

FACTSHEET ZUR KLAGE GEGEN DIE 15. PLANÄNDERUNG DES FLUGHAFENS LEIPZIG/HALLE

I. Hintergrund der Klage

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverbände Sachsen und Sachsen-Anhalt, hat, in Abstimmung mit der IG Nachtflugverbot, der BI „Gegen die neue Flugroute“ und dem Aktionsbündnis gegen den Ausbau des Frachtflughafens LEJ, Klage gegen den Änderungsplanfeststellungsbeschluss der Landesdirektion Sachsen vom 12. September 2024 erhoben. Dieser Beschluss genehmigt die 15. Planänderung des Flughafens Leipzig/Halle, die insbesondere eine Erweiterung der Vorfeldflächen der Start- und Landebahn Süd vorsieht. Dadurch soll eine Erhöhung der Flugbewegungen, insbesondere zur Nachtzeit, ermöglicht werden.

Die Kläger sehen in der Genehmigung mehrere gravierende Verstöße gegen deutsches und europäisches Recht, insbesondere in den Bereichen Lärmschutz, Habitatschutz, Artenschutz und Klimaschutz. Sie beantragen deshalb:

1. Die vollständige Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, da dieser mit zwingendem Recht unvereinbar sei.
2. Hilfsweise die Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit, falls das Gericht eine vollständige Aufhebung nicht für erforderlich hält.
3. Die Verpflichtung der Landesdirektion Sachsen, über bestimmte Schutzmaßnahmen (insbesondere zu Lärm- und Ultrafeinstaubbelastung) erneut unter Berücksichtigung der gerichtlichen Vorgaben zu entscheiden.

Die Klagebegründung setzt sich detailliert mit den rechtlichen Mängeln des Planfeststellungsbeschlusses auseinander und zeigt auf, in welchen Bereichen die Behörde ihre Abwägungspflichten verletzt oder wesentliche Schutzvorschriften missachtet hat.

II. Zentrale Klagegründe

1. Fehlerhafte Abwägung der Lärmbelastung – Unzureichender Schutz der betroffenen Bevölkerung

Die Kläger rügen, dass die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen des zusätzlichen Fluglärms auf die betroffenen Anwohner **nicht ordnungsge-**

mäßig ermittelt und nicht angemessen berücksichtigt hat. Dies betrifft insbesondere die **starke Zunahme der Nachtflugbewegungen**, die durch die Vorfelderweiterung ermöglicht wird.

Die zugrundeliegenden Lärmberechnungen der Behörde beruhen auf **fehlerhaften Annahmen zur Bahnverteilung**, die zu einer **Unterschätzung der Lärmbelastung** in bestimmten Wohngebieten führen. Die Planfeststellungsbehörde geht, wie bereits im PFB von 2004, davon aus, dass sich die zusätzlichen Flugbewegungen gleichmäßig auf die Nord- und Südbahn verteilen, obwohl aus den bisherigen Betriebsabläufen über Jahre hinweg die Erfahrung besteht, dass die Südbahn überproportional genutzt wird. Diese fehlerhafte Annahme führt dazu, dass die tatsächlichen Lärmwerte insbesondere für Anwohner südlich des Flughafens nicht korrekt prognostiziert wurden.

Darüber hinaus hatte sich nach Ansicht der Kläger die **Behörde** bei Genehmigung des Flughafenausbaus im Jahre 2004 dahingehend selbst festgelegt, **dass die besonderen Zumutungen eines nahezu unbeschränkten Nachtflugbetriebs der Region nur dann zumutbar sind, wenn zugleich ein besonders anspruchsvolles passives Schallschutzkonzept verwirklicht wird, das strikt wirkungsbezogen auf die Vermeidung von Aufweckreaktionen ausgerichtet ist.**

Dieses **Prinzip hat die Planfeststellungsbehörde mit der 15. Änderung aufgegeben** und bezogen auf die zusätzlich geplanten Verkehre gerade **keinen Schallschutz nach Maßgabe des sog. DLR-Konzepts festgelegt** und damit das sog. DLR-Konzept zum Nachteil der Wohnbevölkerung aufgegeben. Dies **betrifft ebenso die schützenwerten öffentlichen Einrichtungen der betroffenen Gemeinden**, wie Krankenhäuser, Altenheim, etc. Damit werden diejenigen betroffenen Menschen und Einrichtungen, die erst infolge der Erweiterung in höhere Lärmschutzzonen hineinwachsen, nach Einschätzung der Verbände erheblich benachteiligt. Auch die Forderung der Fluglärmkommission, im Wege der sog. Meistbegünstigung die bisherigen Bestimmungen zum passiven Schallschutz fortzuschreiben, wurde damit durch die Behörde zurückgewiesen. Die Kläger erachten dies als Aufkündigung einer der wesentlichen Grundlagen, die 2004 die Standortentscheidung für den Flughafen Leipzig/Halle gerechtfertigt haben und damit als rechtswidrig.

