

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDESENTWICKLUNG
Archivstraße 1 | 01097 Dresden

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

Ihr/e Ansprechpartner/-in
Kai Glatter

Durchwahl
Telefon: +49 351 564-50650

kai.glatter@
smil.sachsen.de

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
65-4055/18/9-2026/35978

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Dresden,
16. Juli 2026

Verkehrsflughafen Leipzig/Halle
Luftrechtliches Genehmigungsverfahren gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 i. V.
m. § 8 Abs. 4 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 Durchführung von Triebwerks-
probeläufen auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zu ändern und zu er-
gänzen, ergeht durch das Sächsische Staatsministerium für Infrastruktur und
Landesentwicklung (SMIL) folgende

A. Entscheidung:

- I. **Teil A II 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 i.d.F. seiner 4. Änderung vom 10. Juni 2008, ergänzt mit Genehmigungsbescheid vom 1. Juni 2021 sowie Nummer 3.2.6 der luftrechtlichen Genehmigung vom 31. Juli 2007, geändert mit Bescheid vom 1. Juni 2021, werden geändert und erhalten folgende Neufassung (Änderungen in Kursivschrift und unterstrichen):**

„Triebwerksprobeläufe mit Flugtriebwerken dürfen am Flughafen Leipzig/Halle am Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) nur durchgeführt werden, wenn die Geräusche durch Probeläufe einen energieäquivalenten Dauerschallpegel von 57 dB(A) außen während der Einwirkzeit an Wohngebäuden nicht überschreiten. Triebwerksprobeläufe mit Flugtriebwerken dürfen am Flughafen Leipzig/Halle in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) an der Grenze des unter A II. 4.2.2. des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 festgelegten Nachtschutzgebietes im Mittel nicht zu einem A-bewerteten Maximalpegel von mehr als 50 dB(A) außen an Wohngebäuden führen. Innerhalb des unter A II. 4.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 festgelegten Nachtschutzgebietes dürfen Triebwerksprobeläufe am Flughafen Leipzig/Halle in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) im Mittel nicht zu einem A-bewerteten Maximalpegel von mehr als 35 dB(A) innerhalb von Wohnräumen führen.

Triebwerksprobeläufe dürfen am Flughafen Leipzig/Halle nur in dem westlich des Rollweges H 1 errichteten Triebwerksprobelaufstand (Haltenbauweise mit Kulissenschalldämpfern) durchgeführt werden.



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/kontakt.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 auf den Außenflächen „Enteisungsfläche DP2“ und „Alte Piste“ durchgeführt werden.

In der Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) sind Triebwerksprobeläufe auf den Außenflächen aus Lärmschutzgründen grundsätzlich ausgeschlossen. Die Beschränkung findet keine Anwendung für Triebwerksprobeläufe, welche die Luftaufsichtsbehörde in begründeten Ausnahmefällen im Wege einer Einzelfallentscheidung zugelassen hat, wenn kumulativ

- a) das Luftfahrzeug, dessen Triebwerke überprüft werden sollen, nach dem Triebwerksprobelauf planmäßig zur Durchführung von Flügen im Sinne von Nr. 3.2.1.2.1 eingesetzt wird.
- b) der Triebwerksprobelauf aufgrund unvorhergesehen eingetretener sowie zwingender betrieblicher Gründe nicht zur Tagzeit durchgeführt werden kann; hiervon ausgenommen sind das Luftfahrzeug betreffende umlaufbedingt planbare Gründe, und
- c) ein geeignetes Ersatzluftfahrzeug nicht zur Verfügung steht oder nicht mit vertretbarem Aufwand rechtzeitig bereitgestellt werden kann.

Die maximal zulässige Höchstzahl ist auf vier Ausnahmefälle pro Kalendermonat begrenzt.

Probelaufe mit der Schubeinstellung Idle (Leerlauf) und Triebwerksüberprüfungen im Rahmen der vom Hersteller vorgesehenen Vorflugkontrollen unmittelbar vor dem Start sind von diesen Regelungen ausgenommen.“

- II. Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt.
- III. Die Entscheidung ist sofort vollziehbar.
- IV. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH trägt die Kosten dieser Entscheidung. Für diese Entscheidung wird eine Gebühr von **4805,00 Euro** erhoben.

