

Auflagen unter Abschnitt A II 5 „Lärm“ des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 in seiner derzeit gültigen Fassung

Die Auflagen unter dem Abschnitt A II 5 „Lärm“ des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 wurden teilweise durch die 3. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses durch Prozessklärung des MIL vom 21. Februar 2006 in den Klageverfahren BVerwG 4 A 1001.04, 4 A 1073.04, 4 A 1075.04, 4 A 1078.04, die 14. Änderung vom 18. Dezember 2008, den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009 und durch die Prozessklärungen des MIL vom 20. und 21. September 2011 zu den Klageverfahren BVerwG 4 A 4000.09, 4 A 4000.10, 4 A 4001.10 ergänzt, geändert oder neu gefasst.

5 Lärm

5.1 Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms

5.1.1 Flugbetriebliche Regelungen¹

Ab Inbetriebnahme der planfestgestellten neuen Südbahn unterliegt der Flugbetrieb folgenden Regelungen:

- 1) In der Zeit zwischen 23:30 und 05:30 Uhr Ortszeit dürfen keine Luftfahrzeuge starten oder landen.*
- 2) In der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr Ortszeit dürfen strahlgetriebene Flugzeuge mit einer maximal zulässigen Abflugmasse von mehr als 20.000 kg auf dem Flughafen nur starten oder landen, wenn sie nachweisen, dass ihre gemessenen Lärmzertifizierungswerte in der Summe mindestens 10 EPNdB unter der Summe der für sie geltenden Grenzwerte gemäß Band 1, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) liegen. Der Nachweis erfolgt in der Regel durch Vorlage eines amtlichen Lärmzeugnisses in englischer Sprache, aus dem die gemessenen Lärmzertifizierungswerte hervorgehen.*
- 3) Von den unter Nr. 1) und 2) genannten Regelungen sind ausgenommen:*

¹ Der Abschnitt A II 5.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses "Ausbau Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld" vom 13. August 2004 i. d. F. der 16. Änderung vom 1. April 2009 wurde durch den Planergänzungsbeschluss "Lärmschutzkonzept BBI" vom 20. Oktober 2009 geändert und neu gefasst.

- a) *Landungen von Luftfahrzeugen, wenn die Benutzung des Flughafens als Not- oder Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen erfolgt,*
 - b) *Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich im Einsatz für den Katastrophenschutz oder für die medizinische Hilfeleistung befinden oder die für Vermessungsflüge von Flugsicherungsunternehmen bzw. in deren Auftrag eingesetzt werden,*
 - c) *Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die bei Staatsbesuchen und für Regierungsflüge sowie Militär²- und Polizeiflüge eingesetzt werden.*
- 4) *Von den unter Nr. 1) genannten Regelungen sind ausgenommen:*
- a) *Starts und Landungen von Luftfahrzeugen im Luftpostverkehr werktags in den fünf Nächten von Montag auf Dienstag bis Freitag auf Samstag,*
 - b) *verspätete Starts von Luftfahrzeugen im Interkontinental-Verkehr zu Zielen außerhalb Europas sowie außerhalb der nichteuropäischen Mittelmeer-Anrainerstaaten, deren planmäßige Abflugzeit vor 23:30 Uhr Ortszeit liegt, bis 24:00 Uhr Ortszeit,*
 - c) *verspätete Landungen von Luftfahrzeugen, deren planmäßige Ankunftszeit vor 23:30 Uhr Ortszeit liegt, bis 24:00 Uhr Ortszeit und verfrühte Landungen von Luftfahrzeugen, deren planmäßige Ankunft nach 05:30 Uhr Ortszeit liegt, ab 05:00 Uhr Ortszeit,*
 - d) *Starts und Landungen von Luftfahrzeugen bei deren Bereitstellung und instandhaltungsbedingter Überführung als Leerflüge bis 24:00 Uhr Ortszeit und ab 05:00 Uhr Ortszeit.*
- 5) *In der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr Ortszeit sind auch verspätete Landungen von Flugzeugen mit Lärmzulassung nach Band 1, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen im gewerblichen Verkehr gestattet, wenn deren planmäßige Ankunftszeit vor 22:00 Uhr Ortszeit liegt.*
- 6) *An- und Abflüge im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen sind in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr Ortszeit sowie an Sonn- und Feiertagen nicht zulässig. Nach vorheriger Zustimmung der örtlichen Luftaufsicht können Ausbildungs- und Übungsflüge an Werktagen bis 23:00 Uhr Ortszeit durchgeführt werden, wenn sie nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften über den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Führer eines Luftfahrzeugs zur Nachtzeit erforderlich sind und die Flüge nicht vor*