Darüber hinaus **enthalten die Lärmschutzregelungen des Beschlusses keine hinreichenden Einschränkungen für besonders laute Flugzeuge**. Während an anderen deutschen Flughäfen Betriebsbeschränkungen für besonders laute Flugzeugtypen bestehen, hat die Landesdirektion Sachsen darauf verzichtet, vergleichbare Regelungen für den Flughafen Leipzig/Halle einzuführen. Dadurch sind selbst besonders laute Maschinen weiterhin uneingeschränkt in der Nachtzeit zugelassen.

Zugleich hat die Flughafengesellschaft nach der Klageschrift einen Bedarf für eine Zulassung von Passagierflügen in den sog. Nachtrandstunden zwischen 22:00 und 24:00 Uhr und zwischen 5:00 und 6:00 Uhr nicht belegt.

Mit Blick darauf, dass die Behörde selbst die Prognosen des Flughafens zur Steigerung der Passagierverkehre ausweislich des Beschlusses nicht für realistisch hält, der Flughafen Leipzig/Halle vor allem als Frachtdrehkreuz für den Expressfrachtverkehr eine relevante Entwicklung aufweist und zugleich bereits hierdurch ein intensiver nächtlicher Flugbetrieb stattfindet, halten die Verbände die **fehlende Beschränkung des nächtlichen Passagierflugbetriebs** für rechtswidrig.

Die Kläger kritisieren außerdem, dass die Behörde sich auf eine **veraltete Einschätzung der Gesundheitsgefahren durch nächtlichen Fluglärm** stützt. Wissenschaftliche Studien belegen, dass bereits bei **Dauerschallpegeln von 40 dB(A) während der Nacht** signifikante Gesundheitsrisiken bestehen, insbesondere in Form von **erhöhten Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck und Schlafstörungen**. Dennoch geht die Planfeststellungsbehörde weiterhin davon aus, dass nur Werte oberhalb von 45 dB(A) nachts überhaupt als abwägungsrelevant anzusehen sind und passiver Schallschutz erst entsprechend der Regelungen des Fluglärmmgesetzes ab einem Dauerschallpegel von 50 dB(A) gewährt werden muss. Dies führt dazu, dass **tausende Betroffene**, die unterhalb dieser Schwelle liegen, **gar nicht erst in die Abwägung einbezogen** wurden **oder** infolge der Erweiterung zwar oberhalb der Schwelle liegen, ab der lärmmedizinisch bereits negative Gesundheitseffekte nachgewiesen sind, aber trotzdem **keinen Anspruch auf passiven Schallschutz haben**.

Insgesamt sehen die Kläger in der Lärmproblematik **schwerwiegende Abwägungsfehler und Verstöße gegen die Schutzpflichten der Behörde**, die eine vollständige oder zumindest teilweise Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses erforderlich machen.

2. **Unzureichende Berücksichtigung der Klimafolgen – Verstoß gegen das Klimaschutzgesetz**

Die Kläger argumentieren, dass die **Auswirkungen des Flughafenausbaus auf das Klima unzureichend geprüft und abgewogen** wurden. Die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde widerspricht danach den deutschen Klimaschutzverpflichtungen nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sowie den internationalen Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen.

Diesen Vorwurf begründen die Kläger mit einer fehlenden Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs. Die Planfeststellungsbehörde hat sich in ihrer Betrachtung der **Klimabilanz ausschließlich auf inländische Flugbewegungen beschränkt**, während der Flughafen Leipzig/Halle in erster Linie **internationalen Frachtverkehr** abwickelt.

Tatsächlich stammen deshalb über **95 % der klimarelevanten Emissionen des Flughafens aus internationalen Flugbewegungen**, die in der

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht berücksichtigt wurden. Diese künstliche Begrenzung der Betrachtung führt zu einer **massiven Unterschätzung der tatsächlichen Klimawirkungen** des Ausbaus und zwar in einer Dimension, die bei Einzelvorhaben ungewöhnlich ist. Nach den überschlägigen Berechnungen der Kläger werden allein infolge des Ausbaus des Flughafens ab 2032 jährlich 1,5 Mio. t CO₂ mehr ausgestoßen als ohne den Ausbau. Die Erweiterung des Flughafenausbaus gefährdet damit das Ziel der Klimaneutralität bis 2045, auch weil klimaneutrale Antriebstechnologien bis zu diesem Zeitpunkt nach Einschätzung von Fachleuten nicht realistisch sind.

