Landesdirektion Sachsen 30.November.2020

Referat 32

Gz.: 32-0522/1200/3

Allgemeine Vorprüfung für das Vorhaben der Flughafen Leipzig/Halle GmbH „Norderweiterung des Flughafens Leipzig/Halle, 10. Planänderung“

Dokumentation gemäß § 7 Abs. 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

**Sachverhalt/Planungsgrundlagen**

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 10. Juli 1997 ist der Plan für das Ausbauvorhaben „Norderweiterung des Flughafen Leipzig/Halle“ gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG planungsrechtlich zugelassen worden. Der Plan ist bereits mehrfach geändert worden, zuletzt mit Planänderungsbeschluss vom 4. März 2019 (9. Planänderung).

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat mit Schreiben vom 19. November 2020 einen Antrag auf Durchführung eines weiteren Planänderungsverfahrens gestellt. Mit diesem Antrag verfolgt die Flughafen Leipzig/Halle GmbH das Ziel, für die bevorstehende Sanierung der Start- und Landebahn Nord innerhalb des bestehenden Flughafengeländes in ausreichendem Umfang Flächen für die Baustelleneinrichtung (einschließlich Lagerung von Baumaterialien und Abbruchmaterial) errichten zu können.

Von den verbindlichen planerischen Festsetzungen soll daher wie folgt abgewichen werden:

Der festgestellte Plan B 2d (in der Fassung der 9. Planänderung vom 4. März 2019) weist für die beantragte Fläche „Flugbetriebsflächen-Begleitgrün“ aus. Aufgrund der notwendigen Sanierung der Start- und Landebahn Nord soll die Herstellung einer (temporären) Baustelleneinrichtungsfläche nebst Nebenanlagen erfolgen. Sie soll südlich der planfestgestellten Start-/Landebahn Nord und nördlich der Zufahrt zu den hochbaulichen Anlagen (Towerstraße) nördlich der Bundesautobahn A 14 errichtet werden. Östlich soll die Baustelleneinrichtungsfläche von dem Bereich der Rollspangen Ost 1 und 2 und westlich durch die planfestgestellte Vorfeldfläche begrenzt werden. Sie soll zur Lagerung von Baumaterial, für die Anlegung von Mieten für Abbruchmaterial, von Park- und Rangierflächen für Baufahrzeuge, weitere Fahrzeuge und Lagerflächen, für die Aufstellung einer temporären Betonmischanlage, von Containern (Büro, Mannschaft, Werkzeug, Sanitär) sowie auch zur Anlegung von Reifenwaschanlagen dienen.

Der Gesamtflächenbedarf für die Baustelleneinrichtungsfläche beläuft sich auf 17,5 ha. Darin enthalten sind Zufahrten zur Towerstraße und Zuwegungen zu den nördlich gelegenen Rollwegen.

**Allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht**

Gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 UVPG stellt die zuständige Behörde von Amts wegen nach Beginn des Verfahrens, das der Zulassungsentscheidung dient, auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers sowie eigener Informationen unverzüglich fest, ob nach den §§ 6 bis 14 für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltver­träglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Änderungsplanung für den Flughafen Leipzig/Halle. Dessen Start- und Landebahnen haben eine Länge von 3.600 m. Der Bau solcher Flughäfen ist gemäß § 6 UVPG i. V. m. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG grundsätzlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Das Vorhaben „Norderweiterung des Flughafens Leipzig/Halle“ war gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG (a.F.) i. V. m. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG (a.F.) grundsätzlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt worden (siehe Planfest-stellungsbeschluss vom 10. Juli 1997, S. 536 ff.).

Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 UVPG besteht im Falle der Änderung eines Vorhabens, für das eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, eine UVP-Pflicht für das Änderungsvorhaben, wenn

1. allein die Änderung die Größen- oder Leistungswerte für eine unbedingte UVP-Pflicht gemäß § 6 erreicht oder überschreitet oder

2. die allgemeine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Folglich ist für das oben beschriebene Änderungsvorhaben eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG vorzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde führt die allgemeine Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 UVPG als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien durch.

Nach § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 1 Satz 3 UVPG besteht die UVP-Pflicht, wenn das Änderungsvorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Gemäß § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 5 Satz 1 und 2 UVPG berücksichtigt die Behörde bei der Vorprüfung, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Änderungsvorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden. Liegen der Behörde Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltaus-wirkungen des Änderungsvorhabens vor, bezieht sie diese Ergebnisse in die Vorprüfung ein.

