



**Ministerium für
Infrastruktur und Landwirtschaft
des Landes Brandenburg**

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

„Anlagen des Bundes“

**20. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld
vom 13. August 2004**

**in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses Naturschutz
und Landschaftspflege, Komplexe Kompensationsmaßnahmen
„Zülowniederung“ vom 4. August 2011**

vom 15. September 2011

Gsch.-Z.: 44-6441/1/123

Inhaltsverzeichnis

A	Verfügender Teil	12
I	Feststellung der Pläne	12
II	Festgestellte Verzeichnisse	15
III	Festgestellte Tabellenanhänge	15
V	Festgestellte Nebenbestimmungen	16
1	Festsetzung von Bauhöhen.....	16
2	Festsetzung von Baumassen	16
3	Wasserwirtschaft.....	16
VI	Entscheidungen mit Nebenbestimmungen und Hinweisen, Vorbehaltsentscheidungen, Ausnahmen und Befreiungen.....	22
1	Flughafenanlage und -betrieb	22
2	Bauliche Anlagen	23
3	Luftsicherheit.....	23
4	Äußere Verkehrsanbindung.....	24
5	Feuerlösch- und Rettungswesen sowie Brandschutz.....	24
6	Bauphase	25
7	Baulärm	26
8	Erschütterungen in der Bauphase	26
9	Luftschadstoffe in der Bauphase.....	27
10	Altlasten und Abfall.....	27
11	Unterflurbetankung	28
12	Natur und Landschaft	28
13	Artenschutz.....	29

14	Denkmal „Generalshotel“	30
15	Bodendenkmale.....	31
16	Ergänzende Auflagen und Hinweise.....	31
VII	Zusagen der FBS.....	36
VIII	Entscheidung über Einwendungen und Anträge.....	36
IX	Sofortige Vollziehbarkeit	36
X	Kostenentscheidung.....	36
B	Sachverhalt.....	37
I	Zur Planfeststellung beantragtes Vorhaben	37
II	Planfeststellungsverfahren	38
1	Antrag und Antragsunterlagen.....	38
2	Auslegung der Planunterlagen.....	40
3	Beteiligung von Behörden, Gebietskörperschaften, Verbänden, Institutionen und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	40
4	Einwendungen und Stellungnahmen.....	44
5	Erörterungstermin.....	53
6	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde.....	54
7	Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens	54
8	Nachgereichte Unterlagen	55
C	Entscheidungsgründe.....	56
I	Verfahrensrechtliche Bewertung	56
II	Materiell-rechtliche Würdigung.....	57
1	Entscheidungsreife	57
2	Planrechtfertigung.....	57

3	Raumordnung und Landesplanung.....	62
4	Prüfung von Standortalternativen.....	63
5	Flugbetrieb und Sicherheit des Luftverkehrs	67
6	Bauplanungsrechtliche Zulässigkeit der Hochbauten auf den Bauflächen	77
7	Innere und äußere Verkehrsanbindung des Änderungsvorhabens	78
8	Schienenanbindung	82
9	Fluglärm	82
10	Sonstiger Lärm	92
11	Luftreinhaltung	97
12	Sonstige Auswirkungen.....	99
13	Schienenanbindung	101
14	Wasserwirtschaft.....	101
15	Natur und Landschaft	106
16	Leitungen und Anlagen.....	113
17	Altlasten	113
18	Denkmalschutz	114
19	Keine Beeinträchtigung der kommunalen Gebiets- und Planungshoheit	119
20	Private Belange.....	119
D	Abschließende Gesamtbetrachtung	121
E	Sofortige Vollziehbarkeit	122
F	Kostenentscheidung	123
G	Rechtsbehelfsbelehrung.....	124

Abkürzungen, Maßeinheiten

%	Prozent
1. FlugLSV	Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen)
a. a. O.	am angegebenen Ort
AA	Auswärtiges Amt
ALVF	Altlastenverdachtsfläche
AOC	Airline Operators' Committee
APU	Auxilliary Power Units (Hilfstriebwerk)
A_{red}	angeschlossene befestigte Fläche in m ²
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschmissionen
Az.	Aktenzeichen
AzB	Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BbgDSchG	Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz)
BbgNatSchG	Gesetz über den Naturschutz und die Landschaftspflege im Land Brandenburg (Brandenburgisches Naturschutzgesetz)
BbgWG	Brandenburgisches Wassergesetz
BBI	Berlin Brandenburg International
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)

BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BDF	Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.
BetrSichV	Verordnung zur Rechtsvereinfachung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, der Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes (Betriebssicherheitsverordnung)
BImA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
BK	Bundeskanzleramt
BKA	Bundeskriminalamt
BLDAM	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum des Landes Brandenburg
BMI	Bundesministerium des Innern
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVBB	Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CE-Zeichen	Äußeres Zeichen der Konformität mit den europäischen Richtlinien, das am Produkt angebracht wird und damit dieses als zugelassen zum freien Verkehr in der EU kennzeichnet.
cm	Zentimeter
d. h.	das heißt
DAfStb	Deutscher Ausschuss für Stahlbeton
dB(A)	Dezibel, A-bewertet

DDR	Deutsche Demokratische Republik
DES	Datenerfassungssystem
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
DTWw	durchschnittliche Verkehrsstärke an Werktagen
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
DWD	Deutscher Wetterdienst
EN	Europäische Norm
e.V.	eingetragener Verein
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
f. bzw. ff.	folgende [Seiten]
FBP	Flughafenbezugspunkt
FBS	Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
FD-Beton	einem flüssigkeitsdichten Beton
GA	Allgemeine Luftfahrt (General Aviation)
GAT	General Aviation Terminal (Abfertigungsgebäude Allgemeine Luftfahrt)
GBAA	German Business Aviation Association e.V.
Gesch.-Z.	Geschäftszeichen
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GPSG	Geräte- und Produktsicherheitsgesetz
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
ha	Hektar

HVE	Vorläufige Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung nach den §§ 10 - 18 des brandenburgischen Naturschutzgesetzes
i. d. F.	in der Fassung
i. S.	im Sinne
i. S. d.	im Sinne des
i. S. v.	im Sinne von
i. V. m.	In Verbindung mit
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)
ISAL	Informationssystem Altlasten
km	Kilometer
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LAS	Landesamt für Arbeitsschutz des Landes Brandenburg
LBAS	Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH
LBO BBI	Logistik- und Baustellenordnung
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg
LFA	Leichtstoffflüssigkeitsabscheider
lfdm	laufender Meter
LS	Landesbetrieb Straßenwesen des Landes Brandenburg
LuBB	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg
LuFaLuSiZV	Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet der Luftfahrt und der Luftsicherheit im Land Brandenburg (Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung)
LuftKostV	Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung
LuftSiG	Luftsicherheitsgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrs-Ordnung
LUGV	Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg

m	Meter
m ²	Quadratmeter
m ³	Kubikmeter
m ³ /s	Kubikmeter pro Sekunde
MAD	Militärischer Abschirmdienst
max.	maximal
MI	Ministerium des Innern des Landes Brandenburg
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
MLUV	Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
mm	Millimeter
MUGV	Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
MWFK	Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg
NHN	Normalhöhennull
Nr.	Nummer
ÖPNV	Öffentlicher Personen- und Nahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWB	obere Wasserbehörde
PW	Pumpwerk
RRB	Regenwasserrückhaltebecken
s. o.	siehe oben
SBB	Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH
sec.	Sekunden
SenGUV	Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Berlin
t	Tonnen
TRbF	Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten

TRFL	Technische Regel für Rohrfernleitungen
TRwS	Technischer Regel wassergefährdender Stoffe
u. a.	und andere, und anderes, unter anderem, unter anderen
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VAWs	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe
VdTÜV	Verband der technischen Überwachungsvereine
VG	Verwaltungsgericht
vgl.	vergleiche
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwKostG	Verwaltungskostengesetz
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwVfGBbg	Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Brandenburg
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
z. B.	zum Beispiel
ZKS	Zugangskontrollstelle
ZZF	Zentrum für zeithistorische Forschung Potsdam e.V.

A Verfügender Teil

Der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses Naturschutz und Landschaftspflege, Komplexe Kompensationsmaßnahmen „Zülowniederung“ vom 4. August 2011, wird durch diesen Beschluss wie folgt geändert, erweitert bzw. neu gefasst. Der Betrieb wird auf der geänderten Flughafenanlage zugelassen. Im Übrigen wird die Änderung der Planfeststellung abgelehnt.