Die Gebühr ist binnen eines Monats nach Erhalt des Bescheides unter Verwendung des Buchungskennzeichens 1001.0004.0152 an die nachstehende Bankverbindung zu überweisen:

Hauptkasse des Freistaates Sachsen
Deutsche Bundesbank BIC: MARK DEF1 860
IBAN: DE06 8600 0000 0086 0015 19

B. Hinweise

Um Doppelungen zur ergangenen Teilentscheidung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) vom 1. Juni 2021 - Triebwerksprobeläufe auf den Außenflächen im Tageszeitraum - zu vermeiden, verzichtet die Genehmigungsbehörde in den Teilen C - Sachverhalt und D - Entscheidungsgründe der vorliegenden Genehmigung weitgehend auf Wiederholungen. Dies trifft insbesondere zu, auf die Abschnitte

- C II. 1. Antragsunterlagen
- C II. 2. Auslegung der Planunterlagen

- C II. 3. Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange
- D II. 1. Notwendigkeit des Verfahrens zur Änderung der luftrechtlichen Genehmigung, Verfahrensvorschriften
- D II. 3. Anhörungsverfahren
- D II. 4. Verhältnis zum Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 und zur luftrechtlichen Genehmigung vom 31. Juli 2007
- D II. 5. Verfahrensrechtliche Rügen.

Es erfolgt eine Übernahme durch Verweis.

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 27.06.2007) 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 beinhalteten das Ergebnis von Teil A II 4.7.2 des 4. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 10. Juni 2008 nicht in vollem Umfang. Neben redaktionellen Abweichungen traf die luftrechtliche Genehmigung keine Festlegungen zum Standort und zur Bauweise des Triebwerksprobelaufstands.

In der 4. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses wurden Fälle, in denen Triebwerksprobeläufe ausnahmsweise außerhalb der Triebwerksprobelaufhalle (z.B. bestimmte Wind- und Witterungslagen oder zwingende technische Gründe) durchgeführt werden können, nicht betrachtet und keine dementsprechenden Regelungen verfasst.

Im Regelbetrieb des Triebwerksprobelaufstandes zeigten sich witterungsabhängige und technische Einschränkungen bei dessen Nutzbarkeit. Nach den statistischen Auswertungen seit dem Jahr 2011 konnte der Triebwerksprobelaufstand lediglich für ca. 80% der durchgeführten Triebwerksprobeläufe genutzt werden.

Unter Bezug auf die planfestgestellten Auflagen untersagte die Luftaufsichtsbehörde mit Verfügung vom 22. Februar 2012 der FLHG die Durchführung von Triebwerksprobeläufen in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) im Freien. Um den ordnungsgemäßen Betrieb des

Frachtdrehkreuzes dennoch gewährleisten zu können, wurden Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes am Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) weiterhin geduldet. Hierbei wurden die planfestgestellten Lärmgrenzwerte gemäß der vorgelegten Lärmgutachten der Obermeyer Planen + Beraten GmbH sicher eingehalten.

Die FLHG begehrte mit ihrem Antrag vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015, die Regelung 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.

Zudem soll eine Berichtigung für die Auslegung des Maximalpegelkriteriums im Zusammenhang mit Triebwerksprobeläufen in der Nacht erfolgen, zur Anpassung an die dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende Abwägung.

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. 1.1 wird verwiesen.

Zum Antrag der FLHG erging durch das SMWA mit Bescheid vom 1. Juni 2021 zunächst nur eine Entscheidung für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr). Für den Nachtzeitraum bewertete die Genehmigungsbehörde den Antrag der FLHG für nicht entscheidungsreif, da der tatsächlich bestehende Bedarf an nächtlichen Triebwerksprobeläufen, erst nach Ausschöpfung aller tunlichen, annehmbaren Maßnahmen zur Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes festgestellt werden kann.

Die FLHG setzte daraufhin Maßnahmen zur baulichen Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes um. In der sich seit Ende 2022 anschließenden Test- und Zertifizierungsphase erfolgten weitere begleitende Maßnahmen zu dessen Optimierung.

Über die Ergebnisse zur Nutzung des verbesserten Triebwerksprobelaufstandes berichtete die FLHG jährlich. Mit ihrem Bericht vom 23. März 2026 informierte die FLHG über den Abschluss der umsetzbaren Ertüchtigungsmaßnahmen und die statistischen Ergebnisse zur Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes im Regelbetrieb.

II. Verfahren

1. Antragsunterlagen

Die im Zusammenhang mit dem Antrag auf Änderung der Betriebsregelung vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015 durch die FLHG vorgelegten Unterlagen werden in der Teilentscheidung des SMWA vom 1. Juni 2021 unter C II. 1. aufgeführt.

