**Ortschaft**

**Lützschena-Stahmeln**





**Beschluss 108/05/22 vom 11.05. Beschluss zur Antwort auf die Erwiderung des Vorhabenträgers zur 15. Planänderung - „Ausbau des Verkehrsflughafen Leipzig-Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Vorhabensträger muss in seiner Erwiderung selbst einräumen, dass die Lärmbelastung über den zulässigen Grenzwerten liegt, auch wenn er versucht dieses Ergebnis durch mathematische Berechnungen von anderen Messstationen zu relativeren. Es steht damit fest, dass der Flughafen auch außerhalb der Schutzbereiche Lärm verursacht, der die geltenden Lärmgrenzen übersteigt. Entsprechend ist das Vorhaben nicht genehmigungsfähig, da die zugunsten des Vorhabensträger geltenden Ausnahmereglungen der Vorschriften des FlugLärmG mangels eröffneten Geltungsbereichs (§ 1 FLurgLärmG) nicht einschlägig sind.

Zu der Stellungnahme des Vorhabensträgers nehmen wir wie folgt Stellung:

I. Flugbewegungen und Lärmbelastung  
  
Der Vorhabensträger räumt selbst die Überschreitung der Lärmgrenzwerte ein, indem er ausführt:

„*Erste Ergebnisse der Auswertung weisen darauf hin, dass es (…) offensichtlich im nennenswertem Umfang Ausbreitungsbedingungen gibt, die im OT Lützschena zu deutlich höheren Maximalpegeln führten.“* (Seite 3, 4 der Erwiderung dargestellt in der Synopse zur Stellungnahme vom 11.02.2021)

Die Messwerte im Windmühlenweg geben eindeutig die tatsächlich vorhandene Lärmbelastung am Ort wieder. Die Ursachen für diese Tatsache können nur in geologischen und meteorologischen Einflüssen liegen und sind eindeutig zu klären. Die Messergebnisse beweisen damit, dass die im bisherigen Planverfahren zugrunde gelegte Berechnungsmethode ungeeignet ist, den tatsächlichen Wert abzubilden.   
Insofern kann die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nicht durch dieses Berechnungsmodel belegt und begründet werden. Die mathematische Herleitung hat sich damit als ungeeignet erwiesen. Die Vorhabenträgerin hat damit durch tatsächliche Messergebnisse die Einhaltung der Lärmgrenzwerte für ein deutliches dichtmaschigeres Netz an Referenzpunkten nachzuweisen. Dazu sind die erforderlichen Untersuchungen notwendig. Vermutungen als Erklärung helfen zur Klärung der Problematik nicht weiter. Es muss eine klare Beweisführung bezüglich der Ursachen geführt werden.

II. Start- und Landebahnnutzung

Die Erhöhung der Nutzung der Start- und Landebahn Nord im Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 01:00 Uhr in der Anflugphase wird begrüßt, jedoch sind für die Anlieger der Südbahn die Startereignisse die entscheidende Quelle der Lärmbelastung.   
Das trotz aller Ausbaumaßnahmen eine nur 30%ige Nutzung der Nordbahn für Starts vorgesehen wird, kann nicht akzeptiert werden, da im PFB 2004 bereits auf eine gleichmäßige Bahnverteilung als Ziel vorgegeben ist.

Der Vorhabensträger hatte in der Vergangenheit trotz der damaligen Erläuterungen keine Voraussetzungen geschaffen, die eine gleichmäßige Bahnverteilung ermöglicht hat. Insofern wäre verbindlich im Plan (ggf. unter den Auflagen) eine konkret zu definierende Anzahl von Starts auf der Südbahn festzulegen, die der Vorhabensträger nicht überschreiten darf, nachdem dessen Zusagen und Erläuterungen nachweislich nicht der tatsächlichen Situation entsprach.

III. Abflugrouten

Der Vorhabensträger führt aus, dass die Südabkurvung in Betriebsrichtung 08 nicht Gegenstand des Planfeststellungsänderungsverfahrens sei.

Nachdem entsprechend der insoweit zutreffenden Ausführungen des Vorhabensträgers das Planfeststellungsverfahren nur die Prüfung zum Gegenstand hat, ob das Vorhaben in der beantragten Form genehmigungsfähig ist und damit keine konkreten Flugrouten festgeschrieben werden, sind für eine Genehmigungsfähigkeit jede denkbare Nutzungsmöglichkeit zu Grunde zu legen.   
  