² Militärflüge im Sinne des Abschnitts A II 5.1.1 Nr. 3 c) des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 20. Oktober 2009 sind nur Flüge von Luftfahrzeugen der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung und von Gastluftfahrzeugen der Regierungen oder militärischer Einrichtungen anderer Staaten. (Prozesserkklärung MIL vom 20. September 2011 in den Verfahren BVerwG 4 A 4000.10. 4 A 4001.10)

22:00 Uhr Ortszeit beendet werden können. Als Feiertag im oben genannten Sinne gilt jeder Feiertag, der in den Gesetzen über die Sonn- und Feiertage der Länder Berlin oder Brandenburg genannt ist.

- 7) *Triebwerksprobeläufe mit den im Luftfahrzeug eingebauten Flugtriebwerken dürfen nur durchgeführt werden, wenn nachteilige Auswirkungen in den bewohnten Gebieten in der Umgebung des Flughafens nicht zu besorgen sind. Nachteilige Auswirkungen sind dann gegeben, wenn die Geräusche durch Probeläufe am Tag einen energieäquivalenten Dauerschallpegel von über 57 dB(A) außen oder in der Nacht einen energieäquivalenten Dauerschallpegel von über 47 dB(A) außen während der Einwirkzeit an Wohnhäusern erzeugen. In keinem Fall dürfen Probeläufe in der Nacht dort zu einem Abwerteten Maximalpegel von mehr als 70 dB(A) außen führen. Der Flughafenunternehmer hat der Planfeststellungsbehörde geeignete Orte für die Durchführung der Probeläufe nachzuweisen. Ausnahmeregelungen erfolgen nur mit vorheriger Zustimmung und nach näherer Weisung der örtlichen Luftaufsicht. Probeläufe mit der Schubeinstellung „Leerlauf“ und Triebwerksüberprüfungen im Rahmen der vom Hersteller vorgesehenen Vorflugkontrollen unmittelbar vor dem Start sind von dieser Regelung ausgenommen.*
- 8) *Der Einsatz der Schubumkehr der Flugtriebwerke ist nur aus Gründen der Flugsicherheit zulässig. Die Einstellung „Leerlauf-Schubumkehr“ ist von dieser Regelung ausgenommen.*
- 9) *Zum Schutz der Nachtruhe sind Starts und Landungen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln mit Ausnahme der in A II 5.1.1 Nr. 3) genannten Flüge und der im Abschnitt A II 5.1.1 Nr. 4) a) genannten Luftpostflüge wie folgt geregelt:*
 - a) *Starts und Landungen sind zwischen 23:00 und 24:00 Uhr sowie 05:00 und 06:00 Uhr bis zu einer jährlichen Nachtverkehrszahl von 12.852 für die Sommer- und Winterflugplanperiode zulässig.*
 - b) *Die Nachtverkehrszahl ist die Summe der Starts und Landungen über alle Zeitscheiben, pro Zeitscheibe jeweils multipliziert mit einem Nachtflugfaktor. Die maßgeblichen Nachtflugfaktoren und Zeitscheiben sind wie folgt definiert: Nachtflugfaktor 1 für 23:00 bis 23:30 Uhr Ortszeit, Nachtflugfaktor 2 für 23:30 bis 24:00 Uhr Ortszeit, Nachtflugfaktor 2 für 05:00 bis 05:30 Uhr Ortszeit und Nachtflugfaktor 1 für 05:30 bis 06:00 Uhr Ortszeit.*
 - c) *Für jede Flugplanperiode ist die geplante Nachtverkehrszahl im Voraus zu ermitteln. Die geplante Nachtverkehrszahl darf in der Sommerflugplanperiode maximal 71 % (9.125) der zugelassenen jährlichen Nachtverkehrszahl betragen, in der Winterflugplanperiode 29 % (3.727). Drei Jahre nach Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn ergibt sich für die kommenden Jahre die Aufteilung der jährlich zugelassenen maximalen Nachtverkehrszahl (12.852) auf die Sommer- und Winterflugplanperiode jeweils aus den Durchschnittswerten der Aufteilung der tatsächlichen Nachtverkehrszahlen auf die Sommer- und Winterflugplanperiode der sechs zurückliegenden Flugplanperioden.*