Hinsichtlich der Angaben des Vorhabenträgers zur Vorbereitung der Vorprüfung wird auf die Ausarbeitung der Grünplan GmbH vom 2. November 2020 und ergänzend auf die Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) und Erschütterungsimmis-sionen des Ingenieurbüros cdf Schallschutz Consulting vom 7. Oktober 2020 verwiesen. Die dortigen Angaben sind vollständig, nachvollziehbar und plausibel. Die Ausarbeitung ist daher Grundlage für die Dokumentation nach § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 7 UVPG.

Die für die überschlägige Prüfung nach Anlage 3 des UVPG maßgeblichen Kriterien lauten: Merkmale der Vorhaben (Kriterium 1), Standort der Vorhaben (Kriterium 2) und Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen (Kriterium 3).

Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

* + 1. **Merkmale des Vorhabens**

Die Merkmale eines Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich der nachfolgenden Kriterien 1.1 bis 1.7 zu beurteilen, deren Wortlaut aus Anlage 3 des UVPG übernommen wurde:

**1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens**

Der Vorhabenbereich betrifft ausschließlich Flächen innerhalb des Flughafengeländes. Die Flächenumnutzung umfasst eine Fläche von 19,2 ha Grünflächen als Nebenflächen der Flugbetriebsflächen. Für Zufahrten zur Towerstraße und zum Rollweg C werden 0,3 ha benötigt.

**1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten:**

Die anlagen- und betriebsbedingten Wirkungen, die vom Flughafen Leipzig/Halle für die Nachbarschaft sowie den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ausgehen, werden durch das Änderungsvorhaben nicht signifikant verstärkt. Vorhaben und Tätigkeiten, die unter 1.2 fallen würden, sind nicht ersichtlich.

**1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:**

Baubedingt werden im Vergleich zum bereits festgestellten Plan keine zusätzlichen Flächen in Anspruch genommen, das Schutzgut Fläche wird somit nicht berührt. Die ursprünglichen Böden und damit die Bodenfunktionen sind bereits weitgehend verloren gegangen. Nunmehr kommt es zu einem vollständigen Erlöschen der Bodenfunktionen auf insgesamt 18,8 ha. Die Oberflächenentwässerung erfolgt wie im Bestand in das bestehende Entwässerungssystem (Mulden-Rigolen-System). Das Schmutzwasser wird entsorgt. Unter den neu versiegelten Flächen unterbleibt eine Grundwasserneubildung. Lebensraumfunktionen für Tiere und Pflanzen gehen verloren und damit wird auch die biologische Vielfalt beeinträchtigt. Jedoch werden durch die beantragten qualifizierten artspezifischen Vorabmaßnahmen (Maßnahmenblatt Sts, Maßnahmenblatt Bk/Ga und Maßnahmenblatt CEF 1) der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Avifauna vermieden. Im Einzelnen haben diese Maßnahmen Sts, Bk/GA zum Inhalt, für den Steinschmätzer, die Braunkehlchen und die Grauammer im engen räumlichen Kontext Ausweichmöglichkeiten zu schaffen und artspezifische Vorabmaßnahmen zu ergreifen. Für die Feldlerche (CEF 1) erfolgt die Neuanlage dauerhafter Feldlerchensteifen in Offenlandbereichen in räumlichen Bezug zum Flughafengelände. Alle Maßnahmen werden vor Beginn der Brutzeit durchgeführt. Diese Maßnahmen gewährleisten, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Steinschmätzers, Braunkehlchen, Grauammer und Feldlerche weiterhin erfüllt werden.

**1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 des Kreislaufwirt-schaftsgesetzes:**

Abfälle zur Verwertung oder Abfälle zur Beseitigung werden nicht erzeugt. Die Lagerung von ausgebrochenem bzw. gefrästem Material im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche ist als Zwischenlagerung für den späteren Wiedereinbau innerhalb des Flughafengeländes vorgesehen. Die hierzu bereits vorliegende Abfallfachliche Stellungnahme vom 10. Oktober 2020 der Baugrund Dresden Ingenieurgesellschaft mbH und die Deklarationsanalyse (Sanierung Flugbetriebsflächen Nord – Flughafen Leipzig – Halle, Deklarationsuntersuchungen und Verwertungskonzept der Beyer Umwelt Consult GmbH vom 8. November 2019) gehen hinsichtlich der Schadstoffbelastung des Abbruch-/Fräsgutes von einer Unbedenklichkeit der Zwischenlagerung und des Wiedereinbaues innerhalb des Flughafengeländes aus.