Nachdem die Südabkurvung von der BAF jederzeit angeordnet werden kann, ohne dass der Vorhabensträger, wie er ausführt, hierauf Einfluss hat, muss das beantragte Vorhaben diese Möglichkeit berücksichtigen. Dies bedeutet, dass das Vorhaben nur dann genehmigungsfähig ist, wenn auch bei einer unterstellten alleinigen Nutzung der Südbahn, bei einer gleichzeitig unterstellten ständigen kurzen Südabkurvung die Grenzwerte dauerhaft eingehalten werden. Das vorangegangene Planfeststellungsverfahren hat belegt, dass aufgrund der genannten Daten des Vorhabenträgers falsche Annahmen dem vorangegangenen Planfeststellungsverfahren zu Grunde gelegen haben. Es ist vorliegend daher die im Falle einer erteilten Genehmigung rechtlich zulässige Nutzung der ausschließlichen Nutzung der Südbahn bei gleichzeitiger Südabkurvung als Lärmszenario zu Grunde zu legen. Bei Überschreiten der Lärmgrenze im Szenario einer hundertprozentigen Südabkurvung wäre das gesamte Verfahren nicht genehmigungsfähig, weil ansonsten im Falle der Anordnung einer Südabkurvung durch das BAF zu einer unzulässigen Lärmbelastung kommen würde. Da die Anordnungen der BAF für die Bürger und die Ortschaft nicht rechtsmittelfähig ist, ist dieses Szenario bereits im vorliegenden Planverfahren zu berücksichtigen, da dieses Szenario von Genehmigungsverfahren gedeckt wäre.   
  
  
Dieses Szenario ist auch nicht nur theoretischer Natur. Bereits die bisherige Entwicklung hat die massive Anzahl der Flugrouten der kurzen Südabkurvung bestätigt und belegt, dass die Prognosen des Vorhabenträgers und die Einschätzung des Vorhabensträger der Entscheidungen der BAF vollständig fehl gingen.

Zudem sind die Mindestüberflughöhen nach oben deutlich anzupassen.

IV. Fluglärmberechnungen

Das FlugLärmG regelt die Ansprüche und rechtlichen Eingriffe von Betroffenen in einem an Hand eines mathematisch abstrakt definierten Gebiets. Das FlugLärmG regelt nicht positiv, dass eine tatsächliche über das mathematische Model hinaus sich ergebende Lärmbelastung zulässig ist. Es handelt sich nicht um ein Gesetz, welches zulässige bzw. nicht zulässige Grenzwerte definiert, sondern definiert, welche Betroffene generell geregelte Einschränkungen hinnehmen müssen und welche Entschädigung sie hierfür beanspruchen können.   
Das Gesetz beinhaltet keinen Anspruch des Vorhabensträgers jegliche Dritte, die nicht vom Geltungsbereich des Gesetzes umfasst sind, mit beliebigen Lärmimmissionen zu belasten. Der Vorhabensträger hat keinen Anspruch auf Genehmigung, wenn das Vorhaben zu einer Lärmbelastung und Gesundheitsgefahr von Beteiligten führt. Nachweislich und unstreitig ist dies im Bereich der OT Lützschena Stahmeln, hier insbesondere Windmühlenweg, der Fall. Er hat nachzuweisen, dass die Lärmschutzwerte vollständig und überall, ganz besonders außerhalb der Schutzzonen eingehalten werden, da für diese Bereiche keine gesetzlichen abgewogene Ausgleichsmaßnahmen bestehen.

