Tagesstatement – 2. Verhandlungstag

Oberverwaltungsgericht Bautzen | 4. November 2026

Flughafenausbau Leipzig/Halle vor Gericht: Lücken im Lärmschutz, ungeklärte Gesundheitsrisiken und Konflikte mit kommunalen Interessen

Um 10:00 Uhr setzte das Oberverwaltungsgericht Bautzen die Verhandlung über den umstrittenen Ausbau des Frachtflughafens Leipzig/Halle fort. Der heutige Verhandlungstag offenbarte erneut erhebliche Differenzen zwischen den Klägern und den Beklagten. Im Mittelpunkt standen die rechtlichen Anforderungen an den Lärmschutz, die gesundheitlichen Folgen des Flugbetriebs, die Betroffenheit kommunaler und privater Interessen sowie Fragen des Natur- und Habitatschutzes.

Dabei ging es wiederholt um eine zentrale juristische Frage: Hat die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen des Flughafenausbaus vollständig, sachgerecht und unter angemessener Berücksichtigung aller betroffenen Belange bewertet?

1. Lärmschutz: Darf ein 20 Jahre altes Konzept den heutigen Belastungen noch gerecht werden?

Zunächst wurde die Diskussion über den passiven Lärmschutz fortgesetzt. Dabei zeigte sich, dass zahlreiche Schutzmaßnahmen, die an anderen deutschen Flughäfen inzwischen zum Standard gehören, in Leipzig/Halle offenbar nicht vorgesehen sind.

Besonders problematisch ist die außergewöhnliche nächtliche Frachtflugbelastung. Leipzig/Halle weist bundesweit eine herausragende Stellung bei den nächtlichen Frachtflugbewegungen auf. Dennoch hält die Planfeststellungsbehörde an einem Lärmschutzkonzept fest, das im Wesentlichen auf den Verhältnissen von vor rund 20 Jahren beruht. Das soll auch dann gelten, wenn der geplante Ausbau die Belastungen nochmals erheblich steigert.

Der Vertreter der Stadt Schkeuditz verwies in diesem Zusammenhang auf eine Zusage aus dem Planfeststellungsverfahren 2007. Damals sei auf entsprechende Einwendungen zugesichert worden, dass es beim Schallschutz keine Verschlechterung geben werde und das sogenannte DLR-Prinzip weiterhin Bestand haben solle. Das DLR-Prinzip sichert höhere Schutzbedürftigkeit als auf reiner Fluglärmgesetz-Basis. Die rechtliche Bedeutung dieser Zusage und ihre Vereinbarkeit mit dem nunmehrigen Ausbauvorhaben sind damit zentrale Fragen.

Die Beklagtenseite bestreitet, dass der Flughafen Leipzig/Halle als atypischer Flughafen einzustufen sei. Ein entsprechendes Alleinstellungsmerkmal liege nicht vor. Das DLR-Prinzip müsste dann nicht mehr gelten.

Diese Argumentation wirft Fragen auf: Wie kann die besondere Schutzbedürftigkeit der Anwohner beurteilt werden, wenn die außergewöhnliche Konzentration nächtlicher Frachtflugbewegungen nicht ausreichend in die Bewertung einbezogen wird? Die geplante Steigerung der nächtlichen Frachtflugbewegungen um rund 40 Prozent verschärft diese Problematik zusätzlich.

Auch der verfassungsrechtlich geschützte Anspruch auf Leben und körperliche Unversehrtheit gemäß Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes spielte eine Rolle. Im Kern ging es darum, ob die vorgesehenen Lärmbewertungen den rechtlichen Anforderungen an den Gesundheitsschutz genügen oder ob durch abweichende Einzelfallbetrachtungen gesetzlich und fachlich vorgegebene Bewertungsmaßstäbe unterlaufen werden könnten.

2. Eigentum und Übernahmeansprüche: Wo liegt die Grenze der Zumutbarkeit?

Ein weiterer Schwerpunkt waren die Auswirkungen des Flughafenbetriebs auf kommunale Einrichtungen und gewerblich genutztes Eigentum. Als konkretes Beispiel wurde die Hotelanlage Globana in Schkeuditz behandelt.

