

Landesverwaltungsamt

Ref. Verkehrswesen

Ernst-Kamieth-Straße 2

06112 Halle

Landesverband  
Sachsen-Anhalt e.V.

0391 - 56 30 78 0

0391 - 56 30 78 29

info@bund-sachsen-anhalt.de

www.bund-sachsen-anhalt.de

**Anhörung Träger öffentlicher Belange zur**

**Durchführung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG),**

**Luftrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 1 LuftVG für die Anlage  
und den Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes (Bodenlandeplatz) auf  
dem Gelände der Rüdenburg-Verwaltungs GmbH, Halle/Lettin**

**Hier: Stellungnahme des BUND Sachsen-Anhalt e.V.**

19.1.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Sachsen-Anhalt bedankt sich für die Beteiligung im Verfahren (Ihr Schreiben vom 28.10.2020).

**Nach Durchsicht der Unterlagen ist festzustellen, dass der Antrag auf Basis der bisherigen Unterlagen nicht genehmigungsfähig ist.**

**Der BUND Sachsen-Anhalt lehnt das Vorhaben in der beantragten Form ab.**

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Meyer

Landesvorsitzender

Anlage Begründung der Ablehnung

## Begründung

Der Antrag ist grob unvollständig, enthält die im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG verfahrensrechtlich und materiell-rechtlich erforderlichen Unterlagen nicht und beruht – soweit Unterlagen vorgelegt wurden – auf nicht nachvollziehbaren Angaben und Annahmen. Im Einzelnen:

Gegenstand des Antrages auf Erteilung der Flugplatzgenehmigung für den „Hubschrauber-Sonderlandeplatz Halle-Lettin“ sind ausweislich des Erläuterungsberichts (EB) folgende Einzelmaßnahmen:

- Anlage und Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes einschließlich Herstellung einer befestigten Endanflug- und Startfläche der Größe  $\varnothing$  21 m,
- Festlegung eines An- und Abflugsektors zum Abflug 256° rw bzw. Anflug 076° rw,
- Zulassung von Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR)
- Zulassung von (nur) Tagflugbetrieb
- Zulassung von Flugbetriebszeiten von täglich 07 Uhr bis 22 Uhr

Bereits hier ist zu bemerken, dass an keiner Stelle der Unterlagen, insbesondere nicht in der Lärmimmissionsprognose, der Umstand gewürdigt wird, dass Flugbetrieb nicht nur in den besonders lärmsensiblen Abendstunden gemäß der Umgebungslärmrichtlinie stattfinden soll, sondern auch an Wochenenden und Feiertagen.

Die Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse sind grob unvollständig. Im EB heißt es nur, der Standort für den geplanten Landeplatz liege ca. sieben Kilometer nordwestlich der Innenstadt von Halle (Saale) auf dem Betriebsgelände der Rüdenburg Verwaltungsgesellschaft mbH an der Schiepziger Straße. Östlich der für den Landeplatz vorgesehenen Fläche befindet sich ein Fabrikgebäude, nördlich verlaufe die Schiepziger Straße, südlich befindet sich eine weitere, auf dem Betriebsgelände befindliche Werkhalle und westlich schließen sich landwirtschaftlich genutzte Grünflächen an (Erläuterungsbericht, S. 5).

Ausweislich des in den Unterlagen enthaltenen Übersichtslageplans befinden sich in unmittelbarer Umgebung und innerhalb der An- und Abflugbereiche mehrere geschützte Gebiete, so insbesondere das FFH-Gebiete „Brandberge“, das zugleich als NSG unter Schutz gestellt ist, weiterhin das NSG/FFH-Gebiet „Muschelkalkhänge westlich Halle“, das FFH-Gebiet Dölauer Heide und Lindbusch bei Halle“ einschließlich der NSG „Bischofswiese“ und „Lindbusch“, das FFH-Gebiet "Nordspitze der Peißnitz und

Forstwerder mit dem NSG „Forstwerder“, das FFH-Gebiet „Porphyrlandschaft bei Brachwitz“, das FFH-Gebiet „Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle“ mit der für Artenschutz, Umweltbildung und Naherholung bundesweit bedeutsamen Franzigmark (Nationales Naturerbe der Bundesrepublik Deutschland) und dem NSG „Lunzberge“.

