erreicht werden kann. Hierdurch wäre weitestgehend windunabhängig eine erheblich höhere Verfügbarkeit des Probelaufstandes bei relativ überschaubaren Kosten realisierbar.

Die FLHG informierte mit ihrem Schreiben vom 7. Oktober 2020 über ihre Absicht den Probelaufstand durch die Umsetzung der Varianten 1 bis 3 der Machbarkeitsstudie zu ertüchtigen. Die Realisierung soll im Jahr 2021 erfolgen und im Laufe des ersten Quartals 2022 abgeschlossen werden.

Es ist zu erwarten, dass sich nach Umsetzung der angekündigten Ertüchtigungsmaßnahmen die Nutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes wesentlich erhöht. Ob sich mit diesen Maßnahmen bereits das planfestgestellte Ziel einer vollumfänglichen Nutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes erreichen lässt, kann erst nach einer erneuten Phase der Zertifizierung für alle auf dem Flughafen eingesetzten Flugzeugmuster und Übergang in den erneuten Regelbetrieb beurteilt werden.

Sollte sich das planfestgestellte Ziel damit nicht erreichen lassen, sind aus Sicht der Genehmigungsbehörde weitere Verbesserungen vorzunehmen bis alle tunlichen, annehmbaren Maßnahmen zur Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes ausgeschöpft und somit die Anforderungen von Wissenschaft und Technik vollends erreicht sind. Erst danach stehen keine weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzbarkeit mehr zur Verfügung und der verbleibende Bedarf an Triebwerksprobelaufen außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes sowie daraus resultierenden Lärmauswirkungen können klar eingegrenzt werden.

Ein Abriss des bestehenden Triebwerksprobelaufstandes und Neubau einer technisch ausgereiften Konstruktion, wie vom Verein Ökolöwe Umweltbund Leipzig gefordert, wird als nicht verhältnismäßig angesehen. Die Machbarkeitsstudie zeigt klar auf, dass bereits durch gezielte Ertüchtigungsmaßnahmen eine weitestgehend windunabhängige, erheblich verbesserte Verfügbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes erreicht werden kann, die den Anforderungen von Wissenschaft und Technik gerecht wird. Auch bei einem Neubau einer Probelaufhalle könnte nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass weiterhin Situationen eintreten, in denen eine Nutzung aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen nicht gewährleistet werden kann.

1.3. Bedarf für zeitunabhängige Triebwerksprobelaufe

Die FLHG verweist mit der Begründung ihres Antrags vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015 auf ihre Verpflichtung, den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle in einem funktionsgerechten und betriebssicheren Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben, § 45 Absatz 1 Satz 1 LuftVZO. Die Triebwerksprobelaufe sind im Rahmen von Wartung und Instandhaltung von Luftfahrtgerät zur Gewährleistung sicheren Flugbetriebs unverzichtbar, § 3 Absatz 1 LuftBO. Wenn die Triebwerksprobelaufhalle auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle nicht genutzt werden kann, müssen Triebwerksprobelaufe unter Berücksichtigung und in zeitlicher Abstimmung mit den Umläufen des Fluggeräts außerhalb der Halle durchgeführt werden, um das für das Funktionieren des Luftfrachtdrehkreuzes auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle unverzichtbare Fluggerät sicher betreiben zu können.

Die FLHG führt weiterhin an, dass in der Abwägung auch der Aufrechterhaltung und der Funktion des Flughafens als Luftfrachtdrehkreuz ein erhebliches Gewicht zukommen muss. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 24. Juni 2008 zum Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 i.d.F. der Änderung vom 27. Juni 2007 den Widmungszweck des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle als Luftfrachtdrehkreuz und daraus folgend die Durchführung von Flugbetrieb im Rahmen des Luftfrachtdrehkreuzes gerade auch zur Nachtzeit im Hinblick auf die Abwägungsvorgabe des § 29b LuftVG als gewichtigen und andere Belange, auch des Lärmschutzes, überwiegenden Belang ausdrücklich anerkannt. Die Planbarkeit und flugplanmäßige Durchführung der Flüge ist Voraussetzung für die Erfüllung dieses Widmungszweckes.

Zur Sicherung der Funktion des Frachtdrehkreuzes bestätigte das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 24. Juni 2008 ebenso die Nutzbarkeit des auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle eingerichteten Wartungsschwerpunktes auch zur Nachtzeit (so ausdrücklich Rn. 73 ff. der Urteilsbegründung). Der Betrieb eines Wartungsschwerpunktes zur Nachtzeit sichert die Aufrechterhaltung des regelmäßigen Flugbetriebes auf dem

Verkehrsflughafen Leipzig/Halle gerade auch zur Nachtzeit und ist notwendiger Bestandteil der Umlaufplanung im Frachtverkehr. Damit schließt der standortspezifische Bedarf im Rahmen des vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten Zweckes als Luftfrachtdrehkreuz, grundsätzlich die Durchführung von Triebwerksprobeläufen im Rahmen des Wartungsschwerpunktes auch zur Nachtzeit ein, und zwar unabhängig von der Nutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes.