**1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen:**

Durch die Lagerung von abgebrochenem bzw. gefrästem Material ergeben sich keine Hinweise auf einen Eintrag von Schadstoffen in die gesättigte Bodenzone und damit auch keine Hinweise auf die Gefährdung des Grundwassers.

Baubedingt und betriebsbedingt werden sich keine relevanten Umweltverschmut-zungen und Belästigungen außerhalb des Flughafengeländes ergeben. Das Ände-rungsvorhaben liegt innerhalb des Flughafengeländes. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden tags und nachts in den angrenzenden bebauten Gebieten (Wohngebiete) eingehalten. Erhebliche Erschütterungsbelästigungen der Anwohner sind nicht zu erwarten.

**1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind:**

Die Umnutzung der Fläche als Baustelleneinrichtungsfläche ist hinsichtlich der verwendeten Stoffe und Technologien nicht geeignet, Störfälle, Unfälle oder Katastrophen hervorzurufen.

**1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft:**

Risiken für die menschliche Gesundheit sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Es ist nicht von zusätzlichen Schallemissionen und zusätzlichen Emissionen an Luftschadstoffen auszugehen.

**Zwischenergebnis:**

Das Vorhaben weist keine Merkmale auf, die erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen erwarten lassen würden.

* + 1. **Standort des Vorhabens**

Hinsichtlich des Standorts des Vorhabens ist die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen:

**2.1 Bestehende Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien):**

Der von der Planänderung umfasste Bereich ist bereits Flughafengelände und durch Planfeststellungsbeschluss vom 10 Juli 1997 als Nebenfläche der Verkehrsfläche Flugbetrieb festgesetzt (Flugbetriebsflächen-Begleitgrün). Durch die geplante Umwid-mung werden keine zusätzlichen Flächen in Anspruch genommen.

**2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien):**

Es gehen Böden mit geringer Leistungsfähigkeit in einem Umfang von 18,8 ha verloren. Die Schutzgüter Fläche und Landschaft bleiben angesichts der Vornutzung als Bestandteil des Flugbetriebsflächen-Begleitgrüns unberührt. Die generelle Funk-tionsweise des Entwässerungskonzeptes wird nicht geändert. Durch die Flächen-befestigungen gehen Flächen mit teils hoher Bedeutung für Tiere, Pflanzen und für die biologische Vielfalt verloren.

**2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **2.3.7** | gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG (§ 21 SächsNatSchG) | Weiden-Auengebüsch (Biotop Code 02.01.120) – nicht gesetzlich geschützt  Röhricht (Biotop Code 05.04.400) – nicht gesetzlich geschützt |

Die Flächenumwidmung beschränkt sich auf eine Teilfläche des Flughafengeländes. Gebiete im Sinne der Ziffern 2.3.1. bis 2.3.11 sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Eine besondere ökologische Empfindlichkeit nicht gegeben. Das Weiden-Auengebüsch und der Röhrichtbestand haben keinen großen Umfang und liegen jeweils isoliert innerhalb des Flughafengeländes. Sie entsprechen zwar den Biotopen im Sinne von § 30 Abs. 2 Ziffer 4 bzw. Ziffer 2 BNatschG, sind gesetzlich jedoch nicht geschützt (siehe § 21 Abs. 3 BNatschG).

* + 1. **Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen**

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; dabei ist insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung zu tragen:

**3.1 der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind,**

**3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen,**

**3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen,**

**3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen,**

**3.5 dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen,**

**3.6 dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben,**

**3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern.**

**Auswirkungen auf Schutzgüter unter Beachtung der vorgenannten Kriterien:**

Da das Vorhaben keinen grenzüberschreitenden Charakter besitzt, wird der Punkt 3.2 nicht näher betrachtet.

**Schutzgut Mensch:**

Laut der schalltechnischen Untersuchung werden sich bau- und betriebsbedingt keine relevanten Belästigungen von schutzbedürftigen Siedlungsgebieten außerhalb des Flughafengeländes ergeben. Der Immissionsrichtwert der AVV Baulärm wird tags und nachts eingehalten. Erhebliche Erschütterungsbelästigungen und Gebäudeschäden durch Erschüt-terungen sind nicht zu erwarten.

**Schutzgut Boden:**

Durch die Flächeninanspruchnahme als Baustelleneinrichtungsfläche gehen Bodenfunk-tionen im Umfang von ca. 18,8 ha verloren. Die ursprünglichen Böden und damit die Bodenfunktionen waren bereits weitgehend verloren gegangen. Die Böden sind von geringer Leistungsfähigkeit. Sie sind anthropogen vielfach überprägt und durch Umlagerungen teilweise stark verändert. Das Bodengefüge ist stark gestört und die Bodenfunktionen sind beeinträchtigt. Infolgedessen wird der Bodenverlust als nicht erheblich bewertet.