**Genau genommen ist der geplante Flugplatzstandort von Schutzgebieten vollkommen eingekreist.**

Es ist offenkundig, dass das Vorhaben nicht ohne die gebotene **FFH-Verträglichkeitsprüfung** unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der anerkannten Verbände zugelassen werden kann, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass wesentliche **Erhaltungsziele beeinträchtigt** werden.

Bereits anhand der vorgelegten Isophonenlinien des Lärmgutachtens ist ersichtlich, dass durch Hubschrauberverkehr hohe Maximalpegel im Bereich dieser Gebiete zu erwarten sind. Hierbei ist ferner zu berücksichtigen, dass insbesondere für die Avifauna der Flugbetrieb nicht nur unter Lärmgesichtspunkten problematisch ist, sondern vor allem auch aufgrund der Störungswirkung, die mit der optischen Annäherung des Hubschraubers verbunden ist. Die hiermit verbundene Bedrohungswirkung und damit Störungswirkung für geschützte Vogelarten und ggf. auch Säugetiere ist in der Fachliteratur bekannt. Auch unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten ist das Vorhaben damit ohne Vorlage eines **Artenschutzfachbeitrags** nach Durchführung fachgerechter Bestandserhebungen im Einwirkungsbereich des Flugplatzes nicht genehmigungsfähig.

Hinzu tritt, dass den Antragsunterlagen die an sich gebotene allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach Maßgabe des UVPG nicht entnommen werden konnte. Eine solche Vorprüfung hätte aber zwingend erfolgen müssen, weil für die Anlage von Flugplätzen mit einer Startbahnlänge bis 1.500 m immer eine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist. Dass es vorliegend um einen Landeplatz ohne beschränkten Bauschutzbereich handelt, spielt insoweit keine Rolle, weil auch Landeplätze zu den Flugplätzen zählen.

Soweit im EB darauf verwiesen wird, die die Rüdenburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Halle-Lettin verfüge bislang noch über keinen genehmigten Hubschrauber-Landeplatz, vielmehr seien dort Einsätze mit Hubschraubern auf einer 20 m x 24 m großen, unbefestigten Fläche auf Basis einer Außenlandelaubnis nach § 25 LuftVG durchgeführt worden (Erläuterungsbericht, S. 3), bestehen angesichts des Umstands, dass es sich offenbar um eine dauerhafte Außenlandelaubnis (ASL) handelt, bereits Bedenken, ob diese nicht bereits aktuell in rechtswidriger Weise zu einem verstetigten Flugbetrieb geführt hat.

**Der BUND beantragt Auskunft darüber, zu welchen Zwecken und in welcher Form (allgemein oder für eine Vielzahl von Fällen) in den letzten 3 Jahren Außenlandeerlaubnisse erteilt wurden.**

Klarzustellen ist, dass aus der ASL kein irgendwie gearteter „Bestand“ eines Flugplatzes geschaffen wird, sondern es vorliegend rechtlich um einen klaren Neubau geht.

Als Zweck des Landeplatzes wird angeführt, der Hubschrauber-Sonderlandeplatz solle für Flüge mit Hubschraubern der Flugplatzhalterin sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung der Flugplatzhalterin (PPR) und Rettungsflüge dienen. Zur Betriebsabwicklung heißt es im EB, es werde die „Frequenz der Einsätze im Vergleich zum Status quo leicht steigen“. Was der Status Quo ist und worauf sich die Prognose im Bezugsjahr 2030 gründet, ist nicht ersichtlich. Im EB wird „von zukünftig ca. 330 Einsätzen pro Jahr ausgegangen, davon ca. 300 im Zeitraum Mai bis Oktober.“ Hieraus werden dann insgesamt 600 Flugbewegungen (An- und Abflüge), die in der Lärmbetrachtung zugrunde gelegt werden. Die hier vorgelegte „Prognose des Flugbetriebs“ findet sich nur als Anlage und Lärmgutachten und ist eine schlichte Setzung aus Zahlen, deren Herkunft und Genese völlig unbekannt ist. Mit einer „Prognose“ hat dies nichts zu tun, wobei unterstellt wird, dass der Genehmigungsbehörde die Anforderungen der Rechtsprechung an Prognosegutachten hinlänglich bekannt sind.