I Feststellung der Pläne

1) Der folgende in Abschnitt A I 1 planfestgestellte Plan der Flugbetriebsflächen wird entsprechend dem Deckblatt geändert:

Plan B 2 - 1 i. d. F. des Plans B 2 - 1 - A6	Flugbetriebsflächen, Deckblatt, Lageplan (07.05.2010)	M 1 : 5 000
--	---	-------------

2) Der folgende Plan wird in Abschnitt A I 1 Flugbetriebsflächen festgestellt:

Plan B 2 - 93	Flugbetriebsflächen, Rollwege Code Letter E und Rollwegverbreiterung Bestand, Regelquerschnitt (07.05.2010)	M 1 : 100/20
---------------	---	--------------

3) Der folgende in Abschnitt A I 2 planfestgestellte Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung

Plan B 3-1 Ae1 i. d. F. des Plans B 3-1-Ae1-A4	Plan der baulichen Anlagen, Deckblatt, Lageplan (01.12.2010)	M 1 : 5 000
--	--	-------------

wird aufgehoben und
ersetzt durch:

Plan B 3-1-Ae2	Plan der baulichen Anlagen, Lageplan (30.06.2011)	M 1 : 5 000
----------------	---	-------------

4) Die folgenden in Abschnitt A I 2 planfestgestellten Pläne der baulichen Anlagen und Grünordnung werden entsprechend den Deckblättern geändert:

Plan B 3 - 2 i. d. F. des Plans B 3 - 2 - A1	Aufzuhebende und abzubrechende Flugbetriebsflächen, bauliche Anlagen und Gebäude des bestehenden Flughafens, Deckblatt, Lageplan (12.03.2010)	M 1 : 5 000
Plan B 7 - 1 i. d. F. des Plans B 7 - 1 - A6	Flughafengelände, Deckblatt, Lageplan (28.10.2009)	M 1 : 5 000
Plan B 7 - 2 i. d. F. des Plans B 7 - 2 - A3	Flughafengelände, Deckblatt, Lageplan (28.10.2009)	M 1 : 5 000

5) Der folgende in Abschnitt A I 5.1 planfestgestellte Plan der Entwässerung

Plan E 1 - 1Ae1 wird aufgehoben und ersetzt durch:	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Übersichtsplan (12.03.2010)	M 1 : 10 000
Plan E 1 - 1Ae2	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Übersichtsplan (12.03.2010)	M 1 : 10 000

6) Der folgende in Abschnitt A I 5.1 planfestgestellte Plan der Entwässerung

Plan E 1 - 2 i. d. F. des Plans E 1 - 2 A3	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Deckblatt, Systemplan (12.03.2010)	
wird aufgehoben und ersetzt durch		
Plan E 1 - 2 Ae1	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Systemplan (12.03.2010)	

7) Der folgende in Abschnitt A I 5.2 planfestgestellte Plan der Oberflächenentwässerung wird entsprechend dem Deckblatt geändert:

Plan E 3 - 1Ae1 i. d. F. des Plans E 3 - 1 Ae1 A1	Oberflächenentwässerung, Retentionsbodenfilter, Deckblatt, Übersichtsplan (12.03.2010)	M 1 : 10 000
---	---	--------------

8) Der folgende Plan wird in Abschnitt A I 5.2 Oberflächenentwässerung festgestellt:

Plan E 3 - 9	Oberflächenentwässerung, Retentionsbodenfilter, Rollwege (07.05.2010)	1 : 100/20
--------------	--	------------

9) Die folgenden Pläne werden in Abschnitt A I 6 Flugbetriebsstoffversorgung festgestellt:

Plan F 1-6	Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage, Lageplan Abschnitt Süd (12.03.2010)	M 1 : 2 000
Plan F 1-7	Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage, Lageplan Abschnitt Nord (28.10.2009)	M 1 : 2 000
Plan F 1-8	Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage, Längsschnitt 1, 2 und 3 (12.03.2010)	M 1 : 1 000/100
Plan F 1-9	Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage, Längsschnitt 4 (28.10.2009)	M 1 : 1 000/100
Plan F 1-10	Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage, RI-Fliessbild (07.05.2010)	
Plan F 1-11	Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage, Details Hydrantensystem (28.10.2009)	M 1 : 10 M 1 : 20

10) Die folgenden in Abschnitt A I 9 planfestgestellten Pläne des Grunderwerbs werden entsprechend den Deckblättern geändert:

Plan G - 9804.9 i. d. F. des Plans G - 9804.9 - A1	Grunderwerb, Deckblatt Grunderwerbs- plan (28.10.2009)	M 1 : 1 000
Plan G - 9805.0 i. d. F. des Plans G - 9805.0 - A2	Grunderwerb, Deckblatt Grunderwerbs- plan (28.10.2009)	M 1 : 1 000