Die FLHG sieht daher einen standortspezifischen Bedarf zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen auch zur Nachtzeit gegeben, welcher sich gegen entgegenstehende Belange auch unter Berücksichtigung von § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG durchsetzt, wenn Triebwerksprobeläufe zur Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit des in das Luftfrachtdrehkreuz eingebundenen und umlaufbedingt auf den Nachtsprung angewiesenen Fluggerätes zur Nachtzeit durchgeführt werden müssen. Nach Ansicht der FLHG trägt ihr Antrag, auf dieser Grundlage und Rechtfertigung, zugleich dem Schutz der Umgebung des Flughafens vor Fluglärm und dem Gebot der Verhältnismäßigkeit Rechnung.

Der Antrag auf Änderung der Betriebsregelung vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015 der FLHG wird durch die am Flughafen Leipzig/Halle ansässigen Frachtflugunternehmen European Air Transport Leipzig GmbH (EAT) und Aerologic GmbH unterstützt. In ihren abgegebenen Stellungnahmen vom 28. April 2014 (EAT) und 29. April 2014 (Aerologic) bestätigen sie den unabwiesbaren Bedarf an zeitunabhängigen Triebwerksprobeläufen.

Beide Stellungnahmen weisen ebenfalls darauf hin, dass die von der FLHG nachgesuchte (für die Tag- und Nachtzeit abgestuft) beantragte Ergänzung der bestehenden Betriebsregelung als Ausnahmeregelung unumgänglich ist, damit die Umläufe des Fluggerätes innerhalb der zeitgebundenen Logistikketten sichergestellt werden und damit der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle seine Funktion als Frachtdrehkreuz wahrnehmen kann.

Aufgrund der Ausfallcharakteristik sind Triebwerksreparaturen in den meisten Fällen nicht planbar. Bei Ausfall eines eigentlich für den Einsatz geplanten Flugzeugs entstehen durch diesen Umstand Zwangssituationen, welche kurzfristig durchzuführende Reparaturen notwendig machen. Soweit jedoch der für die Wiederzulassung zum Betrieb notwendige Funktionsnachweis in unmittelbarer Folge (z.B. in der Nachtzeit) nicht erbracht werden kann, steht das betroffene Flugzeug nicht zur geplanten Zeit für den Einsatz zur Verfügung. Daraus entstehen Störungen der geplanten Umläufe und damit des Luftdrehkreuzes insgesamt.

Entsprechende Störungen sind für EAT und Aerologic mit erheblichen Folgen verbunden. Der komplette Ausfall eines Flugzeuges bedeutet im Durchschnitt die ausbleibende Zustellung je nach Flugzeuggröße von bis zu 40t Fracht mit bis zu 6000 Sendungen. Bei den von Aerologic durchgeführten interkontinentalen Kettenflügen über mehrere Flughafenstandorte kommt es bei Ausfall bzw. verzögertem Abflug eines Flugzeuges zum Ausbleiben bzw. Verspätungen für ca. 345 t Fracht mit bis zu 45.000 Sendungen. Im DHL Express System bedeuten diese Verspätungen sogenannte „Full Service Failure“, verbunden mit Entschädigungsleistungen gegenüber Kunden bzw. auch dem Kundenverlust.

EAT hält Ersatzmaschinen vor, um solchen Störungen vorzubeugen. Die vorhandenen Reservekapazitäten sind jedoch nicht unbeschränkt. Sie befinden sich in der Regel am

Wartungsschwerpunkt Leipzig/Halle am Boden. Unter Umständen müssen diese jedoch auch erst mit einem Leerflug nach Leipzig/Halle überführt werden, verbunden mit Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und zusätzlichen Lärmbelastungen. Aerologic verfügt aufgrund der Größe und Struktur seiner Flotte über keine Ersatzressourcen (Langstreckenflugzeuge des Typs Boeing 777 oder 747).

EAT ist als Betreiber des Wartungsschwerpunktes bestrebt, die Anzahl von Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes gering zu halten. Wo immer möglich werden organisatorische Spielräume genutzt, um z.B. durch Wechsel der eingesetzten Luftfahrzeugtypen in Abhängigkeit vom tatsächlichen Frachtaufkommen, durch Umpfanung anstehender Wartungsarbeiten oder durch erwähnte Ersatzmaschinen Störungen im Umlauf zu vermeiden.

EAT schätzt in ihrer Stellungnahme aufgrund ihrer gesammelten Erfahrungen den Bedarf an Triebwerksprobeläufen außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) auf 2 bis maximal 4 monatliche Ereignisse ab. Dies entspricht dem Aufkommen, welches in den von der FLHG beauftragten lärmphysikalischen Untersuchungen des Büro OBERMEYER für die Bewertung der nächtlichen Lärmimmissionen zugrunde gelegt wurde.

Die Genehmigungsbehörde sieht den Bedarf an zeitunabhängigen Triebwerksprobeläufen grundsätzlich gegeben und durch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24. Juni 2008 bestätigt. Dies gilt auch für Triebwerksprobeläufe im Außenbereich, soweit diese Triebwerksprobeläufe aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen der Nichtnutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes nicht im Triebwerksprobelaufstand stattfinden können. Für die Nachtzeit gilt dies nur, wenn die Triebwerksprobeläufe aus zwingenden betrieblichen, insbesondere das Luftfahrzeug betreffenden umlaufbedingten Gründen nicht zur Tagzeit durchgeführt werden können oder aber durch das Ausbleiben dieser Probeläufe wesentliche Beeinträchtigungen des Betriebs des Luftfrachtdrehkreuzes entstehen.

Entgegenstehenden Einwendungen und Stellungnahmen, wie die der Stadt Schkeuditz, welche den generellen Bedarf an zeitunabhängigen Triebwerksprobeläufen im Freien verneinen, wird insofern widersprochen.