Die Ausführungen zur **Raumordnung** sind völlig unzureichend. Dazu heißt es:

*„Das Vorhaben steht den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen. Der Landeplatz soll auf einer bislang gewerblich genutzten Fläche errichtet werden. In der unmittelbaren Nachbarschaft des vorgesehenen Standorts befinden sich keine dem Vorhaben entgegenstehenden Nutzungen.“*

Hier ist nicht nur unklar, was die unmittelbare Umgebung sein soll, sondern es ist auch nicht erkennbar, dass sich der Bearbeiter mit maßgeblichen Bestimmungen des Raumordnungsrecht (LEP, REP, kommunale Flächennutzungs- und Bebauungspläne) überhaupt befasst hat.

Die Betrachtung zum Fluglärm sind völlig unzureichend. Wo sich im Lärmgutachten die im EB angekündigte Betrachtung „diverser Schutzziele“ finden soll, erschließt sich nicht. Soweit hiermit die getrennte Betrachtung des äquivalenten Dauerschallpegels sowie von Maximalpegeln gemeint ist, sind hiermit keine Schutzziele angesprochen. Zum Lärmgutachten äußern wird uns ergänzend noch untern.

Der Zeitplan, wonach angestrebt wird, dass das Genehmigungsverfahren sowie die Zulassung und Veröffentlichung des Hubschrauber-Landeplatzes zeitlich so erfolgen, dass die Inbetriebnahme des neuen Landeplatzes noch im Frühjahr 2021 erfolgen kann, ist völlig unrealistisch, da bereits die gebotene allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls wegen der besonderen Dichte europäischer und nationaler Schutzgebiete aber auch

wegen der hohen Lärmbeeinträchtigungen der Anwohner, in deren Bewertung auch die besondere Störwirkung von Hubschrauberbetrieb einzustellen ist, nur zu dem Schluss kommen kann, dass eine UVP unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der anerkannten Umweltvereinigungen durchzuführen ist.

Auch die sonstigen **Voraussetzungen und Unterlagen** für ein **luftrechtliches Genehmigungsverfahren liegen ersichtlich nicht vor**. Dem Vorhabenträger scheint unbekannt zu sein, dass für die Anlegung jedes Flugplatzes eine sog. Planrechtfertigung bestehen muss, das Vorhaben also unter Berücksichtigung der Zwecke des LuftVG vernünftigerweise geboten sein muss. Hierfür muss insbesondere ein konkreter Bedarf an der Schaffung eines Flugplatzes bestehen. Dies gilt in besonderem Maße für den hier in Rede stehenden vorrangig privatnützigen Flugbetrieb. Ob hierfür überhaupt und wenn ja, in welchem Umfang ein Bedarf besteht, ist den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen. Ob und in welchem Umfang ein Bedarf an Schaffung von Kapazitäten für Rettungsflüge besteht, ob und wenn ja in welchem Umfang solche Flüge in der Vergangenheit abgewickelt wurden, ist völlig unklar. Speziell mit Blick auf die Rettungsflüge, die offenbar eine Art öffentliches Interesse suggerieren sollen, stellt sich ausweislich des Eignungsgutachtens nach § 51 LuftVZO ohnehin die Frage, ob nicht der in ca. 3,8 Kilometer südöstlich befindliche Dachlandeplatz des Universitätsklinikums Halle und der in ca. 2,4 km südwestlich gelegene Bodenlandeplatz am Krankenhaus Martha Maria in Halle-Dörlau hinreichende Kapazitäten für Rettungsflüge bieten. Bereits wegen des Fehlens dieser für jede luftrechtliche Genehmigung unverzichtbare Betrachtung **kann das Vorhaben in der vorliegenden Form nicht zugelassen werden**.