Im vorliegenden Verfahren zur Teilentscheidung für den Nachtzeitraum legte die FLHG weiterhin folgende ergänzende Unterlagen vor:

- Messbericht, Schalltechnische Bewertung nächtlicher Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerkprobelaufstands am Flughafen Leipzig/Halle vom 5. Dezember 2022
- Stellungnahme der Flughafen Leipzig/Halle GmbH zum Sachstand bauliche Er-tüchtigung und Auswertung Nutzungsgrad vom 6. Mai 2024
- Stellungnahme der Flughafen Leipzig/Halle GmbH zum Sachstand bauliche Er-tüchtigung und Auswertung Nutzungsgrad vom 19. Dezember 2024
- Stellungnahme der Flughafen Leipzig/Halle GmbH zum Sachstand bauliche Er-tüchtigung und Auswertung Nutzungsgrad vom 23. März 2026

2. Auslegung der Planunterlagen

Für Informationen zur Auslegung der Planunterlagen wird auf die Ausführungen in der Teilentscheidung des SMWA vom 1. Juni 2021 unter C II. 2. verwiesen.

3. Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Für Informationen zur Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Be-lange wird auf die Ausführungen in der Teilentscheidung des SMWA vom 1. Juni 2021 unter C II. 3. verwiesen.

D. Entscheidungsgründe

I. Verfahren

1. Notwendigkeit des Verfahrens, Verfahrensvorschriften

Für Informationen zur Notwendigkeit des Verfahrens zur Änderung der luftrechtlichen Genehmigung wird auf die Ausführungen in der Teilentscheidung des SMWA vom 1. Juni 2021 unter D I. 1. verwiesen.

Darüber hinaus wurden klarstellende Präzisierungen der im Blickpunkt stehenden Rege-lungen erforderlich, um Auslegungsfehler zu vermeiden.

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 ge-troffenen betrieblichen Regelung nur einer Regelung entsprechend § 6 Absatz 4 Satz 2 LuftVG. Ein eigenständiges Planänderungsverfahren ist hierfür entbehrlich.

Die bisherige oberste Landesluftfahrtbehörde SMWA war nach § 31 Absatz 2 Nummer 4 LuftVG in Verbindung mit der Verordnung der Sächsischen Staatsregierung und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung (LuftZuVO) vom 9. April 2019 (SächsGVBl. S. 289) für die Erteilung von Genehmigungen von Flugplätzen in Verbindung mit § 6 LuftVG für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle zuständig (zuständige Genehmigungs-behörde).

Die Luftverkehrsaufgaben des SMWA wurden mit der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Infrastruktur und Landesentwicklung zur Änderung der Verordnung der Sächsischen Staatsregierung und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung vom 10. Juni 2025 (SächsGVBl. S. 240) auf das SMIL übertragen.

Die oberste Landesluftfahrtbehörde übt zugleich die Fachaufsicht über die Landesdirektion Sachsen – auch im Hinblick auf deren Funktion als Planfeststellungsbehörde für die Flugplätze im Freistaat Sachsen – aus (so ausdrücklich für die straßenrechtliche Planfeststellung: § 39 Abs. 9 Satz 3 SächsStrG) und kann in dieser Funktion sämtliche Aufgaben, die der Landesdirektion als luftrechtliche Planfeststellungsbehörde zugewiesen sind, „an sich ziehen“. Damit ist das SMIL auch befugt, inhaltlich über den Antrag der FLHG zu entscheiden.

3. Anhörungsverfahren

Für Informationen zum durchgeführten Anhörungsverfahren wird auf die Ausführungen in der Teilentscheidung des SMWA vom 1. Juni 2021 unter D I. 3. verwiesen.

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

Bezüglich des Verhältnisses des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 und der luftrechtlichen Genehmigung vom 31. Juli 2007 wird auf die Ausführungen in der Teilentscheidung des SMWA vom 1. Juni 2021 unter D I. 4. verwiesen.

5. Verfahrensrechtliche Rügen

Bezüglich der Behandlung vorgebrachter verfahrensrechtlicher Rügen wird auf die Ausführungen in der Teilentscheidung des SMWA vom 1. Juni 2021 unter D I. 4. verwiesen.

II. Materiell-rechtliche Würdigung

1. Rechtfertigung

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 Triebwerksprobelaufstandes für alle auf dem Flughafen eingesetzten Flugzeugmuster und eingehender Einweisung des Bedienungspersonals sei keine vollständige Nutzbarkeit

gegeben. Nach den Erhebungen der FLHG mussten in den Jahren 2011 bis 2014 wind- und witterungsbedingt ca. 20% der Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes 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 in der Nacht (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 Triebwerksprobelaufstandes 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 worden, 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 Ausnahmefällen auch außerhalb des in diesen Fällen nicht funktionsfähigen Triebwerksprobelaufstandes die für den Umlauf der auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle operierenden Luftfahrzeuge notwendigen Triebwerksprobeläufe durchgeführt werden können.