Wie unter D II. 1.2 dargelegt, vertritt die Genehmigungsbehörde weiterhin die Auffassung, dass der Triebwerksprobelaufstand mit seiner derzeitigen Nutzbarkeit von 80% nicht den Anforderungen von Wissenschaft und Technik entspricht. Mit den in der Machbarkeitsstudie aufgezeigten Möglichkeiten zur Ertüchtigung des Probelaufstandes und der Betrachtung vergleichbarer Anlagen lässt sich mit hoher Wahrscheinlichkeit eine weitgehende vollumfängliche Nutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstands am Flughafen Leipzig/Halle erreichen. Dies dürfte dazu führen, dass der Bedarf an Triebwerksprobeläufen außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes erheblich reduziert wird und nur sehr seltene einzelne Fälle betreffen könnte.

Seit 2011 wurden am Flughafen Leipzig/Halle aufgrund des luftaufsichtlichen Verbots in der Nacht keine Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes mehr durchgeführt. Die bestehende Praxis hat gezeigt, dass die betroffenen Nutzer des Flughafens in der Lage sind, sich auf die zeitlichen Rahmenbedingungen einzustellen und ihre Wartungsarbeiten entsprechend zu planen. Wie oben von EAT bestätigt, bestehen

dazu in einem begrenzten Rahmen organisatorische, ressourcentechnische Möglichkeiten. Wesentliche Beeinträchtigungen, welche den Betrieb des Frachtdrehkreuzes gefährdet hätten, waren in den vergangenen Jahren nicht ersichtlich.

Eine verlässliche Beurteilung des tatsächlichen Bedarfs für zeitunabhängige Triebwerkspobeläufe außerhalb der Triebwerkspobelaufohle für den sensiblen Zeitraum der Nacht ist aus den angeführten Gründen und Umständen derzeit nicht möglich. Dies kann erst nach Aufnahme des Regelbetriebs in einem vollständig ertüchtigten, den Anforderungen von Wissenschaft und Technik entsprechenden, Triebwerkspobelaufohland sicher beurteilt werden.

1.4. Ergebnis der Planrechtfertigung

Im Ergebnis sieht die Genehmigungsbehörde die Planrechtfertigung für die beantragten betrieblichen Änderungen für die Tageszeit als gegeben an. Der Bedarf zur Durchführung von Triebwerkspobeläufen außerhalb der Triebwerkspobelaufohle in der Tageszeit wurde nachgewiesen. Ohne die Möglichkeit im Ausnahmefall Triebwerkspobeläufe im Freien durchführen zu können, wäre die Funktion des Frachtdrehkreuzes am Verkehrsflughafen Leipzig/Halle gefährdet.

Gemäß der vorgelegten Machbarkeitsstudie der FLHG entspricht der Triebwerkspobelaufohland nicht vollkommen den Anforderungen von Wissenschaft und Technik. Es bestehen effektive Möglichkeiten zu seiner Ertüchtigung, bei relativ überschaubaren Kosten, mit denen eine wesentliche Verbesserung seiner der Nutzbarkeit erreicht werden kann.

Für den sensibleren Zeitraum der Nacht sieht die Genehmigungsbehörde aufgrund des bestehenden, nicht umgesetzten Potentials zur Verbesserung des Triebwerkspobelaufohlandes keine ausreichende Planrechtfertigung gegeben.

Es ist davon auszugehen, dass sich mit der Ertüchtigung des Triebwerkspobelaufohlandes auf den Stand der Anforderungen von Wissenschaft und Technik eine weitgehende Nutzbarkeit des Triebwerkspobelaufohlandes erreichen lässt und so dem Bedarf an nächtlichen Triebwerkspobeläufen bereits umfänglich entsprochen werden kann. Inwieweit dann überhaupt noch Gründe für nächtliche Triebwerkspobeläufe im Freien bestehen, hängt maßgeblich vom erreichbaren Grad der künftigen Nutzbarkeit ab. Dies ist nicht vorhersehbar und erst feststellbar, wenn alle tunlichen, annehmbaren Maßnahmen zur Ertüchtigung des Triebwerkspobelaufohlandes ausgeschöpft sind. Insofern muss der Antrag der FLHG, soweit er sich auf die Nachtzeit bezieht, als nicht entscheidungsreif betrachtet werden.

2. Lärmschutz

Im Rahmen der Auseinandersetzung mit den Lärmschutzzielen des Planfeststellungsbeschlusses bei Triebwerkspobeläufen außerhalb des Triebwerkspobelaufohlandes befasst sich die hier getroffene Entscheidung und so auch die Würdigung zu den Lärmauswirkungen ausschließlich mit der Einhaltung der Lärmschutzziele für die Tageszeit (6.00 bis 22.00 Uhr). Inwieweit die Durchführung seltener, einzelner Triebwerkspobeläufen im Außenbereich zur Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) in Einklang mit den planfestgestellten

Lärmschutzziele steht bzw. die Interessen der von Lärmimmissionen betroffenen Anwohner, möglichst von zusätzlichen Lärmbelastungen verschont zu bleiben, überwiegen, muss bis zur Klärung des künftig tatsächlich bestehenden Bedarfs an entsprechenden Probeläufen offenbleiben.