Hierin sehen die Kläger zugleich einen **Verstoß gegen § 13 Klimaschutzgesetz (KSG)** und die Freiheitsrechte der Bürgerinnen und Bürger gerade in ihrer generationenübergreifenden Dimension. Nach **§ 13 Abs. 1 S. 1 KSG** müssen alle Planfeststellungsverfahren mit erheblichen Klimawirkungen eine **detaillierte Klimaschutzprüfung** enthalten. Die Kläger argumentieren, dass die Behörde **diese Prüfung nicht ordnungsgemäß durchgeführt** und damit gegen zwingendes Recht verstoßen hat. Eine **Klimazieltverträglichkeitsprüfung**, in der bewertet wird, ob die zusätzlichen Emissionen mit den nationalen Klimaschutzzielen vereinbar sind, fehlt vollständig.

Die Klage rügt zudem die fehlende Bewertung der langfristigen Emissionsfolgen. Die Emissionen durch den zusätzlichen Flugbetrieb werden nicht nur während der **ersten Jahre nach dem Ausbau**, sondern über Jahrzehnte hinweg anfallen.

Die Kläger kritisieren, dass die Behörde **keine Abwägung über die langfristigen Klimaeffekte** vorgenommen hat und damit gegen das Gebot einer nachhaltigen und intergenerationellen Klimapolitik verstößt.

Auch der **Effekt von nicht-CO₂-Emissionen (z. B. Wasserdampf, Stickoxide, Aerosole), die durch den Luftverkehr in großen Höhen entstehen**, wurde nicht berücksichtigt, obwohl wissenschaftlich belegt ist, dass diese Emissionen die **Klimawirkung des Flugverkehrs um das Zwei- bis Dreifache verstärken**.

3. Verstöße gegen das Habitatschutzrecht, das Artenschutzrecht und die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die Kläger argumentieren, dass die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen des Vorhabens auf **Natura-2000-Gebiete** unzureichend untersucht und die gesetzlichen Schutzanforderungen nicht erfüllt hat.

Konkret betroffen ist eine ganze Vielzahl an Natura-2000-Gebieten, so etwa das FFH-Gebiete Leipziger Auensystem, das Vogelschutzgebiet Leipziger Auwald und das Vogelschutzgebiet Saale-Elster-Aue

Gemäß **§ 34 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i.V.m. Art. 6**

Abs. 3 FFH-Richtlinie hätte die Behörde eine umfassende **FFH-Verträglichkeitsprüfung** durchführen müssen, um mögliche erhebliche Beeinträchtigungen dieser Gebiete auszuschließen. Die durchgeführte Prüfung weist nach Ansicht der Kläger jedoch **mehrere gravierende methodische, fachliche und auch rechtliche Fehler auf**.

Ein besonders problematischer Punkt ist die **Anwendung des sogenannten Abschneidekriteriums** für Stickstoffeinträge. Die Behörde argumentiert, dass **zusätzliche Stickstoffeinträge von weniger als 0,3 kg N/ha*a pauschal als unerheblich** einzustufen seien und deshalb nicht weiter untersucht werden müssten. Dieses Vorgehen führt dazu, dass selbst für stark vorbelastete Schutzgebiete **keine detaillierte Bewertung der Auswirkungen vorgenommen wurde**. Der Behörde mag hier subjektiv kein Vorwurf zu machen sein, weil dieses Kriterium bisher in der Rechtsprechung gebilligt wurde. Die Kläger zeigen aber konkret auf, dass **die Anwendung eines starren Abschneidewertes nicht mit den Anforderungen der FFH-Richtlinie vereinbar ist**. Die europäische Rechtsprechung verlangt, dass für jede betroffene Fläche **eine konkrete Prüfung auf Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse** erfolgt. Ein pauschaler Ausschluss auf Basis eines Grenzwertes von 0,3 kg N/ha*a ist daher nach Ansicht der Kläger unzulässig.

Weitere detailliert aufgezeigte Mängel in der Beurteilung der Verträglichkeit der Flughafenerweiterung mit den Vorgaben des europäischen Natura-2000-Schutzregimes sowie den Vorgaben des gesetzlichen Artenschutzes und der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung treten hinzu.