- d) *Zur Berücksichtigung von Verspätungen und Verfrühungen sowie ungeplanter Flüge muss die geplante Nachtverkehrszahl erstmalig vor Beginn der Flugplanperiode, in der die planfestgestellte Südbahn in Betrieb geht, mindestens um 36 % unter der maximal zulässigen Nachtverkehrszahl der Flugplanperiode liegen (Minderungsbetrag). Drei Jahre nach Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn ergibt sich für die kommenden Flugplanperioden der Minderungsbetrag jeweils als Durchschnittswert der tatsächlichen Nachtverkehrszahlen aller Verspätungen und Verfrühungen sowie ungeplanter Flüge in den letzten drei Jahren.*
- e) *Sofern nach Ablauf der jeweiligen Flugplanperiode festgestellt wird, dass die maximal zulässige Nachtverkehrszahl aufgrund der tatsächlich durchgeführten Starts und Landungen überschritten wurde, muss in der kommenden Flugplanperiode die geplante Nachtverkehrszahl um den Minderungsbetrag und zusätzlich um den Überschreibungsbetrag unter der maximal zulässigen Nachtverkehrszahl liegen.*
- f) *Die geplante Nachtverkehrszahl und die tatsächliche Nachtverkehrszahl der letzten Flugplanperiode einschließlich einer Flugbewegungsstatistik für die maßgeblichen Zeitscheiben sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich zu übermitteln, die geplante Nachtverkehrszahl erstmalig vor Beginn der Flugplanperiode, in der die planfestgestellte Südbahn in Betrieb geht. Der Aufbau und Inhalt der Flugbewegungsstatistik sind mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen.*
- 10) *Die nächtlichen An- und Abflüge mit Flugzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und, soweit es aus Gründen der Flugsicherheit vertretbar ist, so auf die Start- und Landebahnen zu verteilen, dass sich daraus insgesamt unter Berücksichtigung der Maximalpegel an- und abfliegender Luftfahrzeuge sowie der Zahl der davon Betroffenen die geringst mögliche Belastung für Flughafenanwohner ergibt.*
- 11) *Die Genehmigungsbehörde kann in begründeten Einzelfällen Abweichungen von den vorgenannten flugbetrieblichen Regelungen zulassen.*

5.1.2 Allgemeiner Lärmschutz

- 1) *Für Wohnräume, Büroräume, Praxisräume und sonstige nicht nur vorübergehend betrieblich genutzte Räume in der Umgebung des Flughafens sind geeignete Schallschutzvorrichtungen vorzusehen. Die Vorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten. Innerhalb des Tagschutzgebietes haben die Träger des Vorhabens auf Antrag des Eigentümers eines Grundstücks, das am 15.05.2000 bebaut oder bebaubar war, für geeignete Schallschutzvorrichtungen an den Räumen Sorge zu tragen. Außerhalb des Tagschutzgebietes ist durch eine Einzelfallprüfung das Erfordernis von Schallschutzvorrichtungen durch den Eigentümer eines Grundstückes, das am 15.05.2000 bebaut oder bebaubar war, durch eine Geräuschmessung außen nachzuweisen. Die Kosten für den Nachweis, die Einzelfalluntersuchung und die geeigneten Schall-*

schutzvorrichtungen tragen im Fall des Erfordernisses die Träger des Vorhabens.

- 2) Das Tagschutzgebiet umfasst das Gebiet, das von der Grenzlinie eines für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) außen umschlossen wird (Anlage 2, Schutzgebiete, Tagschutzgebiet).
- 3) Grundstücke, die durch die Grenzlinie nach Nr. 2) angeschnitten werden, stehen den Grundstücken gleich, die vollständig innerhalb des Schutzgebietes liegen.