Vielmehr gilt für Personen, die außerhalb der Schutzzonen wohnen, die allgemeinen Schutzvorschriften. § 1 FlugLärmG definiert den Zweck und den Geltungsbereich des Gesetzes in der Gewährleistung des Schutzes der Nachbarschaft in der Umgebung des Flughafens, wobei die Umgebung entsprechend nach dem mathematischen Model definiert ist. Dies bedeutet aber nicht, dass andere Gebiete, die nach der gesetzlichen Definition des FlugLärmG nicht als „Nachbarschaft“ im Sinne der Regelung gelten, aber ebenfalls vom Lärm betroffen sind, jede Lärmbelastung hinzunehmen haben. Vielmehr sind diese nicht von dem Regelungsbereich des Gesetzes erfasst, dass diese weder den Belastungen des Gesetzes unterworfen sind noch von den Rechten des Gesetzes profitieren. Der Vorhabensträger verkennt damit die Wirkung des Berechnungsmodels, die allein die gesetzlichen Rechtsfolgen des FlugLärmG begründet, nicht aber eine Erlaubnis enthält, Betroffene außerhalb des Geltungsbereichs mit jeglichem Lärm belasten zu dürfen. Dies wäre auch mangels Geltungsbereichs des Gesetzes über die Schutzzonen hinaus rechtlich mangels gesetzlicher Regelung, weil eben dieses Gesetz aufgrund des begrenzten Geltungsbereichs dies nicht regelt, nicht möglich.

Das Vorhaben, welches zu einer konkreten und bestätigten Lärmbelastung führt, welche die Grenzwerte übersteigt, ist nicht genehmigungsfähig.

Der Ortsteil Lützschena-Stahmeln ist aufgrund der Ergebnisse der mehrfach durchgeführten Messperioden bewiesener Maßen unzulässig hohen Lärmwerten ausgesetzt. Es ist darüber hinaus zwingend erforderlich, die Ursachen für die Diskrepanz zwischen Berechnungen und tatsächlich vorliegender Belastung zu ermitteln.

V. Fluggerät

Dem bisherigen Planverfahren lag eine reduzierte Anzahl an Flugbewegungen zu Grunde. Insofern kam es bislang nicht in dem Maße auf das konkret genutzte Fluggerät an. Durch die Erweiterung und erhöhte Anzahl von Flugbewegungen ist dies aber anders.   
  
Vorliegend muss aus dem Antrag des Vorhabensträgers, der diesen nicht auf bestimmte Fluggeräte beschränkt, geschlossen werden, dass Lärmintensives Fluggerät genutzt wird, da eine entsprechende Nutzung denkbar und rechtlich möglich wäre. Insofern ist entweder das Fluggerät zu definieren oder es sind bei allen Lärmrechenmodellen zu unterstellen, dass eine rechtlich dann zulässige Nutzung von maximal Lärmintensiven Modellen erfolgt. Anderweitig wäre eine Nutzung denkbar, die zu rechtswidrigen Lärmbelastung führen könnte, wenn weniger Lärmintensive Fluggeräte den Modellen zu Grunde lagen. Die Erwiderung kann daher nicht akzeptiert werden, da Möglichkeiten zur Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen der Betriebserlaubnis möglich sind. An anderen Flughäfen der BRD wird dies praktiziert.

VI. Bodenlärm

Aus der Erwiderung geht nicht hervor, wie hoch die Kosten bei Einsatz von Schleppfahrzeugen wären. Es ist erfreulich, dass auf dem erweiterten Vorfeld der Einsatz elektrisch angetriebener Frachtschlepper geplant ist. Weshalb die nicht näher definierten Kosten den berechtigten Interessen der Bürger an Gesundheit und Schlaf übersteigen soll, ist nicht dargelegt. Zudem trifft der Vorhabensträger keine Aussagen zu den Möglichkeiten der Lärmreduzierung der Lärmbelastungen an den Enteisungsstationen durch bauliche Maßnahmen.

Es ist eine Aussage zu machen, ab wann mit dem Einsatz von Elektroantrieben in den Bugfahrwerken der Flugzeuge zu rechnen ist.

VII. Zusammenfassung

Auf Grund der notwendigen Erwiderung, auf die vom Vorhabenträger übermittelte Stellungnahme des OR zur 15. Planänderung - „Ausbau des Verkehrsflughafen Leipzig-Halle, Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld“ verweist er auf die Zusammenfassung seiner ersten Stellungnahme.

Er anerkennt die Bedeutung des Flughafens Leipzig-Halle nicht nur für die unmittelbare Region, vermisst allerdings deutliche Bemühungen um einen fairen Ausgleich zwischen wirtschaftlichen Interessen und dem erforderlichen Lärm- und Gesundheitsschutz für die im Umfeld des Flughafens betroffene Bevölkerung.

Beschluss 108/05/22 Votum:  
  
6/0/0 (Sechs ja/kein Nein/keine Enthaltung)

Eva-Maria Schulze  
Ortsvorsteherin