Zudem soll eine Berichtigung der Interpretation des Maximalpegelkriteriums im Zusammenhang mit Triebwerksprobeläufen in der Nacht erfolgen, zur Anpassung an die dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende Abwägung.

Die durch die FLHG vorgelegten Lärmgutachten der Obermeyer Planen + Beraten GmbH belegen, dass infolge der beantragten seltenen Triebwerksprobeläufe 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. 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, entsprach der Triebwerksprobelaufstand den Anforderungen von Wissenschaft und Technik. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes stünden nicht zur Verfügung.

Trotz dessen bestanden für die Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes wind- und witterungsbedingte Einschränkungen. Insbesondere durch rückwärtige Windverhältnisse aus nordöstlicher Richtung wurden im Triebwerksprobelaufstand ungünstige Strömungsverhältnisse hervorgerufen. Das Bedienungspersonal konnte unter diesen Bedingungen die gefahrlose Durchführung von Triebwerksprobelaufen nicht gewährleisten. Wie oben angeführt, zeigten 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 bestätigten 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 seien, wurde 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 des Triebwerksprobelaufstandes. Auch durch die Genehmigungsbehörde wurden 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 veranlasste 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.

Die Studie bestätigte, dass die eingeschränkte Verwendbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes im Wesentlichen auf Windrichtungen aus Nordost sowie Querwindanteile zurückzuführen ist. Die Windsituationen erzeugten in Verbindung mit der sehr großen Einfahrtöffnung des Triebwerksprobelaufstandes ungünstige Strömungssituationen, sodass durch die Lamellenöffnungen im Frontbereich des Probelaufstandes nicht wie geplant laminare Zuluft an die Triebwerke geführt werden konnte.

Hinsichtlich möglicher Maßnahmen zur Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstands des Flughafens Leipzig/Halle legte 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 realisierbar.

Die FLHG führte nach den Empfehlungen der Studie ab 2022 umfangreiche bauliche Änderungen zur Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes durch. Im Blickpunkt standen sämtliche annehmbaren Maßnahmen mit ausgewiesener strömungstechnischer Wirksamkeit. Für eine laminare Anströmung der Flugzeugtriebwerke erfolgte eine Ergänzung von Akustiklamellen im Frontbereich, verbunden mit einem Teilrückbau der First-Giebelwand mit Zufahrtstor sowie der Anpassung der Stahltragkonstruktion und der Gründung. Im Sockelbereich wurden aerodynamisch ausgeformte Betonfertigteile ergänzt. Zur Minderung des Rückenwindinflusses erfolgte eine deutliche Verkleinerung des rückwärtigen Öffnungsquerschnittes durch feste Tore. Um die Öffnung bei kleineren Flugzeugen bedarfsweise weiter reduzieren zu können, werden zusätzliche mobile Tore eingesetzt.

Die Ergebnisse der anschließenden erneuten Test- und Zertifizierungsphase zeigten Verbesserungen. Die Nutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes erhöhte sich im Jahr 2025 auf 90 %. Das planfestgestellte Ziel einer vollumfänglichen Nutzbarkeit konnte jedoch nicht erreicht werden. Nach Ausführungen der den Zertifizierungsprozess begleitenden Lufthansa Technik bestehen weiterhin Einschränkungen infolge geltender Limits für Rückenwindkomponenten, welche sich aus der Musterzulassung der Luftfahrzeuge ableiten.

Die Genehmigungsbehörde sieht nach Bewertung der Sachlage alle tunlichen und annehmbaren Maßnahmen zur baulichen Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes als ausgeschöpft an. Die Anforderungen an Wissenschaft und Technik werden erfüllt.

Triebwerksprobelaufe des Luftfahrzeugtyps Antonov An-124 unterliegen besonderen Rahmenbedingungen und bleiben statistisch unberücksichtigt. Infolge der Kriegssituation in der Ukraine und der Relevanz der Flugzeuge für die Verteidigungslogistik, muss

der ukrainische Betreiber Antonov Airlines jede Unregelmäßigkeit, welche zu Ausfällen führen kann, vermeiden. Die Versorgung mit Ersatzteilen ist nur eingeschränkt möglich. Aufgrund der Größe des Luftfahrzeugs und dessen Konstruktionseigenschaft als Hochdecker mit vier Triebwerken mussten Testläufe in der Vergangenheit überproportional oft und unabhängig von den Windbedingungen abgebrochen werden.

Triebwerksprobeläufe der An-124 sind nicht in das Luftfrachtzentrum am Flughafen Leipzig/Halle eingebunden und können außerhalb der Lärmschutzhalle weiterhin ausschließlich im Tageszeitraum durchgeführt werden.