5.1.3 Nachtschutz³

- 1) *Für Schlafräume einschließlich der Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten in der Umgebung des Flughafens sind geeignete Schallschutzvorrichtungen vorzusehen. Die Vorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung in der Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichsten Monate nicht mehr als sechs A-bewertete Maximalpegel über 55 dB(A) auftreten und ein für die Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 35 dB(A) nicht überschritten wird. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu bewirken, dass die Fenster der Räume geschlossen gehalten werden, ist für geeignete Belüftungseinrichtungen an diesen Räumen Sorge zu tragen. Innerhalb des Nachtschutzgebietes haben die Träger des Vorhabens auf Antrag des Eigentümers eines Grundstückes, das am 15.05.2000 bebaut oder bebaubar war, für geeignete Schallschutzvorrichtungen einschließlich geeigneter Belüftung an den Räumen Sorge zu tragen. Außerhalb des Nachtschutzgebietes ist durch eine Einzelfallprüfung das Erfordernis von Schallschutzvorrichtungen einschließlich Belüftung durch den Eigentümer eines Grundstückes, das am 15.05.2000 bebaut oder bebaubar war, durch eine Geräuschemessung außen nachzuweisen. Die Kosten für den Nachweis, die Einzelfalluntersuchung und die geeigneten Schallschutzvorrichtungen einschließlich Belüftung tragen im Fall des Erfordernisses die Träger des Vorhabens.*
- 2) *Das Nachtschutzgebiet umfasst die Gebiete, die von der Grenzlinie eines für die Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 50 dB(A) außen oder von der Grenzlinie, die sechs Lärmereignissen pro Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) mit einem A-bewerteten Maximalpegel von 70 dB(A) außen für jeweils eine Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichsten Monate entsprechen, umschlossen werden (Anlage 2, Schutzgebiete, Nachtschutzgebiet).*

³ Nr. 1) bis 4) des Abschnitts A II 5.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses "Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 i. d. F. der 16. Änderung vom 1. April 2009 wurden durch den Planergänzungsbeschluss "Lärmschutzkonzept BBI" vom 20. Oktober 2009 geändert und neu gefasst.

- 3) *Grundstücke, die durch die Grenzlinie nach Nr. 2) angeschnitten werden, stehen den Grundstücken gleich, die vollständig innerhalb des Schutzgebietes liegen.*
- 4) *Die Anforderungen zum baulichen Schallschutz bestimmen sich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und der hierzu ergangenen Fluglärm-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 2. FlugLSV, soweit diese im Zeitpunkt der Geltendmachung der Ansprüche gegenüber den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 weitergehende Ansprüche zu Gunsten der Lärmbetroffenen beinhalten, im Übrigen nach den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004.*
- 5) *Die Träger des Vorhabens haben auf Antrag des Eigentümers eines Grundstücks, das am 15.05.2000 bebaut oder bebaubar war und das im Nachschutzgebiet des Planfeststellungsbeschlusses in der Fassung vom 13.08.2004 gelegen ist oder durch die entsprechende Grenzlinie angeschnitten wird, für Schlafräume einschließlich der Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten für Vorrichtungen zu sorgen, die gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung in der Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichsten Monate sowohl bei Flugbetrieb in Richtung Westen als auch in Richtung Osten (100 : 100-Betrachtung, berechnet nach AzB-DLR) nicht mehr als sechs A-bewertete Maximalpegel über 55 dB(A) auftreten und ein für die Nachtstunden (22:00 bis 6:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 35 dB(A) (berechnet nach der 1. FLSV) nicht überschritten wird, und, soweit sich daraus weitergehende Ansprüche zugunsten der Lärmbetroffenen ergeben, den erforderlichen Schallschutz nach Nr. 4) vorzusehen (Anlage 2, Schutzgebiete, Nachschutzgebiet – Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004). Außerhalb des Nachschutzgebietes des Planfeststellungsbeschlusses in der Fassung vom 13.08.2004 ist durch eine Einzelfallprüfung das Erfordernis der genannten Schallschutzvorrichtungen einschließlich Belüftung durch den Eigentümer eines Grundstücks, das am 15.05.2000 bebaut oder bebaubar war, durch eine Geräuschemessung außen nachzuweisen. Abschnitt A II 5.1.3 Nr. 1 Satz 6 gilt entsprechend.⁴*

⁴ Nr. 5) des Abschnitts A II 5.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses "Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 i. d. F. des Planergänzungsbeschlusses "Lärmschutzkonzept BBI" vom 20. Oktober 2009 wurde durch Prozesserkklärung des MIL am 21. September 2011 in den Klageverfahren BVerwG 4 A 4000.09, 4 A 4000.10, 4 A 4001.10 geändert und neu gefasst.