Nicht nachvollziehbar sind ferner die Angaben zu den verwendeten Hubschraubern, insbesondere zur mengenmäßigen Verteilung auf die Lärmklassen H 1.1 und H 1.2. Gleiches gilt für die Annahme, dass „die überwiegend einmotorigen Hubschrauber, die dort betrieben werden sollen, allenfalls im Einklang mit den Betriebsvorschriften der Verordnung (EU) 965/2012 in Flugleistungsstufe 3 betrieben werden“. Dies bedarf konkreterer Erläuterungen und Belege, zumal dass sämtliche Betrachtungen ausschließlich den Flugbetrieb nach Flugleistungsstufe 3 berücksichtigen.

Am Hubschrauber-Sonderlandeplatz in Halle (Saale), Schiepziger Straße sollen keine Schwebeflugwege geplant werden. Dies ist näher zu erläutern.

Es stellt sich ferner die Frage, ob das in Aussicht genommene Gelände als dauerhafter Flugplatz unter Sicherheitsgesichtspunkten geeignet ist. Denn entgegen der Regelung in „ICAO Anhang 14, II“ Ziffer 4.2.8, die fordert, zur Minimierung von Rücken- bzw. Seitenwindsituationen und um Durchstartverfahren zu ermöglichen, eine weitere An- und Abflugfläche vorzusehen, ist die Ausweisung einer weiteren An- und Abflugfläche am geplanten Landeplatz in Halle (Saale), Schiepziger Straße wegen der umgebenden

Bebauung – Gebäude im Süden und Osten, Straße mit Überland-Stromleitung im Norden – nicht möglich. In den Unterlagen heißt es dazu:

*„Die Berücksichtigung von Durchstartverfahren ist hier nicht opportun, weil die Betrachtung eines Flugbetriebs nach Flugleistungsstufe 3 dies qua definitionem nicht erfordert. Bei Flugleistungsstufe 3 wird unterstellt, dass im Falle eines Triebwerksausfalls zu einem beliebigen Zeitpunkt während des Flugs eine Notlandung erforderlich sein kann bzw. ist. Die Berücksichtigung einer als Durchstartmöglichkeit gedachten An- und Abflugfläche ist daher nicht erforderlich. Ein Durchstarten aus anderen Gründen (z.B. Personen auf der FATO) mit voller Triebwerksleistung ist hingegen in vorliegendem Fall auch ohne dafür gedachte An- und Abflugfläche möglich.“*

Wieso dies möglich ist, bedürfte der näheren Begründung.

Ebenso erläuterungsbedürftig sind die Annahmen zur zulässigen Seitenwindkomponente von 15 Knoten und einer maximal zulässigen Rückenwindkomponente von 10 Knoten sowie zur Ableitung des Benutzbarkeitsfaktor von über 95 %. Nähere Angaben dazu enthält die diesen Antragsunterlagen beigefügte Windauswertung nämlich gerade nicht.

Das vorgelegte **Lärmgutachten ist unbrauchbar.**

Es erfolgten Berechnungen der äquivalenten Dauerschallpegel und der Maximalpegel für die Kennzeichnungszeit „Tag“. In der Nacht soll kein Flugbetrieb vorgesehen werden. Hier ist seitens der Genehmigungsbehörde zu klären, ob der Flugplatz für Rettungsflüge auch zur Nachtzeit benutzbar sein soll. Falls ja, müssten entsprechende Berechnungen auch für die Nachtzeit angestellt werden.

Ob das in der DIN 45684-1 vorgesehene Verfahren zur Berechnung der Schallimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen nach Maßgabe des Modells der der Linienschallquelle und der Segmentierung der Flugbahn in jeder Hinsicht für die Erfassung von Hubschrauberlärm geeignet ist, mag dahinstehen. Jedenfalls ist die Datengrundlage für die Berechnungen völlig ungeeignet. Dazu heißt es:

*„Als Grundlagen für die Schalltechnische Begutachtung dienen die Ergebnisse des Datenerfassungssystems DES. In diesem sind die Resultate einer Verkehrsprognose für das Jahr 2030 enthalten. Die Quelle wurde von Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann erarbeitet. Die Zusammenstellung beinhaltet die Aufteilung der prognostizierten Verkehrsmenge auf die An- und Abflugstrecken jeder Betriebsrichtung.“*

Das DES – sofern ein DES im Sinne der AzD gemeint sein soll – hat mit einem DES nicht zu tun, ein solches ist für die bisher aufgrund der ASL durchgeführten Bewegungen zu erstellen und auf dieser Basis eine belastbare Prognose nach Maßgabe

nachvollziehbarer und transparenter Prognoseannahmen bezogen auf das Bezugsjahr 2030 zu erarbeiten.