Die Beklagtenseite verwies darauf, dass die Planfeststellungsbehörde diesen Sachverhalt nicht bewertet habe und deshalb auch keine Veranlassung bestehe, sich damit näher auseinanderzusetzen. Kläger und Gericht sahen das anders. Die Planfeststellungsbehörde muss nun reagieren, sodass im laufenden Verfahrensprozess eine Klärung erfolgen kann.

Anschließend ging es um mögliche Übernahmeansprüche und die rechtlichen Voraussetzungen, unter denen Lärmbelastungen für Grundstückseigentümer nicht mehr zumutbar sind.

Streitpunkt ist insbesondere die Zumutbarkeitsschwelle beziehungsweise die sogenannte Gesundheitsschwelle. Die Beklagtenseite möchte die bisherige Regelung aus dem Planfeststellungsbeschluss von 2004 offenbar nicht fortführen und stattdessen eine Schwelle von 60 dB zugrunde legen.

Die Klägerseite sah darin Widersprüche zur bisherigen Argumentation. Auch die Berechnung des Dauerschallpegels durch die Planfeststellungsbehörde wirft Fragen auf. Entscheidend ist dabei, ob die zugrunde gelegten Berechnungsmethoden die tatsächliche Belastung sachgerecht abbilden und den rechtlichen Anforderungen an den Schutz des Eigentums und der Gesundheit entsprechen.

3. Ultrafeinstaub: Ein Gesundheitsrisiko ohne ausreichende Bewertung

Am Nachmittag stand ein bislang häufig vernachlässigter Aspekt des Luftverkehrs im Mittelpunkt: die Belastung durch Ultrafeinstaub.

Dabei geht es um mehr als eine isolierte Betrachtung einzelner Umweltbelastungen. Fluglärm und Luftschadstoffe wirken gleichzeitig auf die betroffenen Menschen ein. Diese kumulativen Belastungen müssen bei einer sachgerechten Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen berücksichtigt werden.

Besonders kritisch: Im Planfeststellungsverfahren wurde eine Zunahme der Ultrafeinstaubbelastung um elf Prozent berechnet, ohne diese zusätzliche Belastung anschließend angemessen zu bewerten.

Das Gericht zeigte sich hinsichtlich der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur gesundheitlichen Schädlichkeit von Ultrafeinstaub noch nicht abschließend überzeugt. Damit bleibt die Frage der rechtlichen Relevanz dieser Belastungen zunächst ein offener Punkt des Verfahrens.

Hinzu kommt ein grundsätzliches Problem: Wo nicht ausreichend gemessen wird, fehlen belastbare Daten für eine umfassende Bewertung. Dass es auf EU-Ebene bislang keine verbindlichen Grenzwerte für Ultrafeinstaub gibt, entbindet die zuständigen Behörden allerdings nicht automatisch von der Pflicht, erkennbare Gesundheitsrisiken im Rahmen der Umwelt- und Gesundheitsprüfung zu berücksichtigen.

Die entscheidende Frage lautet daher: Kann eine zusätzliche Schadstoffbelastung im Planfeststellungsverfahren unberücksichtigt bleiben, obwohl sie prognostiziert wurde und wissenschaftliche Hinweise auf mögliche Gesundheitsgefahren vorliegen?

4. Schkeuditz: Flughafeninteressen gegen kommunale Planungshoheit?

Die Stadt Schkeuditz brachte die Auswirkungen des Flughafenausbaus auf ihre städtebauliche Entwicklung zur Sprache.

Während sich die ursprüngliche Flughafenentwicklung auf den Kernbereich konzentrierte, erstreckt sich die Entwicklung inzwischen zunehmend in Richtung Schkeuditz. Daraus ergeben sich erhebliche Konflikte mit der kommunalen Planungshoheit und den langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält nach Auffassung der Klägerseite keine ausreichende Abwägung dieser Auswirkungen. Im Wesentlichen beschränkt er sich auf die Festlegung von Siedlungsbeschränkungsgebieten.