5.1.4 Schutz besonderer Einrichtungen

- 1) *Die Träger des Vorhabens haben auf Antrag der Träger von Altenwohnheimen, Schulen und Kindertagesstätten, soweit diese Einrichtungen am 15.05.2000 errichtet oder genehmigt waren, für geeignete Schallschutzvorrichtungen an Wohn- und Gemeinschaftsräumen in Altenwohnheimen, an Unterrichtsräumen in Schulen und an den Räumen in Kindertagesstätten, die den Kindern zum Aufenthalt dienen, Sorge zu tragen. Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass tagsüber durch An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung regelmäßig (eine Überschreitung pro Schulstunde ist zulässig) keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten sowie ein für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 40 dB(A) im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung nicht überschritten wird. In Ruheräumen von Kindertagesstätten darf der in den Tagstunden der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte energieäquivalente Dauerschallpegel von 38 dB(A) bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung nicht überschritten werden. Die Kosten für erforderliche Einzelfalluntersuchungen tragen im Falle der Anspruchsberechtigung die Träger des Vorhabens.⁵*
- 2) *Die Träger des Vorhabens haben auf Antrag der Träger von Krankenhäusern und Pflege- und Rehabilitationseinrichtungen für kranke, alte oder behinderte Menschen, soweit diese Einrichtungen am 15.05.2000 errichtet oder genehmigt waren, für Schallschutzvorrichtungen an den schutzbedürftigen Räumen i. S. v. DIN 4109 Sorge zu tragen.⁶ Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 45 dB(A) auftreten sowie ein für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 38 dB(A) und ein für die Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 32 dB(A) im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung nicht überschritten wird. Die Kosten für die Einzelfalluntersuchung tragen im Fall der Anspruchsberechtigung die Träger des Vorhabens.*
- 3) *Die Träger des Vorhabens haben auf Antrag der Einwender (30), (31) und (33) für Schallschutzvorrichtungen an den Wohn- und Schlafräumen, im Fall des Einwenders (31) auch an den Aufenthaltsräumen, Sorge zu tragen. Die*

⁵ Nr. 1) des Abschnitts A II 5.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses "Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 i. d. F. der 2. Änderung vom 27. Januar 2006 wurde durch die 3. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses durch Prozessklärung des MIL vom 21. Februar 2006 in den Klageverfahren BVerwG 4 A 1001.04, 4 A 1073.04, 4 A 1075.04, 4 A 1078.04 geändert und neu gefasst.

⁶ Nr. 2) Satz 1 des Abschnitts A II 5.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses "Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 i. d. F. der 2. Änderung vom 27. Januar 2006 wurde durch die 3. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses durch Prozessklärung des MIL vom 21. Februar 2006 in den Klageverfahren BVerwG 4 A 1001.04, 4 A 1073.04, 4 A 1075.04, 4 A 1078.04 geändert.

Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 45 dB(A) auftreten.