**Schutzgut Wasser:**

Die Einleitmengen und Einleitqualitäten in die Vorfluter bleiben unverändert. Schmutzwässer werden separat aufgefangen und gesondert entsorgt. Erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

**Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:**

Die ökologischen Funktionen der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestät-ten von vier bodenbrütenden Vogelarten (Steinschätzer, Braunkehlchen, Grauammer und Feldlerche) gehen verloren.

In der Betroffenheitsabschätzung im Fachbeitrag Artenschutz wurde für die möglicherweise betroffenen Arten nachgewiesen, dass durch das Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG vorliegen. Die Prüfung erfolgte dabei so, dass unter Berücksichtigung der vorgezogen zu realisierenden Vermeidungsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) die Populationen der Arten weiterhin in einem günstigen Erhaltungszustand verbleiben bzw. die Voraussetzungen zur Wiederherstellung eines solchen nicht nachhaltig beeinträchtigt werden.

Die betroffenen Biotope „Weiden-Auengebüsch“ und „Röhricht“ gehen zwar verloren. Diesen Biotopen kommt aber aufgrund ihrer kleinflächigen Betroffenheit, ihres geringen Umfangs und ihrer isolierten Lage innerhalb des Flughafengeländes keine hohe ökologische Wertigkeit zu. Im Hinblick auf die Biotope ist auf § 21 Abs. 3 SächsNatSchG zu verweisen. Danach gilt das Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG nicht für den Fall, dass auf durch den öffentlichen Verkehr zulässigerweise genutzten Anlagen ein besonders geschütztes Biotop entstanden ist. Die Biotope sind erst nach Errichtung der Start- und Landebahn Nord entstanden. Der Flughafen ist eine durch den öffentlichen Verkehr genutzte Anlage. Diese Biotope sind kraft Gesetzes nicht geschützt.

**Schutzgut Klima und Luft:**

Die klimaökologische Situation auf dem Flughafengelände verschlechtert sich infolge der zusätzlichen Flächenbefestigungen. Die zu erwartenden Wärmeabstrahlungen werden die angrenzenden Gebiete jedoch nicht erreichen.

**Schutzgut Landschaftsbild:**

Das Landschaftsbild des Vorhabenbereichs ist durch die vorhandene Nutzung innerhalb des Flughafengeländes sowie durch die vorbeiführende Autobahn geprägt. Landschaftsbezogene Erholung ist daher im Flughafengelände nicht möglich. Negativwirkungen sind somit auszuschließen. Die Vorhaltung von Mischanlagen und die Aufschüttung von Haufwerken und Baustoffen führen vor dem Hintergrund des Flughafenbetriebes zu keiner deutlich veränderten Wahrnehmung des Erscheinungsbildes.

**Einbeziehung der bisher nicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogenen Planänderungen**

Hinsichtlich der früheren Änderungen des Vorhabens, die noch keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen wurden, wird auf die Ausarbeitung der Grünplan GmbH vom 2. November 2020 verwiesen. Auch insoweit sind die Angaben und Bewertungen vollständig, plausibel und widerspruchsfrei. Mit erheblichen Umweltauswirkungen ist nicht zu rechnen.

**Ergebnis:**

Unter Berücksichtigung aller möglichen Wirkungsfaktoren und unter Summation der einzelnen nachteiligen Umweltauswirkungen ist hinsichtlich der Dauer, Häufigkeit, Schwere, Komplexität und Reversibilität der Auswirkungen auf diese Schutzgüter festzustellen, dass die Auswirkungen unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (einschließlich CEF-Maßnahmen) als nicht erheblich einzustufen sind.

Somit sind keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten und es ist für das Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

**Hinweise**

Die getroffene Feststellung, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleiben kann, wird nach § 5 Abs. 2 Satz 1 und 2 UVPG im UVP-Portal unter <https://www.uvp-verbund.de/portal/> sowie auf der Internetseite der Landesdirektion Sachsen unter [https://www.lds.sachsen.de/  
bekanntmachung/](https://www.lds.sachsen.de/bekanntmachung/) (unter der Rubrik Infrastruktur → Luftverkehr) veröffentlicht. Diese Feststellung ist nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

**Anlage:**

Ausarbeitung der Grünplan GmbH vom 2. November 2020