Doch eine solche Festlegung löst das Problem nicht. Die Möglichkeit, bereits genehmigte Bauvorhaben weiterzuführen, ist kein Ersatz für eine vorausschauende städtebauliche Entwicklung. Die Stadt muss auch künftig Wohn- und Gewerbestandorte entwickeln können, ohne dass ihre Planungsspielräume durch die Flughafenentwicklung faktisch entwertet werden.

Für eine bemerkenswerte Episode sorgte die Argumentation der Beklagtenseite gegenüber dem Rechtsanwalt der Stadt Schkeuditz. Sinngemäß wurde ihm vorgehalten, die Stadt profitiere erheblich von den Steuereinnahmen des Flughafens und man sollte sich da doch überlegen, gegen den eigenen Gesellschafter klagen. Schkeuditz ist mit 0,25 Prozent am Flughafen beteiligt. Der Beobachter hätte sich allerdings seitens des offensichtlich noch die Karriereleiter vor sich habenden RA der Beklagten mehr Sachlichkeit in der Argumentation gewünscht.

Eine solche Argumentation verkennt zudem die rechtliche Eigenständigkeit der Kommune. Die Beteiligung an einer Gesellschaft hebt weder die kommunale Planungshoheit noch die Pflicht auf, die Interessen der eigenen Einwohner zu vertreten.

Oder anders gesagt: Kommunale Rechte sind keine Frage der wirtschaftlichen Loyalität gegenüber einem Gesellschafter.

5. Habitatschutz: Reicht der Hinweis auf die Flughöhe?

Zum Abschluss wurden Fragen des europäischen Natur- und Habitatschutzes behandelt. Die Argumentation der Beklagtenseite lief im Wesentlichen darauf hinaus, dass keine Verantwortlichkeit bestehe, weil die Flugzeuge zu hoch flögen.

Ob diese pauschale Argumentation den Anforderungen des europäischen Habitatschutzrechts genügt, ist eine andere Frage. Entscheidend ist, ob mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf geschützte Lebensräume und Arten ordnungsgemäß ermittelt und bewertet wurden. Eine bloße Berufung auf Flughöhen ersetzt eine solche Prüfung nicht.

Unser Fazit: Viele offene Fragen – und eine grundsätzliche Verantwortung

Der heutige Verhandlungstag hat erneut deutlich gemacht, dass der geplante Flughafenausbau weitreichende rechtliche und gesellschaftliche Konflikte aufwirft.

Im Kern geht es um die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde ihrer Pflicht zu einer vollständigen und sachgerechten Abwägung aller betroffenen Belange nachgekommen ist. Dazu gehören insbesondere der Schutz der Gesundheit, die Wahrung des Eigentums, die kommunale Planungshoheit und die Belange des Natur- und Umweltschutzes.

Auffällig ist, dass Belastungen teilweise zwar prognostiziert, ihre Auswirkungen aber nicht ausreichend bewertet wurden. Frühere Zusagen zum Lärmschutz werfen Fragen auf. Zusätzliche Gesundheitsrisiken durch Ultrafeinstaub bleiben umstritten. Und die Interessen der Stadt Schkeuditz drohen gegenüber den wirtschaftlichen Expansionsinteressen des Flughafens in den Hintergrund zu treten.

Ob diese Defizite rechtlich einen Fehler des Planfeststellungsbeschlusses begründen, muss das Gericht entscheiden.

Für uns als Aktionsbündnis steht jedoch fest: Ein weiterer Ausbau darf nicht genehmigt werden, wenn die damit verbundenen Belastungen für Mensch, Gesundheit, Umwelt und kommunale Entwicklung nicht verantwortbar sind.

Unser Ziel bleibt deshalb eindeutig: **Stopp des weiteren Ausbaus des Frachtflughafens Leipzig/Halle!**

Wir werden den Prozess weiter begleiten und über die kommenden Verhandlungstage berichten.

Matthias Zimmermann

i.A. Aktionsbündnis gegen den Ausbau des Frachtflughafens Leipzig-Halle

Pressesprecher

BI "Gegen die neue Flugroute"