Die anlässlich des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen von Gemeinden und Trägern öffentlicher Belange wiederholen teilweise bereits Vorgetragenes aus dem Ausgangsverfahren der Planfeststellung. Verschiedentlich wird auf die Auswirkungen des vom Flughafen ausgehenden Fluglärms, auf die mit diesem Lärm verbundene Gesundheitsgefährdung sowie auf Schadstoffbelastung hingewiesen.

Die Genehmigungsbehörde ist der Auffassung, dass sich Stellungnahmen und Einwendungen in diesem Änderungs-/Ergänzungsverfahren ausschließlich auf den Gegenstand des Änderungsverfahrens zu beziehen haben, also auf Triebwerksprobeläufe, die aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen der Nichtnutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes auf Außenflächen durchgeführt werden dürfen. Aus diesem Grund verweist die Genehmigungsbehörde für alle über diesen Verfahrensgegenstand hinausgehenden Einwendungen und Stellungnahmen auf den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004.

2.1. Einhaltung der Lärmschutzziele des Planfeststellungsbeschlusses

Mit der Nebenbestimmung A II.4.7.2. im Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 hat die Planfeststellungsbehörde zur Gewährleistung der erforderlichen Lärmschutzziele Lärmgrenzwerte für die Triebwerksprobeläufe festgelegt.

Die Untersuchungen der FLHG im Rahmen des Verfahrens der Planänderung vom 10. Juni 2008 ergaben, dass die Einhaltung, insbesondere der strengeren Lärmgrenzwerte in der Nacht, nur mit einem Triebwerksprobelaufstand in definierter Bauweise (Hallenbauweise mit Kulissenschalldämpfern zur akustischen Abschirmung) möglich ist.

Wie unter D II. 1.1 ausgeführt, sah die Planfeststellungsbehörde zum damaligen Zeitpunkt keinen Anlass, an der Geeignetheit des Triebwerksprobelaufstandes zu zweifeln. Es bestanden keine belastbaren Anhaltspunkte für die Annahme, dass der Triebwerksprobelaufstand witterungsabhängig oder aus betrieblichen oder sonstigen Gründen nicht zur Verfügung stehen könnte. Sie befasste sich deshalb ausdrücklich nicht mit der Frage, ob bei sogenannten seltenen Ereignissen die Grenzwerte auch überschritten werden dürfen und sah Spekulationen darüber, ob die FLHG bei bestimmten Witterungslagen dazu übergehen wird, Triebwerksprobeläufe außerhalb dieser Anlage durchzuführen, für fehl am Platz. Inwiefern die Durchführung von Triebwerksprobeläufen außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes in seltenen Einzelfällen unter Einhaltung der planfestgestellten Lärmgrenzwerte ebenfalls möglich ist, wurde durch die Planfeststellungsbehörde zum damaligen Zeitpunkt offengelassen.

Die im anhängigen Genehmigungsänderungsverfahren durch die FLHG vorgelegten Lärmgutachten der OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH weisen für Triebwerksprobeläufe am Tag auf den Außenflächen „Enteisungsfläche DP2“ und „alte Piste“ die Einhaltung des planfestgestellten Lärmschutzziels (energieäquivalenter Dauerschallpegel außen an Wohnhäusern kleiner als 57 dB(A)) deutlich nach. Für das auf Basis der

tagsüber durchgeführten Triebwerksprobeläufe des Jahres 2011 abgeleitete Mengengerüst, welches auch unter Berücksichtigung der Probelaufstatistiken aller Folgejahre weiterhin Bestand hat, wurde nachgewiesen, dass selbst bei Durchführung aller Triebwerksprobeläufe außerhalb der Lärmschutzhalle am nächstliegenden Immissionsort (westlicher Ortsrand von Kursdorf) mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von nicht mehr als 47 dB(A) zu rechnen ist.

Das Ergebnis zeigt, dass auch unter Berücksichtigung wesentlicher Steigerungen des Aufkommens an Triebwerksprobeläufe und einem gleichzeitigen Totalausfall des Triebwerksprobelaufstandes das planfestgestellte Lärmschutzziel für die Tageszeit nicht infrage gestellt ist. Die Erarbeitung und Berücksichtigung von Prognosen im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung (Bewegungsanzahlen und verkehrender Flugzeugmix) am Flughafen Leipzig/Halle sind für die zu treffende Entscheidung über die beantragte Ausnahmeregelung für die Tageszeit unerheblich.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigte mit ihrer Stellungnahme zum anhängigen Genehmigungsverfahren vom 21. April 2015, dass unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der schalltechnischen Begutachtung durch seltene Triebwerksprobeläufe auf den Außenflächen das Lärmschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 nicht unterlaufen oder grundsätzlich in Frage gestellt wird.

Die Planfeststellungsbehörde hält deshalb ein eigenständiges Planänderungsverfahren für entsprechend ergänzte Regelungen für entbehrlich und eine Genehmigungsänderungsverfahren nach § 6 Absatz 4 Satz 2 LuftVG für ausreichend. Die Entscheidung darüber, ob und wie die betriebliche Regelung um eine Ausnahmeregelung ergänzt werden kann, sieht die Planfeststellungsbehörde im Ermessen der Genehmigungsbehörde. Dabei sind einerseits die öffentlichen Verkehrsinteressen und andererseits die Interessen der von Lärmimmissionen betroffenen Anwohner, möglichst von zusätzlichen Lärmbelastungen verschont zu bleiben, in der Abwägung zu berücksichtigen und - sofern möglich - in einen gerechten Ausgleich zu bringen.