Das Datenerfassungssystem (DES) beinhaltet Flugwegbeschreibungen, die nicht nachvollzogen werden können. Da weder Platzrunden im AIP noch sonstige Regelungen zur Lenkung des Betriebs in der Luft vorgesehen sind, ist nicht nachvollziehbar, woraus die Flugwegbeschreibungen abgeleitet wurden.

In der Lärmbeurteilung wird ausgeführt:

*„Die Datenerfassungssysteme (DES) beinhalten in detaillierter Form die Zuordnung der Flugbewegungen zu den Flugstrecken. Es handelt sich um Prognosezahlen für die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres 2030.“*

Dies legt nahe, dass es ein „echtes“ DES geben könnte, das aber nicht Bestandteil der Antragsunterlagen ist.

Die Tabelle 2 des Lärmgutachtens beinhaltet die zusammengefassten Angaben für den Flugbetrieb nach dem „DES“ und zeigt insgesamt 600 FBW auf, die größtenteils auf die Lärmklasse H1.1. verteilt werden, nur je 10 An- und Abflugbewegungen sollen auf Klasse H1.2. entfallen. Woraus sich diese Aufteilung ergibt, ist völlig unklar, weil es an den Grundzügen einer ordentlichen Prognose fehlt.

Die betrachteten Immissionsorte aus Anlage 2 (insgesamt 4 IO) betreffen nur Wohnnutzungen. Immissionsorte für empfindliche Tierarten bzw. Lebensräume wurden nicht festgelegt. Ob die betrachteten IO mit der Einstufung als WA zutreffend erfasst sind, lässt sich mangels näherer Begründung der Einordnung nicht nachvollziehen.

Die Ausführungen zur „Qualität und Sicherheit der Prognose“ entbehren im Lichte der vorstehenden Kritikpunkte und der offensichtlichen Defizite der Antragsunterlagen einer gewissen Komik nicht. Denn da eine Prognose von Flugbewegungen gar nicht vorgelegt wurde, ist deren Zuverlässigkeit selbstverständlich „mit gewissen Unsicherheiten behaftet“. Für die „Genauigkeit der Modellierung der Flugverfahren“ dürften weniger die sich mit zunehmender Entfernung vom Flugplatz vergrößernden Abweichungen von der Idealfugbahn verantwortlich sein, sondern der Umstand, dass konkrete Platzrunden gar nicht beantragt werden. Sicher schmälern „Abweichungen der physikalisch-technischen Daten der vor Ort verkehrenden Luftfahrzeuge von den in der Berechnungsvorschrift festgelegten Daten“ die Sicherheit einer Prognose; für das vorliegende Verfahren wäre schon hilfreich, wenn überhaupt nachvollzogen werden könnte, was in die Berechnung eingestellt wurde.

Die **Schlussfolgerung des Gutachtens**, dass an den betrachteten Immissionsorten keine Überschreitungen des Orientierungswertes nach DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 auftreten und der äquivalente Dauerschallpegel an allen Immissionsorten mehr als 10 dB unter dem Orientierungswert liegt, wird deshalb **angezweifelt**.