Ein Abriss des bestehenden Triebwerksprobelaufstandes und Neubau einer technisch ausgereiften Konstruktion, wie vom Verein Ökolöwe Umweltbund Leipzig gefordert, werden als nicht verhältnismäßig angesehen. 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 Triebwerksprobeläufe

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, nach § 45 Absatz 1 Satz 1 LuftVZO. Die Triebwerksprobeläufe sind im Rahmen von Wartung und Instandhaltung von Luftfahrtgerät zur Gewährleistung sicheren Flugbetriebs unverzichtbar, § 3 Absatz 1 LuftBO. Wenn die Triebwerksprobelaufhalle nicht genutzt werden kann, müssen Triebwerksprobeläufe 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 Abwägungsgewichtungsvorgabe des § 29b LuftVG als gewichtigen und andere Belange, auch des Lärmschutzes, überwiegenden Belang ausdrücklich anerkannt. Die Planbarkeit und flugplanmäßige Durchführung der Flüge sind 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 Luftfrachtdreh-

kreuz, 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 mit dieser Rechtfertigung, zugleich dem Schutz der Umgebung des Flughafens vor Fluglärm und dem Gebot der Verhältnismäßigkeit Rechnung.

Die mit dem Antrag auf Änderung der Betriebsregelung vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015 der FLHG vorgebrachten Stellungnahmen der ansässigen Frachtflugunternehmen European Air Transport Leipzig GmbH (EAT) vom 28. April 2014 und Aerologic GmbH vom 29. April 2014 verdeutlichen den unabwiesbaren Bedarf an zeitunabhängigen Triebwerksprobeläufen, 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 40 t 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. 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 Triebwerksprobeläufen 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 Umplanung 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 4 monatliche Ereignisse ab.

Die langjährige 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 von EAT bestätigt, bestehen dazu in einem begrenzten Rahmen organisatorische, ressourceentechnische Möglichkeiten.

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, z.B. infolge von eingetretenen Schädigungen und erforderlichen baulichen Maßnahmen, nicht im Triebwerksprobelaufstand stattfinden können.

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

1.4. Ergebnis der Rechtfertigung

Im Ergebnis sieht die Genehmigungsbehörde die Rechtfertigung für die beantragten betrieblichen Änderungen für die Nachtzeit als gegeben an. Der Bedarf zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen außerhalb der Triebwerksprobelaufhalle in der Nachtzeit wurde nachgewiesen. Zur Sicherung der Funktion des Frachtdrehkreuzes bedarf es hier zumindest für besondere Einzelfälle einer Ausnahmeregelung.

2. Lärmschutz

Im Rahmen der Auseinandersetzung mit den Lärmschutzziele des Planfeststellungsbeschlusses bei Triebwerksprobeläufen außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes befasst sich die hier getroffene Entscheidung und so auch die Würdigung zu den Lärmauswirkungen ausschließlich mit der Einhaltung der Lärmschutzziele für die Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr). Hinsichtlich der Belange für die Tageszeit wird auf die Ausführungen in der Teilentscheidung des SMWA vom 1. Juni 2021 unter D II. 2. verwiesen.

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.

Die Entscheidung über die Angemessenheit der Grenzwerte für die Zumutbarkeit von Fluglärm im Rahmen luftrechtlicher Zulassungsverfahren ist zudem mit dem Inkrafttreten des FluLärmG und insbesondere durch § 2 Absatz 2 FluLärmG der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, wie auch der Genehmigungsbehörde, entzogen (u.a. BVerwG, Beschluss vom 22. Juni 2015 – 4 B 62/14 – Rn. 19). Dies entspricht dem erklärten Ziel des Gesetzgebers bei Neufassung des FluLärmG (BT-Drs. 16/3813, S. 11 ff.). Es ist in erster Linie Aufgabe des Normgebers, den Erkenntnisfortschritt der Wissenschaft mit geeigneten Mitteln nach allen Seiten zu beobachten und zu bewerten, um gegebenenfalls weitergehende Schutzmaßnahmen treffen zu können (BVerfG, Beschluss vom 2. Juli 2018 – 1 BvR 612/12 – Rn. 50; Beschluss vom 24. Juni 2015 – 1 BvR 467/13 – Rn. 49). Das Bundesverwaltungsgericht bestätigt, dass neue wissenschaftliche Erkenntnisse in der Regel erst dann der rechtlichen Bewertung zugrunde zu legen sind, wenn sie sich in der wissenschaftlichen Diskussion durchgesetzt haben (BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 2. Juli 2018 – 1 BvR 612/12 – Rn. 50, mwN; ebenso BVerwG, Beschluss vom 15. Dezember 2019 – 4 B 37/17 – Rn. 64).