11) Der folgende Plan wird in Abschnitt A I 9 Grunderwerb festgestellt:

Plan G -9905.9	Grunderwerb, Grunderwerbsplan (28.10.2009)	M 1 : 1 000
----------------	--	-------------

12) Der folgende in Abschnitt A I 12 planfestgestellte Plan zum Landschaftspflegerischen Begleitplan wird entsprechend dem Deckblatt geändert:

H 6.2-2E A3 i. d. F. des Plans H 6.2-2E A4	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Blatt 2, Deckblatt, Lageplan (12.03.2010)	M 1 : 5 000
--	--	-------------

II Festgestellte Verzeichnisse

Das in Abschnitt A I 10 planfestgestellte Grunderwerbsverzeichnis G 1.2 wird durch die Seiten 244-A1, 245-A2, 272.1 und 272.2 zuzüglich Deckblatt geändert bzw. erweitert.

Das in Abschnitt A I 11 planfestgestellte Bauwerksverzeichnis B 7 wird durch die Seiten 13-D2, 31-A3, 44-A2, 46-A2 und 63.1 zuzüglich Deckblatt geändert bzw. erweitert.

III Festgestellte Tabellenanhänge

Der in Abschnitt A I 12 planfestgestellte Tabellenanhang H 9

- a) Teil 3-A Mustermaßnahmentypen wird durch die Seite 27E-A1 und
- b) Teil 3-B Maßnahmenblätter wird durch die Seiten 155E-A2 sowie 165E-A4
zuzüglich Deckblatt ergänzt.

IV Unterlage zur Erläuterung

Anforderungen an die am Denkmal „Generalshotel“ durchzuführende Bestandsdokumentation

V Festgestellte Nebenbestimmungen

1 Festsetzung von Bauhöhen

Nach Nr. 9) in Abschnitt A II 3.1 werden Nr. 10) und Nr. 11) eingefügt:

- 10) für den Bereich Auswärtiges Amt (AA) eine maximale Bauhöhe von 57,00 m über NHN (10,00 m über dem neuen Flughafenbezugspunkt),
- 11) für den Bereich Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) eine maximale Bauhöhe von 73,00 m über NHN (26,00 m über dem neuen Flughafenbezugspunkt).

2 Festsetzung von Baumassen

Nach Nr. 9) in Abschnitt A II 3.3 werden Nr. 10) und Nr. 11) eingefügt:

- 10) für den Bereich Auswärtiges Amt (AA) eine Baumasse von 0,06 Millionen m³,
- 11) für den Bereich Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) eine Baumasse von 0,4 Millionen m³.

3 Wasserwirtschaft

a) Der Abschnitt A II 12.2 wird wie folgt geändert und neu gefasst:

Wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 60 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i. V. m. § 71 Absatz 2 Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG)

Für den Bau und Betrieb des Niederschlagswasserbehandlungssystems zur Reinigung des Niederschlagswassers (durch Luftfahrzeug- und Flächenenteisung und durch Flugkraftstoff-Tropfverluste verschmutztes Niederschlagswasser) von den befestigten Flugbetriebsflächen nach Maßgabe der Pläne E 1-1 Ae2, E 1-2 Ae1, E 3-1 Ae1, E 3-1 Ae1a, E 3-1 Ae1 A1, E 3-2, E 3-3, E 3-4, E 3-9, E 3-11 A1, E 3-11 A2, E 3-13, E 3-15, E 3-18 A1, E 3-19 A1, E 3-20 A1, E 6-33, E 6-33 A1, E 6-53, E 6-53 A1, E 7-2, E 7-3, E 7-3 A1, E 7-4, E 7-5, E 7-5 A1, E 7-6, E 7-6 A1 wird die wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 60 WHG sowie § 71 Absatz 2 BbgWG erteilt.

b) Der Abschnitt A II 12.2 Absatz 2, 4. Spiegelstrich, wird geändert und wie folgt neu gefasst:

- 5 Leichtflüssigkeitsabscheider mit Schlammfang und Koaleszenzstufe (LFA 5, LFA 6, LFA N1, LFA N2, LFA E3),

c) Der Abschnitt A II 12.2 Absatz 2, 6. Spiegelstrich wird geändert und wie folgt neu gefasst:

- 12 Pumpwerke (PW R1, PW R2, PW R4, PW R5, PW R6, PW R7, PW R8, PW N1, PW N2, PW E1, PW E2, PW E3),

d) Der Abschnitt A II 12.2.1 Nr. 15) wird geändert und wie folgt neu gefasst:

- 15) Die Leichtflüssigkeitsabscheider sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten und zu betreiben. Für LFA 5 und LFA 6 ist insbesondere Punkt 3.6.2 der DIN 1999 Teil 2, März 1989, zu beachten. Die Abscheideranlagen sind nach ihrer Errichtung gemäß DIN EN 858 Teil 1 und Teil 2 sowie DIN 1999 Teil 100 zu prüfen. Die entsprechenden Nachweise sind der Unteren Wasserbehörde vorzulegen. Für die Abscheideranlagen

LFA N1, LFA N2, LFA E3 ist vor Inbetriebnahme die Allgemeine bauaufsichtliche Zulassung der Unteren Wasserbehörde vorzulegen.

- e) Nach Abschnitt A II 12.2.1 Nr. 20) wird folgender Abschnitt A II 12.2.1 Nr. 21) eingefügt:
- 21) In Bezug auf die Ableitung von Niederschlagswasser von den Vorfeldflächen des Bundes ist darauf zu achten, dass das bestehende Netz den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht, technisch betriebsbereit ist und die hier zusätzlich anfallenden Niederschlagswassermengen aufnehmen kann. Gegebenenfalls ist das bestehende Netz dem Bedarf anzupassen. Die Flächen, auf denen nur Flächenenteisung erfolgt, werden wie bisher auch direkt in das B-Netz abgeleitet. Es ist zu gewährleisten, dass das Netz für den Anschluss ausgelegt ist.
- f) Nach Abschnitt A II 12.2.1 Nr. 21) wird folgender Abschnitt A II 12.2.1 Nr. 22) eingefügt:
- 22) In Bezug auf die Ableitung von Niederschlagswasser aus dem Gelände des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ist zu gewährleisten, dass die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden, die Netze technisch betriebsbereit sind und die zusätzlich anfallenden Niederschlagswassermengen aufnehmen können. Die Schlamm-/ Sandfänge sind entsprechend den Herstellerangaben zu errichten und regelmäßig zu warten. Die in der wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung über die vorhandene Wurzelraumkläranlage in die Schönefelder Seen vom 21.08.1996 sowie die im 1. und 2. Nachtrag zu dieser wasserrechtlichen Erlaubnis aufgeführten Auflagen, Bedingungen und Hinweise sind bei der vorgesehenen Einleitung einzuhalten. Für die Einleitung des Niederschlagswassers ohne Belastung erfolgt die Direkteinleitung in den Bauernsee. Dazu existieren wasserrechtliche Bescheide. Die in diesen wasserrechtlichen Bescheiden aufgeführten Auflagen, Bedingungen und Hinweise sind bei der vorgesehenen Einleitung einzuhalten. Die zugelassene Einleitmenge ist nicht zu überschreiten.
- g) Nach Abschnitt A II 12.2.1 Nr. 22) wird folgender Abschnitt A II 12.2.1 Nr. 23) eingefügt:
- 23) Wenn Bauarbeiten an den bestehenden Rollbahnen durchgeführt werden, ist die Entwässerung entsprechend den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 anzupassen. Die Auflagen in Abschnitt A II 12.2.1 und die Hinweise in Abschnitt A II 12.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 sind zu beachten.
- h) Nach Abschnitt A II 12.2.2 Nr. 4) wird folgender Abschnitt A II 12.2.2 Nr. 5) eingefügt:
- 5) Bei Weiterbetrieb der Wurzelraumkläranlage über den Zeitpunkt 02.02.2016 hinaus ist rechtzeitig bei der Unteren Wasserbehörde ein Verlängerungsantrag der befristet erteilten Erlaubnis zu stellen.
- i) Der Abschnitt A II 12.3.1 vor Abschnitt A II 12.3.1.1 wird wie folgt geändert und neu gefasst:
- Für die Regenwasserspeicherung und -versickerung in das Grundwasser aus verschiedenen Bereichen des Flughafengeländes, wie z. B. Flugbetriebsflächen, Straßen, Bahnanlagen, Überläufe, Bodenfilterabläufe, in einer zentralen Versickerungsmulde nach Maßgabe der Pläne E 1-1 Ae2, E 1-2 Ae1, E 3-8, E 3-11 A1, E 3-11 A2, E 3-13 wird die wasserrechtliche Erlaubnis unter Berücksichtigung des neuen WHG, welches zum 01.03.2010 in Kraft getreten ist, gemäß §§ 8, 9, 10, 13 und 57 WHG sowie der §§ 28 und 29 des BbgWG vom 23.04.2008 (GVBl. I, Seite 62) in der derzeit gültigen Fassung i. V. m. § 126 Absatz 1 des BbgWG erteilt.