Das Sächsische Landesamt für Umweltschutz, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) bestätigte mit seiner Stellungnahme vom 9. Juni 2015 die Ansätze und Methodik, die das Büro OBERMEYER bei der Ermittlung der Lärmbelastung durch Triebwerksprobeläufe zugrunde gelegt hat. Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind für das LfULG nachvollziehbar. Die akustischen Ausgangsdaten für die Triebwerksprobeläufe basieren auf der Studie „Methodik zur Ermittlung der Geräuschimmissionen bei Triebwerksprobeläufen“. Diese Studie wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes von Dr. Thomas Schenk durchgeführt, 2009 veröffentlicht und ist in schalltechnischen Fachkreisen anerkannt. Einwendungen, wie u.a. durch den Verein Ökolöwe Umweltbund Leipzig vorgebracht, die die vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen als mangelhaft einstufen, wird nicht gefolgt.

2.2. Belange des Lärmschutzes allgemein

Einige Einwendungen und Stellungnahmen verweisen darauf, dass es über die planfestgestellten Lärmschutzziele hinaus, zu einer allgemeinen nicht akzeptierbaren Zunahme des Lärms kommen würde. Wie unter D II. 2. ausgeführt, können vorgebrachten Gründe nur Berücksichtigung finden, wenn sie nicht über den Verfahrensgegenstand hinausgehen.

Für die Städte Leipzig und Schkeuditz wird unter anderem darauf verwiesen, dass die Nachbarschaft des Flughafens, gemäß den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung bereits höchster Verlärmung durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehr ausgesetzt ist und keine weitere Belastungen verkraftet. Hinsichtlich der angeführten Einwände wird auf die Rechtsgültigkeit der planfestgestellten Lärmschutzziele verwiesen. Dieses Schutzniveau wurde durch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 24. Juni 2008 bestätigt. Die planfestgestellten Lärmschutzziele werden durch gelegentliche Triebwerksprobeläufe im Freien in der Tageszeit nicht verletzt.

Die Gemeinde Schkopau und andere Einwanderer verwiesen darauf, dass Ausnahmen bezüglich der Durchführung von Triebwerksprobeläufen im Freien an anderen Flughäfen nicht zugelassen würden. Dies entspricht jedoch nicht der gängigen Praxis. Unter Berücksichtigung der konkreten Regelungen in den luftrechtlichen Genehmigungen der Flughäfen bestehen entweder Verfahren und Festlegungen zu Standplatzzuweisungen für die Durchführung von Triebwerksprüfläufen außerhalb von vorhandenen Lärmschutzanlagen (z.B. Frankfurt, Hannover) oder es können entsprechend begründete Ausnahmen für den Einzelfall bei der zuständigen Genehmigungsbehörde beantragt werden (z.B. Hamburg).

Die Stadt Leipzig stimmte in ihrer Stellungnahme für den Tagzeitraum der Durchführung von Triebwerksprobeläufen im Freien für begründete Ausnahmefälle zu, sprach sich aber gegen entsprechende Triebwerksprobeläufe im Nachtzeitraum aus. Fortführend verlangte sie die Überprüfung der rechnerischen Nachweise zur Einhaltung der Lärmschutzkriterien durch schalltechnische Messungen bei Mitwindbedingungen und Inversionswetterlagen. Dabei wird nicht präzisiert, ob die geforderten Immissionsmessungen der Überprüfung der im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Schutzkriterien für den Tagzeitraum oder den Nachtzeitraum dienen sollen. Der Bezug auf „Mitwindbedingungen“ und „Inversionswetterlagen“ deutet jedoch darauf hin, dass hierdurch die Aussagen der schalltechnischen Berechnungen zur Belastungssituation im Nachtzeitraum als Momentaufnahme bei ungünstigen Bedingungen überprüft und kein über einen langfristigen Zeitraum gemittelter Dauerschallpegel erhoben werden soll.

Die hier gegenständliche Entscheidung befasst sich lediglich mit Regelungen für die Tageszeit. Hinsichtlich der Nacht erfolgt aufgrund der fehlenden Ausgangsvoraussetzungen keine Diskussion und Entscheidung. Inwieweit es einer messtechnischen Überprüfung der gutachterlichen Berechnungen für den Nachtzeitraum bedarf, ist daher ohne Belang.

2.3. Ermessensspielräume der beantragten Regelungen

Verschiedene Träger öffentlicher Belange (Schkeuditz, Leipzig, Wiedemar) und Naturschutzvereine (Ökolöwe) kritisierten die zu große Unbestimmtheit der beantragten Ausnahmeregelungen. Auch der sich nur auf die Tageszeit beziehende Regelungsteil, „um Triebwerksprobeläufe, die aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen nicht im Triebwerksprobelaufstand stattfinden können, im Freien durchführen zu dürfen“, böte zu hohe Auslegungsspielräume und damit die Gefahr der Regelungsdehnung zulasten des Lärmschutzes. So könnten beispielsweise kleinere technische Einschränkungen oder die Blockade des Probelaufstandes durch eine bereits bestehende Nutzung als Ausnahmegrund aufgefasst werden.