Die Kläger sehen in der mangelhaften FFH-Verträglichkeitsprüfung einen **klaren Verstoß gegen europäisches Naturschutzrecht** und fordern daher eine erneute, fachlich korrekte Prüfung oder die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses.

Dieser Vorwurf betrifft auch die sog. **Südabkurvung**, einem in der derzeit genehmigten Form beim Ausbau des Flughafens zu einem Luftfrachtdrehkreuz nicht vorhergesehenen Flugverfahren. Die Kläger werfen der Behörde hier vor, dass sie die vom Gesetzgeber explizit neu geschaffenen Möglichkeiten, auch im Planfeststellungsverfahren auf die räumliche Verteilung des Luftverkehrs Einfluss nehmen zu können, abwägungsfehlerhaft nicht genutzt hat.

4. Ultrafeinstaubbelastung – Gesundheitsgefahren nicht ausreichend geprüft

Neben den negativen Lärm-, Klima- und Naturauswirkungen kritisieren die Kläger vor allem, dass die **Belastung durch Ultrafeinstaubpartikel (UFP)** in der Planfeststellung **unzureichend berücksichtigt wurde**.

Ultrafeinstaub entsteht durch die Verbrennungsprozesse in Flugzeugtrieb-

werken und ist aufgrund seiner **winzigen Partikelgröße (unter 100 Nanometer)** besonders gesundheitsgefährdend. Anders als größere Feinstaubpartikel können UFP **direkt in die Lungenbläschen und den Blutkreislauf eindringen**, was zu **entzündlichen Prozessen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und neurologischen Schäden** führen kann.

Die Klage moniert, dass die Behörde die besonderen Ultrafeinstaub-Belastungen durch den Flughafenbetrieb nicht ordnungsgemäß geprüft und bewertet hat.

Der Flughafen Leipzig/Halle gehört zu den **größten Luftfracht-Drehkreuzen Europas**, sodass der Flugbetrieb bereits jetzt eine hohe **Ultrafeinstaubbelastung** verursacht. Die Vorfelderweiterung führt dazu, dass Flugzeuge **länger im Standgas laufen, zusätzliche Triebwerkstests durchgeführt werden und insgesamt mehr Maschinen starten und landen**, was die UFP-Emissionen weiter erhöht. Wissenschaftliche Studien zeigen, dass sich **UFP aus Flugzeugtriebwerken bis zu 20 Kilometer vom Flughafen entfernt in der Atemluft nachweisen** lassen und Flughäfen für einen besonders hohen Ausstoß von UFP verantwortlich sind.

Die Kläger kritisieren, dass die **bestehenden wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Gesundheitsgefährdung durch UFP nicht berücksichtigt** wurden. Insbesondere fehlt eine **räumlich differenzierte Analyse**, die zeigt, welche Wohngebiete und sensiblen Einrichtungen (z. B. Schulen, Krankenhäuser) in besonderem Maße betroffen sind.

Die Kläger erachten es als **rechtsfehlerhaft, dass die Planfeststellungsbehörde keinerlei Maßnahmen in Bezug auf Ultrafeinstaub-Emissionen getroffen hat**. Während an anderen Flughäfen **Maßnahmen zur Reduktion der UFP-Belastung** ergriffen werden, enthält die Planfeststellung **keinerlei Vorgaben zur Emissionsminderung**. Die Kläger fordern eine **Verpflichtung zur kontinuierlichen Luftqualitätsüberwachung**, um die UFP-Belastung zu dokumentieren und wirksame Maßnahmen abzuleiten.

III. Fazit

Die Kläger sehen in der 15. Planänderung des Flughafens Leipzig/Halle gravierende Verstöße gegen **Lärmschutz-, Gesundheits-, Natur- und Klimaschutzvorschriften**. Die Planfeststellungsbehörde hat wesentliche Umweltbelastungen entweder **unzureichend geprüft oder fehlerhaft abgewogen**, sodass der Beschluss **nicht rechtmäßig ergangen ist**.

Die Kläger fordern daher:

✓ **Aufhebung des Beschlusses oder Neubewertung unter Berücksichtigung der tatsächlichen Lärm-, Gesundheits- und Umweltbelastungen.**

- ✓ **Erweiterte Lärmschutzmaßnahmen**, insbesondere in der Nachtzeit.
- ✓ **Umfassende Neubewertung der Habitatschutz-Auswirkungen unter Berücksichtigung der besten wissenschaftlichen Erkenntnisse.**

Die Entscheidung liegt nun beim **Sächsischen Obergerverwaltungsgericht in Bautzen**.