j) Nach Abschnitt A II 12.3.2 wird Abschnitt A II 12.3.2.1 für die Anlagen des Bundes eingefügt:

12.3.2.1 Dezentrale Versickerung von Niederschlagswasser von den Anlagen des Bundes

Für den Rückhalt und das Einleiten des auf den versiegelten Flächen des Bundes anfallenden, nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswassers über Rohr-Rigolen und Mulden ins Grundwasser wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8, 9, 10, 13 und 57 WHG sowie der §§ 28 und 29 des BbgWG i. V. m. § 126 Absatz 1 BbgWG erteilt.

Zweck und Umfang der Gewässerbenutzung

- Rückhaltung und Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers der Dach- und nicht verschmutzten Verkehrsflächen des Bundes über Rohr-Rigolen und Mulden in das Grundwasser
- Versiegelte Fläche im Einzugsgebiet ca. 4 ha (genauer Flächennachweis erfolgt gemäß Auflage Nr. 9
- Notüberlauf ins B-Netz

Die wasserrechtliche Erlaubnis ergeht unter folgenden Nebenbestimmungen:

- 1) Die wasserrechtliche Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt, dass nachträglich Anforderungen, insbesondere an die Beschaffenheit einzubringender oder einzuleitender Stoffe gestellt werden können.
- 2) Für die erlaubte Gewässerbenutzung sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BbgWG i. V. m. den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend.
- 3) Bau und Betrieb des Regenentwässerungssystems haben nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erfolgen. Die Versickerungseinrichtungen sind entsprechend der zu entwässernden versiegelten Flächen in Anlehnung an das DWA-Arbeitsblatt A 138 zu dimensionieren.
- 4) Die Niederschlagswasserverbringung der unverschmutzten Verkehrsflächen ist ausschließlich über offene Systeme (wie z. B. Mulden) zu realisieren. Die Niederschlagswasserverbringung der Dachflächen kann über offene und geschlossene Systeme (wie z. B. Rohr-Rigolen) erfolgen. Sofern der erforderliche Raum für die Versickerungsanlagen nicht zur Verfügung steht, kann der Überlauf ins entsprechende Kanalnetz erfolgen.
- 5) Vor Inbetriebnahme und für die Dauer der Nutzung von Versickerungsanlagen ist sicherzustellen, dass schädlich verunreinigtes Oberflächenwasser nicht in die Anlagen gelangen kann. Insbesondere sind Fehlanlüsse und Verunreinigungen des Wassers auf dem Wege zu den Versickerungsanlagen auszuschließen.
- 6) Das in den Untergrund eingeleitete Niederschlagswasser muss frei von Verunreinigungen sein, welche die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Grundwassers beeinträchtigen können. Erforderlichenfalls sind entsprechend dem Merkblatt DWA-M 153 geeignete Anlagen der Vorreinigung vorzusehen.
- 7) Ein Flurabstand von mindestens einem Meter zwischen Grundwasserhorizont und Versickerungsebene ist einzuhalten.
- 8) Es dürfen keine Versickerungen an solchen Orten vorgenommen werden, an denen Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers nachgewiesen, bekannt oder hinreichend verdächtig sind.

- 9) Im Rahmen der Ausführungsplanungen sind von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) in Anlehnung an das DWA-Merkblatt A 138 gegenüber der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald zu dokumentieren:
- niederschlagswirksame anzuschließende Fläche A_{red} für die gesamten Dachflächen des Bundes
 - niederschlagswirksame anzuschließende Fläche A_{red} für die gesamten nicht verschmutzten Verkehrsflächen des Bundes
 - die jeweiligen Berechnungen nach DWA-Arbeitsblatt A 138 für die einzelnen Versickerungsanlagen
 - Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA M 153
 - Entwässerungslagepläne mit Kennzeichnung der jeweiligen Versickerungsanlagen.
- 10) Die Versickerungsanlagen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen bzw. zu warten.
- 11) Bei auftretenden Schäden jeglicher Art in der Umgebung, die auf die beantragte Benutzung zurückzuführen sind, sind durch den Gewässerbenutzer unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Schadensabwehr zu treffen. Die zuständige Wasserbehörde ist zu unterrichten.
- 12) Für aufgrund der beantragten Benutzung (Versickerung von Regenwasser) verursachte Schäden auf benachbarten Grundstücken jeglicher Art ist der Gewässerbenutzer voll haftbar.
- 13) Etwaig vorhandener Leitungs- und Kabelbestand ist bei der Bauausführung zu beachten. Eine gegenseitige Beeinträchtigung ist auszuschließen.
- 14) Alle vom normalen Betrieb abweichenden Situationen des Regenentwässerungssystems, insbesondere Störungen oder Unfälle, die Einfluss auf das wasserwirtschaftliche System haben können, sind der zuständigen Wasserbehörde unverzüglich zu melden (Sofortmeldung)
- k) Nach Abschnitt A II 12.3.2.1 wird folgender Abschnitt A II 12.3.2.2 eingefügt:

12.3.2.2 Dezentrale Versickerung von Niederschlagswasser vom Einzugsgebiet E1xx (Entflechtung des Entwässerungssystems am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld)

Für den Rückhalt und das Einleiten des im Einzugsgebiet E1xx auf den versiegelten Flächen anfallenden, nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswassers über die Versickerungsmulde ins Grundwasser wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8, 9, 10, 13 und 57 WHG sowie §§ 28 und 29 i. V. m. § 126 Absatz 1 BbgWG erteilt.

Zweck und Umfang der Gewässerbenutzung

- Rückhaltung und Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers der Dach- und nicht verschmutzten Verkehrsflächen aus dem Einzugsgebiet E1xx über eine Versickerungsmulde in das Grundwasser
- versiegelte Fläche im Einzugsgebiet E1xx ca. 2 ha (genauer Flächennachweis erfolgt gemäß Auflage Nr. 10) Zwischenspeicherung über das Regenwasserrückhaltebecken RRB E1 Notüberlauf ins B-Netz

Örtliche Lage der Gewässerbenutzung

Gewässer: Grundwasser Schutzgebiete: keine
Stadt/Gemeinde: Schönefeld Straße: Flughafen Berlin-Schönefeld
Landkreis: Dahme-Spreewald Bundesland: Brandenburg
Grundstück:
Gemarkung: Schönefeld Flur: 5
Flurstück: 71

Die wasserrechtliche Erlaubnis ergeht unter folgenden Nebenbestimmungen:

- 1) Die erteilte wasserrechtliche Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt, dass nachträglich Anforderungen, insbesondere an die Beschaffenheit einzubringender oder einzuleitender Stoffe gestellt werden können.
- 2) Bei der Unteren Wasserbehörde sind schriftlich anzuzeigen:
 - der Beginn der Baumaßnahmen und
 - die Fertigstellung der Baumaßnahme
- 3) Mit Fertigstellung sind der Unteren Wasserbehörde ein Bestandslageplan sowie eine Schnittzeichnung der Mulde zu übergeben.
- 4) Bau und Betrieb des Regenentwässerungssystems haben nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erfolgen. Die Versickerungseinrichtungen sind entsprechend der zu entwässernden versiegelten Flächen in Anlehnung an das DWA-Arbeitsblatt A 138 zu dimensionieren.
- 5) Ein Flurabstand von mindestens einem Meter zwischen Grundwasserhorizont und Versickerungsebene ist einzuhalten.
- 6) Das in den Untergrund eingeleitete Niederschlagswasser muss frei von Verunreinigungen sein, welche die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Grundwassers beeinträchtigen können.
- 7) Vor Inbetriebnahme und für die Dauer der Nutzung von Versickerungsanlagen ist sicherzustellen, dass schädlich verunreinigtes Oberflächenwasser nicht in die Anlagen gelangen kann. Insbesondere sind Fehlanschlüsse und Verunreinigungen des Wassers auf dem Wege zu den Versickerungsanlagen auszuschließen.
- 8) Die Versickerungsmulde ist so zu bemessen, dass sie auch bei Starkregen nur kurzzeitig unter Einstau steht. Ein Dauerstau ist in jedem Falle zu vermeiden.
- 9) In die Mulde ist mindestens eine 20 cm dicke Mutterbodenschicht einzubauen und es ist Rasen anzusäen.
- 10) Im Rahmen der Ausführungsplanungen sind von der FBS in Anlehnung an das DWA-Arbeitsblatt A 138 gegenüber der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald zu dokumentieren:
 - niederschlagswirksame anzuschließende Fläche A_{red} für das Einzugsgebiet
 - Berechnungen nach DWA-Arbeitsblatt A 138 für die Versickerungsmulde
 - Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153