Die FLHG führte in ihrer Erwiderung zu den benannten Stellungnahmen aus, wie sie die Begrifflichkeiten „witterungsbedingt“ und „zwingende technische Gründe“ versteht: Witterungsbedingte Gründe liegen danach vor, insoweit bei unabdingbar und zeitkritisch durchzuführenden Triebwerksprobeläufen die in der Benutzungsordnung der Triebwerksprobelaufhalle in Abhängigkeit von der Windrichtung definierten Grenzwerte für zulässige Windgeschwindigkeiten nicht nur kurzfristig überschritten werden. Zwingende technische Gründe liegen vor, z.B. bei der Durchführung von Probeläufen in der Halle auftretende, das Luftfahrzeug betreffende Probleme (wie z. B. Abbruch des Triebwerksprobelaufes wegen starker Schwankungen der Triebwerks-Parameter) oder bei Nichtverfügbarkeit der Triebwerksprobelaufhalle in Folge auftretender technischer Probleme, die nicht auf mangelnde Wartung zurückzuführen sind und die die bestimmungsgemäße Nutzung der Halle nicht sicher zulassen.

Die Genehmigungsbehörde teilt die Sichtweise der FLHG und sieht den Ermessungsspielraum ausreichend eingegrenzt. Dies steht auch vor dem Hintergrund der unkritischen Situation zur Einhaltung der Lärmschutzziele für den Tageszeitraum (siehe Abschnitt D II. 2.1). Die Festlegung einer zahlenmäßigen Obergrenze für Triebwerksprobeläufe im Freien wäre nicht gerechtfertigt und könnte in ungünstigen Situationen den ordnungsgemäßen Betrieb des Luftfrachtdrehkreuzes gefährden, z.B. bei längerem Ausfall des Triebwerksprobelaufstandes infolge von notwendigen baulichen Sanierungsmaßnahmen. Eine zahlenmäßige Limitierung von Triebwerksprobeläufen, welche am Tage auf den Außenflächen durchgeführt werden sollen, wäre nicht zielführend.

Hinsichtlich der Forderungen zur genauen Festlegung möglicher Flächen zur Durchführung von Probeläufen außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes teilt das SMWA die Sichtweise vorgebrachter Einwände. In der unter A II. getroffenen Entscheidung werden zwei zulässige Flächen („Enteisungsfläche DP2“ und „Alte Piste“), welche sich schon bisher in der Praxis, auch unter Lärmschutzgründen, bewährten und Grundlage in den lärmphysikalischen Betrachtungen des Büro OBERMEYER waren, festgelegt.

Mit der als Nebenbestimmung zur Entscheidung gefassten Festlegung, lässt sich die Genehmigungsbehörde jährlich über die im Freien durchgeführten Triebwerksprobeläufe sowie der dafür vorliegenden Gründe berichteten. Insofern ist eine kontinuierliche Beaufsichtigung der konformen Anwendung der Ausnahmeregelungen gegeben.

3. Bisherige Praxis zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen im Freien

Der Triebwerksprobelaufstand am Flughafen Leipzig/Halle wurde im Mai 2008 erstmals in Betrieb genommen. Nach festgestellten Mängeln erfolgte im November 2008 eine Aussetzung seines Betriebs und anschließend eine Sanierung. Die Wiederinbetriebnahme erfolgte im Februar 2010. Im Jahr 2011 konnte die Zertifizierung des Probelaufstandes abgeschlossen werden.

Im gesamten Zeitraum seit dem Jahr 2008 fanden Triebwerksprobeläufe regelmäßig außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes statt, phasenweise auch vollständig. Nach der Sanierung und Abschluss der Inbetriebnahme konnte die Nutzbarkeitsquote des Probelaufstandes auf ca. 80% gesteigert und damit der Anteil der Probeläufe im Freien stark gesenkt werden.

Mit Verfügung vom 22. Februar 2012 untersagte die Luftaufsichtsbehörde Landesdirektion Sachsen (LDS) die Durchführung der Triebwerksprobeläufe im Freien für die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr). Seit dem erfolgen am Flughafen Leipzig/Halle Triebwerksprobeläufe im Freien ausschließlich am Tag.

Die Praxis zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen im Freien weicht insofern von den bestehenden Regelungen der Planfeststellung und der Betriebsgenehmigung ab. Sie wird von der Genehmigungsbehörde, dem SMWA, geduldet. Ohne die Möglichkeit am Tage Triebwerksprobeläufe im Freien durchführen zu können, wäre der ordnungsgemäße Betrieb des Luftfrachtdrehkreuzes akut gefährdet. Die planfestgestellten Lärmschutzziele für die Tageszeit werden sicher eingehalten.

Das Vorhaben zur Anpassung der Regelungen von Planfeststellung und Betriebsgenehmigung an die bestehende Praxis, zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen am Tage im Freien, wird von der Luftaufsichtsbehörde begrüßt. Die bisherigen unzureichenden Regelungen erschwerten der Luftaufsicht die ordnungsrechtliche Ahndung bei Verstößen. Die Anpassung der Regelungen sei überfällig und geboten.

4. Auswirkungen auf den Naturschutz

Der Verein Ökolöwe Umweltbund Leipzig verweist in seiner Stellungnahme zum Vorhaben auf das Erfordernis einer FFH - Verträglichkeitsprüfung, da infolge vorhabenbedingter Verlärmung und Emissionen erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000 - Gebieten (hier SPA - Gebiete „Leipziger Auwald“ und „Agrarraum und Bergbaufolgelandschaft bei Delitzsch“; FFH - Gebiete „Brösen, Glesien und Tannenwald“ und „Leipziger Auensystem“) zu besorgen sind. Ebenso sind Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote (§ 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG) nicht auszuschließen.