5.1.5 Entschädigungen für Außenwohnbereiche

- 1) Die Träger des Vorhabens haben auf Antrag des Eigentümers eines innerhalb des Entschädigungsgebietes Außenwohnbereich gelegenen Grundstückes, das am 15.05.2000 mit Wohngebäuden bebaut oder bebaubar war und über Außenwohnbereiche (Balkon, Terrassen etc.) verfügt, Entschädigung für die Nutzungsbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs zu leisten. Dies gilt auch für Grundstücke, auf denen am 15.05.2000 Kleingärten angelegt waren, welche auf Dauer genutzt werden. Außerhalb des Entschädigungsgebietes ist durch eine Einzelfallprüfung die Anspruchsberechtigung von den jeweiligen Grundstückseigentümern durch eine Geräuschmessung außen nachzuweisen. Die Kosten für die Einzelfalluntersuchung tragen im Fall der Anspruchsberechtigung die Träger des Vorhabens.
- 2) *Das Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich umfasst das Gebiet, welches von der Grenzlinie eines für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A) außen umschlossen wird (Anlage 3, Entschädigungsgebiete, Außenwohnbereich).⁷*
- 3) Außenwohnbereiche, die durch die Grenzlinie nach Nr. 2) angeschnitten werden, stehen den Außenwohnbereichen gleich, die vollständig innerhalb des Entschädigungsgebietes liegen.
- 4) Die Entschädigung beträgt pauschal mindestens 4.000,- Euro pro Einfamilienhaus; bei Zwei- und Mehrfamilienhäusern erhöht sich dieser Betrag um jeweils 2.000,- Euro pro abgeschlossene Wohnung. Für Eigentumswohnungen beträgt die Entschädigung mindestens 3.000,- Euro pro Wohnung. Die Entschädigung beträgt 2 % des Verkehrswerts des jeweiligen Grundstückes, wenn der Eigentümer im Einzelfall nachweisen kann, dass diese Entschädigungssumme die in seinem Fall anzuwendende pauschale Entschädigungssumme übersteigt. Der Verkehrswert des Grundstückes ist zum Stichtag der Geltendmachung des Anspruchs zu ermitteln. Die Kosten der Verkehrswertermittlung tragen die Träger des Vorhabens nur, wenn die Entschädigungssumme die in seinem Fall anzuwendende pauschale Entschädigungssumme übersteigt. Die Entschädigung für Kleingärten beträgt 0,50 Euro pro m² Gartenfläche. Die Entschädigung ist als einmaliger Betrag pro Objekt zu leisten. Die Entschädigungsbeträge sind auf volle 50,- Euro aufzurunden.

⁷ Nr. 2) des Abschnitts A II 5.1.5 des Planfeststellungsbeschlusses "Ausbau Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld" vom 13. August 2004 i. d. F. der 16. Änderung vom 1. April 2009 wurde durch den Planergänzungsbeschluss "Lärmschutzkonzept BBI" vom 20. Oktober 2009 geändert und neu gefasst.

5.1.6 Entschädigungen aus Übernahmeanspruch

- 1) Die Träger des Vorhabens haben auf Antrag des Eigentümers eines innerhalb des Entschädigungsgebietes Übernahmeanspruch gelegenen Grundstückes, das am 15.05.2000 mit Wohngebäuden bebaut oder bebaubar war, eine Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts gegen Übereignung des Grundstücks zu leisten. Der Verkehrswert des Grundstücks ist zum Stichtag der Geltendmachung des Anspruchs zu ermitteln. *Außerhalb des Entschädigungsgebiets ist durch eine Einzelfallprüfung die Anspruchsberechtigung von den jeweiligen Grundstückseigentümern durch eine Geräuschemessung außen nachzuweisen. Die Kosten für die Einzelfalluntersuchung tragen im Falle der Anspruchsberechtigung die Träger des Vorhabens.*⁸
- 2) Das Entschädigungsgebiet Übernahmeanspruch umfasst das Gebiet, welches von der Grenzlinie eines für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 70 dB(A) außen umschlossen wird (Anlage 3, Entschädigungsgebiete, Übernahmeanspruch) und darüber hinaus folgende Grundstücke in der Gemarkung Waltersdorf, Flur 1: Berliner Chaussee 13, Flurstück 160; Ebereschenweg 30, Flurstück 158/2; Am Busch 1, Flurstück 272; Am Busch 2, Flurstück 269/2; Am Busch 3, Flurstück 267/2; Am Busch 4, Flurstück 264/2; Berliner Chaussee 14, Flurstück 159/2; Ebereschenweg o. Nr., Flurstück 161.
- 3) Grundstücke, die durch die Grenzlinie nach Nr. 2) angeschnitten werden, stehen den Grundstücken gleich, die vollständig innerhalb des Entschädigungsgebietes liegen.
- 4) *Wird der Übernahmeanspruch von dem betroffenen Eigentümer nicht oder ohne Erfolg geltend gemacht, stehen ihm die sonstigen Schutzansprüche nach diesem Beschluss zu.*⁹ Die Ansprüche auf Übernahme entfallen, wenn innerhalb der in Auflage 5.1.7 Nr. 3 genannten Fristen sonstige Schutzansprüche bei den Trägern des Vorhabens geltend gemacht werden.

⁸ Nr. 1) des Abschnitts A II 5.1.6 des Planfeststellungsbeschlusses "Ausbau Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld" vom 13. August 2004 i. d. F. der 13. Änderung vom 28. Oktober 2008 wurde durch die 14. Änderung vom 18. Dezember 2008 um die Sätze 3 und 4 ergänzt.