Forderungen, bei der Beurteilung der beantragten betrieblichen Änderung die Gesamtlärmsituation und die Ergebnisse zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm nach der Richtlinie 2002/49/EG (national umgesetzt mit den §§ 47a ff. BImSchG) zu berücksichtigen, kann nicht nachgekommen werden. Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Die von Einwenden vorgetragenen Sachverhalte sind insoweit für die Beurteilung des in Rede stehenden Antrags auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung des Flughafens Leipzig/Halle nicht von Belang. Maßgeblich ist die Einhaltung des planfestgestellten Schutzkonzepts.

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 vorgelegten Untersuchungen der FLHG im Rahmen des Verfahrens der Planänderung vom 10. Juni 2008 ergaben, dass die Einhaltung, insbesondere der strengeren Lärmgrenzwerte in der Nacht, grundsätzlich 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 möglich ist, wurde durch die Planfeststellungsbehörde zum damaligen Zeitpunkt offengelassen.

Das im anhängigen Genehmigungsänderungsverfahren durch die FLHG vorgelegte Lärmgutachten der Obermeyer Planen + Beraten GmbH vom 22. April 2013 stellt nachvollziehbar dar, dass die Durchführung von bis zu 4 Triebwerksprobeläufen auf Außenpositionen an der Grenze des unter A II 4.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 festgelegten Nachtschutzgebietes im Mittel nicht zu einem Maximalpegel von mehr als 50 dB(A) führt und keine weitere Aufwachreaktion verursacht wird.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet mit ihrer Stellungnahme vom 21. April 2015 zum Antrag der FLHG vom 7. Mai 2012 i.d.F. vom 15. Januar 2015 die Erkenntnisse der schalltechnischen Begutachtung des Büros Obermeyer als umfassend und inhaltlich zutreffend. Dies gilt insbesondere auch für die Frage der Interpretation der für den Nachtzeitraum festgelegten Schutzziele hinsichtlich ihrer lärmphysikalischen Bedeutung. Eine statistisch geringe Anzahl an Aufwachreaktionen durch nächtliche Triebwerksprobeläufe ist im Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 gesehen und im Rahmen der Abwägung als vernachlässigbar eingestuft worden (siehe S. 392 des Beschlusses).

Zwar weicht der gewählte Bewertungsansatz, mit einer Beurteilung der Überschreitungshäufigkeit als Mittelwert, von der Formulierung unter A II 4.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 ab, wonach Triebwerksprobeläufe 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 Maximalpegel von mehr als 50 dB(A) außen führen dürfen. Gegen den Bewertungsansatz hat die Planfeststellungsbehörde jedoch keine rechtlichen Bedenken. Die im Planfeststellungsbeschluss getroffene Abwägung wird dadurch nicht in Frage gestellt und das zugrundeliegende Lärmschutzkonzept nicht unterlaufen. Die Planfeststellungsbehörde verweist vielmehr darauf, dass der genutzte Bewertungsansatz im Einklang zu anderen, vom Bundesverwaltungsgericht für rechtmäßig befundenen Regelungen (Urteil vom 9. November 2006 (4 A 2001/06)) - insbesondere zur Regelung unter A II 4.2.2 („im Mittel einer zusätzlichen Aufwachreaktion“ - siehe hierzu RdNr. 101 ff. der Urteilsgründe) – steht und auch durch die Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg vom 25. April 2013 (11 A 14/13) zum Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld gestützt wird.

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der schalltechnischen Begutachtung wird durch die seltenen nächtlichen Triebwerksprobeläufe auf den Außenflächen das Lärmschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses vom 4. November 2004 nicht unterlaufen oder grundsätzlich in Frage gestellt. Die Planfeststellungsbehörde hält deshalb ein eigenständiges Planänderungsverfahren für entsprechend ergänzte Regelungen für entbehrlich und ein 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.

Das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) bestätigt 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 D. 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. Weiterführende Belange des Lärmschutzes

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, finden vorgebrachte Gründe keine Berücksichtigung, wenn sie über den Verfahrensgegenstand hinausgehen.

Von den Städten Leipzig und Schkeuditz wurde 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 weiteren 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 seltene Triebwerksprobeläufe im Freien in der Nachtzeit nicht verletzt.

Die Gemeinde Schkopau und andere Einwender 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 sprach sich in ihrer Stellungnahme generell gegen Triebwerksprobeläufe im Nachtzeitraum im Freien aus. Fortführend verlangte sie die Überprüfung der rechnerischen Nachweise zur Einhaltung der Lärmschutzkriterien durch schalltechnische Messungen.