Gemäß § 33 Absatz 1 BNatSchG sind alle Veränderungen und Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000 - Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können, unzulässig. Dieser Grundsatz gilt auch für Projekte, welche sich nicht im Umgriff eines Natura 2000 - Gebietes befinden, aber Wirkungen entfalten, die beeinträchtigend in das Gebiet hineinwirken können. Die Möglichkeit erheblicher Beeinträchtigungen ist dabei regelmäßig zu bejahen, wenn aufgrund einer überschlägigen Vorprüfung (Erheblichkeitsabschätzung) Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen ohne vertiefende Untersuchung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen bestehen.

Aus diesen Gründen forderte das SMWA mit Schreiben vom 24. Mai 2017 die FLHG auf, die entsprechenden Verträglichkeitsprüfungen zu erarbeiten und dem SMWA als Genehmigungsbehörde vorzulegen. Ebenso seien die artenschutzrechtlichen Belange im Rahmen eines Artenschutzfachbeitrags zu untersuchen. Der Artenschutzfachbeitrag wird erforderlich, da die Verträglichkeitsprüfung lediglich auf die Erhaltungsziele der Grundschutzverordnung abstellt und somit weder das gesamte Artenspektrum noch das Planungsgebiet vollständig prüffähig abdeckt.

Die FLHG folgte den Forderungen des SMWA und legte die gewünschten Verträglichkeitsprüfungen für die benannten FFH-Gebiete und die Unterlage zur Prüfung des Artenschutzes vor. Die übergebenen Untersuchungsberichte mit Stand Oktober 2018 wurden durch das Büro Grünplan GmbH erarbeitet.

Insgesamt ergaben die FFH - Verträglichkeitsprüfungen, dass selbst geringe Beeinträchtigungen von Arten, die direkt oder indirekt vom Schutzzweck der betrachteten FFH-Gebiete erfasst werden, sicher auszuschließen sind. Die Klärung weiterer Fragen zu Erheblichkeit und auch zu möglichen Summationseffekten erübrigt sich.

Die Prüfung des Artenschutzes erbrachte, dass durch den tageszeitlichen wie auch nächtlichen Lärm der beantragten Triebwerksprobeläufe keine tatbeständlichen Negativwirkungen auf europarechtlich relevante Arten zu erwarten sind. Als ein weiterer potenzieller Wirkpfad wurde durch den Gutachter der "Triebwerks-Blast" identifiziert. Bedeutsame Negativwirkungen für Tiere seien bis in eine Distanz von 500 m hinter größeren Flugzeugen bei Triebwerksprobeläufen unter „Volllast“ möglich. Hierbei ist jedoch anzuführen, dass an den beiden für Triebwerksprobeläufen vorgesehenen Außenposition bereits seit einigen Jahren Triebwerksprobeläufe durchgeführt werden. Insofern ist die Brutvogelfauna in der Umgebung der Positionen, wie sie 2018 projektbezogen aufgenommen wurde, Ergebnis dieser Nutzung. Infolge der geplanten Ertüchtigungsmaßnahmen an der Triebwerksprobelaufhalle zur Erhöhung ihrer Nutzbarkeit ist zu dem von einer Verringerung möglicher „Blast“-Auswirkungen auszugehen.

5. Einwendungen

Die anlässlich des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens erhobenen Einwendungen wiederholen in breitem Umfang die Einwendungen, die schon im Ausgangsverfahren der Planfeststellung erhoben worden sind. Im Wesentlichen wird auf die Auswirkungen des vom Flughafen ausgehenden Lärms, auf die mit diesem Lärm verbundene Gesundheitsgefährdung sowie auf Umwelt- und Schadstoffbelastungen hingewiesen. Wie schon in den Ausgangsverfahren befürchten die Einwendungsführer negative Auswirkungen des Flughafens auf den Wert der in der Umgebung des Flughafens liegenden Grundstücke.

Wie bereits unter D II. 2. dargelegt vertritt die Genehmigungsbehörde die Auffassung, dass sich Einwendungen im anhängigen Änderungs-/Ergänzungsverfahren ausschließlich auf den Gegenstand des Änderungsverfahrens beziehen können, also auf den Umstand Triebwerksprobeläufe, die aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen der Nichtnutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes auf Außenflächen durchführen zu dürfen.

Aus diesem Grund verweist die Genehmigungsbehörde für alle über diesen Verfahrensgegenstand hinausgehenden Einwendungen (weitergehende Schutzauflagen, Entschädigungen, Wertminderungen, Umweltverschmutzung, Klimaschutz, Schadstoffausstoß, Überflüge etc.) auf den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004.

Die hier getroffene Entscheidung bezieht sich ausschließlich auf die Legitimation von Triebwerksprobeläufen auf Außenflächen am Tag (6.00 bis 22.00 Uhr). Insofern berücksichtigt die Würdigung nur entsprechende gegenständliche Einwendungen.

Soweit Einwender die Durchführung von Triebwerksprobeläufen außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes auf Außenflächen als unzulässig kritisierten, aufgrund eines dafür fehlenden generellen Bedarfs, der Missachtung der planfestgestellten Lärmschutzziele, Fehler oder falscher Annahmen in der gutachterlichen Bewertung des Büro

OBERMEYER, sind diese Einwände zurückzuweisen. Ebenso sind Forderungen für die Festlegung fester Obergrenzen für die Häufigkeit von Triebwerksprobeläufen im Außenbereich abzulehnen. Auf die vorstehenden Ausführungen unter D II.1.2 bis 1.4 sowie D II 2.1 wird Bezug genommen.