Die dann folgende „Abschätzung“ von **Innenpegelwerten** kann nur noch als **abenteuerlich** bezeichnet werden. So heißt es dort:

*„Als weiteres wurden die  $L_{pAS,max}$  -Werte innerhalb der Gebäude abgeschätzt. Bei der Prognose wurde von einer Schallpegeldifferenz LAußen - LInnen von 15 dB für ein gekipptes Fenster ausgegangen.*

*Bei geschlossenem Fenstern wurde durch das Hamburgische Oberverwaltungsgericht (HOVG, siehe 2.1) ein Dämmwert von mindestens 28 dB angesetzt. Bei diesem Wert handelt es sich um einen sehr niedrig angesetzten Wert. Dem Stand der Technik entspricht eher der für eine Wand / Fenster Kombination anzusetzende Wert von 43 dB (DIN 4109).“*

In den dort zu findenden Aussagen finden sich so viele offensichtliche Fehlvorstellungen, dass es mit Blick auf die derzeit offenkundige Genehmigungsunfähigkeit des Vorhabens mangels Vorlage geeigneter Unterlagen letztlich müßig ist, hierauf näher einzugehen. Insbesondere wird offensichtlich die DIN 4109 völlig falsch eingeordnet. Welches resultierende Bauschall-Dämmmaß für einen Raum zugrundegelegt ist, bedarf vielmehr einer konkreten Betrachtung. Im Übrigen ist der Verweis auf eine Entscheidung des OVG Hamburg falsch, Aktenzeichen und Entscheidungsdatum sind unzutreffend und beziehen sich offenkundig auf die Vorinstanz.

Dass „die Prognoseberechnungen nach DES eine Maximalsituation abbilden“ ist offensichtlich unrichtig und die getroffenen Wertungen belegen eine offenbare Unkenntnis der richtigen rechtlichen Einordnung der Zumutbarkeit von Fluglärm. So heißt es:

*„Der größte Wert für den Maximalpegel in der Kennzeichnungszeit (Tag) wurde für die Immissionsorte Schiepziger Straße 44 (SZ44) und Sorbenweg 9 (SW09) mit 84 dB(A) berechnet.*

*In HOVG wird davon ausgegangen, dass Hörschäden bei Werten oberhalb von 115 dB(A) für den Spitzenpegelwert auftreten. Dieser Wert wird bei weitem nicht erreicht. Der errechnete Spitzenpegelwert liegt 31 dB niedriger.“*

Fluglärm ist freilich nicht erst dann relevant, wenn das Trommelfell platzt oder Hörschäden zu erwarten sind, sondern unter Vorsorgegesichtspunkten ist neben Fluglärm, der die sog. fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle, die bei Flugplätzen, die – wie hier – nicht dem FluglärmG unterfallen, von der Genehmigungsbehörde auf Grundlage der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung festzulegen ist, übersteigt, auch abwägungserheblicher Fluglärm zu berücksichtigen.

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, dass das sog. „DES“ nur eine Beschreibung der Abflugstrecken bis 150 m über Flughafenbezugspunkt enthält und auch nur Anflüge ab 150 m Höhe berücksichtigt. Dass in größerer Höhe keine relevanten Belastungen mehr

am Boden zu erwarten sind, ist unplausibel. Bei Verkehrsflugzeugen müssen selbst nach den internen Richtlinien der DFS Lärmwirkungen bis 1.500 m (5.000 ft) erwartet werden.

**Fazit:**

**Insgesamt betrachtet ist damit der Antrag in der derzeitigen Form abzulehnen, hilfsweise ist der Antragsteller aufzufordern, einen vernünftigen Genehmigungsantrag einschließlich Flugbewegungsprognose, Umweltbericht für eine UVP und FFH-Verträglichkeitsprüfungen für alle betroffenen Gebiete (wobei entsprechend § 8 Abs. 1 Satz 4 ff. LuftVG die Betrachtungen den gesamten Einwirkungsbereich umfassen müssen, also alle Bereiche abdecken müssen, in denen Flugbetrieb aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht ausgeschlossen werden kann) sowie Artenschutzprüfungen insbesondere für die beeinträchtigte Avifauna vorzulegen.**

**Sollte die Genehmigungsbehörde trotz unseres Vorbringens eine Genehmigung nach § 6 LuftVG ohne das gebotene Verfahren und die gebotenen Angaben ausreichen, bitten wir um umgehende Übermittlung der Entscheidung; auf das bestehende Klagerecht des BUND Sachsen-Anhalt. nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG weisen wir vorsorglich hin.**