Der durch die FLHG vorgelegte Messbericht vom 5. Dezember 2022 zur schalltechnischen Bewertung nächtlicher Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerksprobelaufstands, welcher auf Lärmmessungen während des Zeitraums der baulichen Ertüchtigung

des Triebwerksprobelaufstandes im Jahr 2022 basiert, ergab keine Hinweise zur Überschreitung des planfestgestellten Maximalpegelkriteriums für den Nachzeitraum.

2.3. Ermessensspielräume der beantragten Regelungen

Mehrere Einwender und Träger öffentlicher Belange (Schkeuditz, Leipzig, Wiedemar) und Naturschutzvereine (Ökolöwe) kritisierten die zu große Unbestimmtheit der in den beantragten Ausnahmeregelungen benannten Kriterien, welche eine Durchführung von Triebwerksprobelaufen im Freien legitimieren sollen. Der sich darauf beziehende Regelungsteil „Triebwerksprobelaufe, die aus witterungsbedingten oder aus sonstigen zwingenden technischen Gründen nicht im Triebwerksprobelaufstand stattfinden können“ böte zu hohe Auslegungsspielräume und damit die Gefahr der Regelungsdehnung zu lasten des Lärmschutzes. So könnten beispielsweise kleinere technische Einschränkungen oder die Blockade des Probelaufstandes durch eine bereits bestehende Nutzung als Ausnahmegrund aufgefasst werden.

In gleicher Weise als unbestimmt kritisiert sind die zusätzlich für die Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) zur Anwendung beabsichtigten Regelungsteile, welche „zwingende betriebliche, insbesondere das Luftfahrzeug betreffende umlaufbedingte Gründe“ für Ausnahmen voraussetzen.

Die FLHG legte in ihrer Erwiderung zu den benannten Stellungnahmen schlüssig dar, wie sie die Begrifflichkeiten „witterungsbedingt“ und „zwingende technische Gründe“ versteht: Witterungsbedingte Gründe liegen danach vor, insoweit bei unabdingbar und zeitkritisch durchzuführenden Triebwerksprobelaufen 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 Probelaufen im Triebwerksprobelaufstand auftretende, das Luftfahrzeug betreffende Probleme (wie z. B. Abbruch des Triebwerksprobelaufes wegen starker Schwankungen der Triebwerks-Parameter) oder bei Nichtverfügbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes in Folge auftretender technischer Probleme, die nicht auf mangelnde Wartung zurückzuführen sind und die bestimmungsgemäße Nutzung des Triebwerksprobelaufstandes nicht sicher zulassen, z.B. bei längerem Ausfall des Triebwerksprobelaufstandes infolge von notwendigen baulichen Sanierungsmaßnahmen.

Für die Nachtzeit folgt die Genehmigungsbehörde den vorgebrachten Einwänden und grenzt die betrieblichen, das Luftfahrzeug betreffenden Regelungsteile klarer und enger ein. Zudem wird die monatlich zulässige Zahl von nächtlichen Triebwerksprobelaufen im Freien beschränkt.

Mit dem in der Entscheidung unter A. I. verfügten behördlichen Prüf- und Zustimmungserfordernis für jeden einzelnen nächtlichen Triebwerksprobelauf im Freien wird eine ordnungsgemäße Anwendung der Regelungen sichergestellt und dem im § 29 b LuftVG verankerten Gebot zur Rücksichtnahme zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung im besonderen Maße Rechnung getragen. Zustimmungen werden in einem engen Rahmen nur für in das Luftfrachtzentrum am Flughafen Leipzig/Halle eingebundene Luftfahrzeuge erteilt, soweit das Luftfahrtunternehmen die bestehenden witterungsbedingten oder sonstigen zwingenden technischen Gründe, die eine Nichtnutzbarkeit des Triebwerksprobelaufstandes ausschließen, nachvollziehbar darlegt und für den jeweiligen Einzelfall

unvorhergesehen eingetretene sowie zwingende betriebliche Gründe nachweisen kann, die eine Verschiebung der Probeläufe auf den Tag nicht ermöglichen. Hierfür darf es sich ausdrücklich nicht um das Luftfahrzeug betreffende, umlaufbedingt planbare Gründe handeln. Ebenso hat das Luftfahrtunternehmen zu bestätigen, dass kein geeignetes Ersatzluftfahrzeug zur Verfügung steht oder mit vertretbarem Aufwand rechtzeitig bereitgestellt werden kann.