Die von den Einwendern behauptete Nichtzulassung von Ausnahmen bezüglich der Durchführung von Triebwerksprobeläufen im Freien an anderen Flughäfen entspricht nicht der gängigen Praxis. Auf Abschnitt D II. 2.2 wird verwiesen.

Forderungen zu einer technischen Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes, mit dem Ziel eine höhere Nutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes zu erreichen und so vermeidbare Lärmbelastungen auszuschließen, sind berechtigt. Auf die vorstehenden Ausführungen unter D II.1.2 wird Bezug genommen.

6. Gesamtabwägung im Ergebnis

Auf den Bedarf von Ausnahmen für Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes am Flughafen Leipzig/Halle wurde im Planfeststellungsbeschluss i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008 nicht eingegangen und dieser nicht geregelt. Die Planfeststellungsbehörde hat den möglichen Bedarf wind- und witterungsbedingter Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes seinerzeit nicht in den Blick genommen.

Die bisher bestehende Praxis zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen im Freien am Tage steht nicht im Einklang mit den Regelungen von Planfeststellung und Betriebsgenehmigung. Sie wurde von der Genehmigungsbehörde geduldet, um den ordnungsgemäßen Betrieb des Frachtdrehkreuzes gewährleisten zu können. Das planfestgestellte Lärmschutzziel für die Tageszeit wurde dabei sicher eingehalten.

Für die durch die FLHG beantragte Änderung der Betriebsregelung vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015 zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen am Flughafen Leipzig/Halle sieht die Genehmigungsbehörde die Planrechtfertigung für die beantragten Änderungen für die Tageszeit gegeben. Der Bedarf zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen außerhalb der Triebwerksprobelaufhalle wurde nachgewiesen. Triebwerksprobeläufe am Tage im Außenbereich aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen der Nichtnutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes führen zu keiner Verletzung der planfestgestellten Lärmschutzziele. Die zukünftige Verkehrsentwicklung am Flughafen Leipzig/Halle und der Grad der Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes sind aufgrund der deutlichen Einhaltung des Lärmschutzzieles für den Tag unerheblich. Eine quantitative Limitierung zulässiger Triebwerksprobeläufe für diese Fälle ist nicht erforderlich.

Für die Nachtzeit ist der Antrag der FLHG zur Änderung der betrieblichen Regelungen zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen nicht entscheidungsreif. Damit bleiben Triebwerksprobeläufe nachts außerhalb des Probelaufstandes weiterhin versagt.

Im Rahmen des Verfahrens war festzustellen, dass der Triebwerksprobelaufstand im derzeitigen Zustand nicht gänzlich den Anforderungen an Wissenschaft und Technik entspricht und effektive Möglichkeiten zu dessen Verbesserung bei relativ überschaubaren Kosten bestehen, so dass eine wesentliche Erhöhung seiner Nutzbarkeit erreicht werden

kann. Inwieweit dem künftig tatsächlich bestehenden Bedarf an nächtlichen Triebwerksprobelaufen mit der baulichen Ertüchtigung bereits entsprochen wird, kann erst festgestellt werden, wenn alle tunlichen, annehmbaren Maßnahmen zur Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes ausgeschöpft und somit die Anforderungen von Wissenschaft und Technik vollends erreicht sind. Erst danach kann der verbleibende Bedarf an Triebwerksprobelaufen im Freien im Nachtzeitraum klar eingegrenzt, beurteilt und die Frage beantwortet werden, ob hieraus maßgebliche Auswirkungen auf die Sicherung des Betriebs des Frachtdrehkreuzes am Verkehrsflughafen Leipzig/Halle bestehen.

Die hinsichtlich bestehender Auswirkungen zum Naturschutz durchgeführten FFH – Verträglichkeitsprüfungen und Untersuchungen zu artenschutzrechtlichen Belangen ergaben, dass keine Beeinträchtigungen von Arten, die direkt oder indirekt vom Schutzzweck der betrachteten FFH-Gebiete erfasst werden, bestehen und auch keine sonstigen tatbestandlichen Negativwirkungen auf europarechtlich relevante Arten zu erwarten sind.

Das SMWA ist nach § 36 Absatz 2 Nummer 5 Verwaltungsverfahrensgesetz berechtigt, nachträgliche Auflagen zu erlassen.

E. Kostenentscheidung


Dieser Bescheid ist nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) vom 14. Februar 1984, zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. März 2017, Gebührenverzeichnis Abschnitt V Ziffer 5 Buchstabe a) gebührenpflichtig.

Die Gebühr wird unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwandes mit gesondertem Bescheid festgesetzt.

F. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Klage beim Sächsischen Obergericht, Postfach 4443, 02634 Bautzen erhoben werden. Die Klage kann auch über das elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP, nähere Informationen unter: <http://www.egvp.de/>) nach Maßgabe der Regelungen in § 55a Absätze 2 bis 6 VwGO in der jeweils geltenden Fassung erhoben werden. Die weiteren Rahmenbedingungen hierzu ergeben sich aus der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERW) in der jeweils gültigen Fassung.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigefügt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.


Dr. Jens Albrecht
Abteilungsleiter