⁹ Nr. 4) Satz 1 des Abschnitts A II 5.1.6 des Planfeststellungsbeschlusses "Ausbau Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld" vom 13. August 2004 i. d. F. der 13. Änderung vom 28. Oktober 2008 wurde durch die 14. Änderung vom 18. Dezember 2008 geändert.

5.1.7 Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzeinrichtungen/Entschädigungsleistungen

- 1) Die Träger des Vorhabens können Schallschutzeinrichtungen im Sinne der Auflagen 5.1.2 bis 5.1.4 selbst einbauen lassen oder dem Betroffenen auf Nachweis die Aufwendungen für den Einbau der erforderlichen Schallschutzeinrichtungen erstatten.
- 2) Soweit die Kosten für Schallschutzeinrichtungen im Sinne der Auflagen 5.1.2 und 5.1.3 30 % des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäuden mit zu schützenden Räumen überschreiten und damit außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, hat der Betroffene gegenüber den Trägern des Vorhabens einen Anspruch auf Entschädigung in Höhe von 30 % des o. g. Verkehrswertes.
- 3) Der Anspruch auf Schallschutzeinrichtungen einschließlich der ggf. erforderlichen Belüftung in Tag- und Nachtschutzgebieten im Sinne der Auflagen 5.1.2 bis 5.1.4 und der Anspruch auf Entschädigungen nach den Auflagen 5.1.5 und 5.1.6 können nur bis fünf Jahre nach Inbetriebnahme der planfestgestellten, neuen Südbahn gegenüber den Trägern des Vorhabens geltend gemacht werden.
- 4) Wenn nach 5.1.9 die Schutz- und Entschädigungsgebiete neu festgelegt werden, beginnt die Frist für neue Ansprüche im Sinn der Auflagen 5.1.2 bis 5.1.6 neu.
- 5) Hat jemand an Gebäuden im Sinne der Auflagen 5.1.2 bis 5.1.6 ein Erbbaurecht, so tritt dieser an die Stelle des Grundstückseigentümers. Wohnungseigentümer haben für ihr Sondereigentum Ansprüche aus den Auflagen 5.1.2 bis 5.1.6. Für das gemeinschaftliche Eigentum werden die Ansprüche durch die Wohnungseigentümergeinschaft geltend gemacht. Bei Auseinanderfallen von Gebäude- und Grundstückseigentum tritt der Gebäudeeigentümer an die Stelle des Grundeigentümers.
- 6) Die Verpflichtung der Träger des Vorhabens gemäß den Auflagen entfällt, soweit aufgrund von Vorschriften des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, eines Bebauungsplans oder Auflagen in der Baugenehmigung bereits zum Zeitpunkt der Errichtung, des Um- oder Anbaus des Gebäudes Vorrichtungen zum Schutz vor Fluglärm einzubauen waren und der Grundstückseigentümer oder Bauherr bzw. deren Rechtsvorgänger dieser Verpflichtung nicht nachgekommen sind.
- 7) Die Verpflichtung der Träger des Vorhabens gemäß den Auflagen 5.1.2 bis 5.1.6 entfällt, soweit das betroffene Gebäude zum Abriss bestimmt ist oder nur vorübergehend für die entsprechenden Zwecke genutzt wird oder das Grundstück zum Zeitpunkt der Geltendmachung des Anspruchs nicht mehr bebaubar und nicht mit einem rechtmäßig errichteten Gebäude bebaut ist.
- 8) Die Verpflichtung der Träger des Vorhabens gemäß der Auflage 5.1.2 entfällt bei gewerblich genutzten Aufenthaltsräumen, in denen der logarithmisch ge-

mittlere A-bewertete Maximalpegel durch Arbeitsgeräusche tagsüber im Rauminnern gleich groß oder größer ist als der von außen eindringende, welcher durch An- und Abflüge am Flughafen bewirkt wird.