Aufgrund der fehlenden Vorhersehbarkeit und des unmittelbaren Handlungsbedarfs zur Sicherung des Flugzeugumlaufs können etwaige Triebwerksprobeläufe in der Regel nur mit kurzen Vorlaufzeiten beantragt werden. Dies erfordert von Seiten der Genehmigungsbehörde eine 24/7-Bereitschaft. Die Aufgabe zur Erteilung von Einzelgenehmigungen wird deshalb auf die am Flughafen dauerhaft präsente Luftaufsichtsbehörde übertragen. Eine transparente Veröffentlichung der Entscheidungen zu nächtlichen Triebwerksprobeläufen im Freien soll sichergestellt werden.

3. Auswirkungen auf den Naturschutz

Bezüglich der Würdigung der Auswirkungen auf den Naturschutz wird auf die Ausführungen in der Teilentscheidung des SMWA vom 1. Juni 2021 unter D II. 4. verwiesen.

4. Einwendungen

Die anlässlich des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens erhobenen Einwendungen wiederholen in breitem Umfang Einwände aus dem Ausgangsverfahren der Planfeststellung. Im Wesentlichen wird auf die Auswirkungen des vom Flughafen ausgehenden Lärms, auf die mit diesem Lärm verbundene Gesundheitsgefährdung sowie auf Umwelt- und Schadstoffbelastungen hingewiesen. Zudem befürchten Einwendungsführer negative Auswirkungen 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 ausschließlich auf den Gegenstand des Änderungsverfahrens beziehen können. Aus diesem Grund verweist die Genehmigungsbehörde für alle über diesen Verfahrensgegenstand hinausgehenden Einwendungen (weitergehende Schutzauflagen, Entschädigungen, passive Schallschutzmaßnahmen, 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 in der Nacht (22.00 bis 6.00 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 oder infolge von Fehlern bzw. falschen Annahmen in der gutachterlichen Bewertung des Büro Obermeyer, wird dem nicht gefolgt. Die im Planfeststellungsbeschluss getroffene Abwägung wird nicht in Frage gestellt und das zugrundeliegende Lärmschutzkonzept nicht unterlaufen. Auf die vorstehenden Ausführungen unter D II.1.3 bis 2.2 wird Bezug genommen.

Für die Nachtzeit kommt die Genehmigungsbehörde den vorgebrachten Einwendungen zu einer fehlenden Bestimmtheit der beantragten Regelungen nach und grenzt die betrieblichen, das Luftfahrzeug betreffenden Regelungsteile klarer und zudem enger ein. Zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Anwendung der verfügbaren Ausnahmeregelungen wird ein behördliches Prüf- und Zustimmungserfordernis vorgesehen.

Forderungen für die Festlegung fester Obergrenzen für die Häufigkeit von nächtlichen Triebwerksprobeläufen im Freien zur Einhaltung der planfestgestellten Lärmschutzziele hält die Genehmigungsbehörde für zweckdienlich und geboten.

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

5. Gesamtabwägung

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.

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 Rechtfertigung für die beantragten Änderungen nunmehr auch für die Nachtzeit gegeben. Der Bedarf zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes wurde nachgewiesen.

Nach umfangreichen baulichen Änderungen sind alle tunlichen und annehmbaren Maßnahmen zur Ertüchtigung des Triebwerksprobelaufstandes ausgeschöpft. Die Anforderungen an Wissenschaft und Technik werden nunmehr erfüllt.

Mit den verfügbaren engen Zulassungsbedingungen und dem behördlichen Prüf- und Zustimmungserfordernis für jeden einzelnen nächtlichen Triebwerksprobelauf im Freien wird eine ordnungsgemäße Anwendung der verfügbaren Regelungen sichergestellt und dem im § 29 b LuftVG verankerten Gebot zur Rücksichtnahme zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung im besonderen Maße Rechnung getragen. Die Veröffentlichung getroffener Einzelfallentscheidungen zu nächtlichen Triebwerksprobeläufen im Freien dient der Transparenz. Die Einhaltung der planfestgestellten Lärmschutzziele ist auch bei bis zu vier nächtlichen Triebwerksprobeläufen pro Kalendermonat auf den dafür ausgewiesenen Außenflächen gewährleistet.

Darüber hinaus wurden die Regelungen präzisiert, um mögliche Auslegungsfehler zu vermeiden.

Das SMIL 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 11. Dezember 2024, Gebührenverzeichnis Abschnitt V Ziffer 5 Buchstabe a) gebührenpflichtig.

Die Gebühr wird unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwandes auf 4805,00 Euro festgesetzt.

F Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Klage beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht, 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 beigelegt werden. Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.

Dipl.-Ing. Stephan Berger
Abteilungsleiter Mobilität