- 9) Lärmereignisse von Luftfahrzeugen sind bei Anwendung von 5.1.2 bis 5.1.6 nicht zu berücksichtigen, soweit sie nur ausnahmsweise, also bei Vorliegen außergewöhnlicher Einflussfaktoren oder besonderer Umstände auftreten. Lärmereignisse von Luftfahrzeugen, die den Flughafen als Not- oder Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen, im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz benutzen, sind bei Anwendung von 5.1.2 bis 5.1.6 nicht zu berücksichtigen.
- 10) Soweit die Träger des Vorhabens in Erfüllung etwaiger gesetzlicher Verpflichtungen oder auf der Grundlage eines freiwilligen Schallschutzprogramms Schallschutzvorrichtungen eingebaut, Aufwendungen für derartige Maßnahmen erstattet oder aber Entschädigung in Geld geleistet haben, sind derartige Leistungen auf ihre Verpflichtung nach diesem Planfeststellungsbeschluss anzurechnen.

5.1.8 Fluglärmüberwachung

- 1) Die am Flughafen installierte Fluglärmüberwachungsanlage nach § 19 a LuftVG ist nach Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn in Abstimmung mit der Flughafengenehmigungsbehörde entsprechend DIN 45643 neu zu konzipieren und durch zusätzliche Messstellen zu ergänzen. Flugdaten und Geräuschemessdaten müssen verknüpft werden können.
- 2) Der Flughafenunternehmer ist verpflichtet, mit Hilfe moderner Datenverarbeitung sicherzustellen, dass eine luftfahrtbehördliche Kontrolle der durchgeführten Flugbewegungen hinsichtlich ihrer Einordnung innerhalb der hier getroffenen Regelungen möglich ist.

5.1.9 Vorbehalt nachträglicher Anordnungen

- 1) Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bleibt vorbehalten. Insbesondere werden bei geänderten An- und Abflugverfahren am Flughafen die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu ausgewiesen werden, wenn sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.
- 2) Die Träger des Vorhabens haben auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde die für Überprüfungen notwendigen Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen und Messungen vorzunehmen.

5.1.10 ^{10 11}

- 1) *Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft wird nach der erstmaligen Festlegung der Flugverfahren für den zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gemäß § 27 a LuftVO die bisher festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete auf der Grundlage der Daten des ersten vollständigen Betriebsjahres (zwei aufeinanderfolgende Flugplanperioden) nach Maßgabe der 1. FLSV insgesamt neu ausweisen, und zwar unabhängig davon, ob sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze der Gebiete an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.*
- 2) *Die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 20. Oktober 2009 zu den Schutz- und Entschädigungsgebieten bleiben unberührt.*

¹⁰ Der Abschnitt A II 5.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses "Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses "Lärmschutzkonzept BBI" vom 20. Oktober 2009 wurde durch Prozessklärung des MIL vom 21. September 2011 in den Klageverfahren BVerwG 4 A 4000.09, 4 A 4000.10, 4 A 4001.10) ergänzt.

¹¹ Für die Zeit zwischen der Inbetriebnahme von BBI am 3. Juni 2012 und der Festsetzung der Schutz- und Entschädigungsgebiete gemäß Ziffer 1 der vorstehenden Erklärung ist sicherzustellen, dass das Lärmschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses in der geltenden Fassung umgesetzt wird. Dies soll wie folgt geschehen:

- a) Auf der Grundlage des am 4. Juli 2011 von der DFS vorgestellten Entwurfs der Flugroutenplanung und der vom BAF festgelegten Flugrouten werden unverzüglich auf der Basis des für das Jahr 2015 zu erwartenden Flugverkehrsaufkommens nach Maßgabe der Kriterien des Planfeststellungsbeschlusses in der aktuellen Fassung von der FBS die Schutz- und Entschädigungsgebiete ermittelt. Die Bemessung des baulichen Schallschutzes richtet sich nach den auf Grundlage der im Gutachten M 2 enthaltenen Daten, soweit diese nicht wegen der veränderten Flugstrecken, Flugzeuggruppenzuordnungen und Flugzeugmixes der Anpassung bedürfen.
- b) Soweit diese Ermittlungen ergeben, dass gegenüber den bisher festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebieten zusätzliche Grundstücke innerhalb dieser Gebiete liegen, wird die FBS die Öffentlichkeit entsprechend informieren und die Anspruchsberechtigten auffordern, Anträge bei der FBS auf Gewährung von passivem Schallschutz bzw. Entschädigung zu stellen.

(Prozessklärung MIL vom 21. September 2011 in den Verfahren BVerwG 4 A 4000.10. 4 A 4001.10)