- 11) Der Betreiber hat für den ordnungsgemäßen Betrieb der Versickerungsmulde mindestens folgende Maßnahmen vorzunehmen:
 - halbjährlich und ggf. nach Starkregenereignissen und Unfällen sind Inspektionen an der Versickerungsmulde vorzunehmen. Die Inspektionen sind in einem Betriebstagebuch zu dokumentieren und auf Verlangen der Unteren Wasserbehörde zu übergeben
 - falls erforderlich, sind die Störstoffe zu entfernen
 - die Mulde ist bei Bedarf mindestens jährlich zu mähen und das Mähgut zu entfernen
 - bei Bedarf ist die Durchlässigkeit wiederherzustellen, z. B. durch Vertikutieren, Schälen oder Bodenaustausch
 - zur Verhinderung von Auskolkung sind beim Bau und bei Bedarf entsprechende Sicherungsmaßnahmen im Zulaufbereich der Mulde vorzunehmen, z. B. Steinschüttung oder Pflasterung
 - 12) Bei auftretenden Schäden jeglicher Art in der Umgebung, die auf die beantragte Benutzung zurückzuführen sind, sind durch den Gewässerbenutzer unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Schadensabwehr zu treffen. Die zuständige Wasserbehörde ist zu unterrichten.
 - 13) Für aufgrund der beantragten Benutzung (Versickerung von Regenwasser) verursachte Schäden auf benachbarten Grundstücken jeglicher Art ist der Inhaber der wasserrechtlichen Erlaubnis haftbar.
 - 14) Der vorhandene Leitungs- und Kabelbestand ist bei der Bauausführung zu beachten. Eine gegenseitige Beeinträchtigung ist auszuschließen.
 - 15) Alle vom normalen Betrieb abweichenden Situationen des Regenentwässerungssystems, insbesondere Störungen oder Unfälle, die Einfluss auf das wasserwirtschaftliche System haben können, sind der zuständigen Wasserbehörde unverzüglich zu melden (Sofortmeldung).
 - 16) Die Kontrolle der in dieser wasserrechtlichen Erlaubnis erteilten Auflagen und Bedingungen obliegt dem Gewässerbenutzer.
- l) Der Abschnitt A II 12.3.3 wird vor Nr. 1) wie folgt geändert und neu gefasst:
- Für die Einleitung von max. 2 m³/s des von den befestigten Verkehrsflächen des Flughafens anfallenden Niederschlagswassers in den Selchower Flutgraben und von max. 1 m³/s in den Glasowbach werden nach Maßgabe der Pläne E 1-1 Ae2, E 1-2 Ae1, E 3-1 Ae1, E 3-1 Ae1a, E 3-1 Ae1 A1, E 3-2, E 3-3, E 3-4, E 3-9, E 3-11 A1, E 3-11 A2, E 3-13, E 3-15, E 3-18 A1, E 3-19 A1, E 3-20 A1, E 6-2, E 6-2 A1, E 6-2 A2, E 6-8, E 6-8 A1, E 6-8 A2, E 6-33, E 6-33 A1, E 6-39, E 6-39 A1, E 6-44, E 6-44 A1, E 6-44 A2, E 6-53, E 6-53 A1, E 6-53 A2, E 7-2, E 7-3, E 7-3 A1, E 7-4, E 7-5, E 7-5 A1, E 7-6, E 7-6 A1 die wasserrechtliche Erlaubnis unter Berücksichtigung des neuen WHG, welches zum 01.03.2010 in Kraft getreten ist, gemäß §§ 8, 9, 10, 13 und 57 WHG sowie der §§ 28 und 29 des BbgWG vom 23.04.2008 (GVBl. I, Seite 62) in der derzeit gültigen Fassung i. V. m. § 126 Absatz 1 des BbgWG mit folgender Maßgabe erteilt:
- m) Die Nr. 1) in Abschnitt A II 12.8.1 wird wie folgt ergänzt:

Die Flugfeldbetankungsanlage kann entsprechend den Plänen F 1-6 bis F 1-11 gemäß §§ 62 und 63 WHG i. V. m. § 15 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAwS), des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG), der Verordnung zur Rechtsvereinfachung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, der Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und der Organisation des betrieblichen Arbeitsschut-

zes (Betriebssicherheitsverordnung - BetrSichV) sowie den technischen Regeln für brennbare Flüssigkeiten (TRbF) 30 i. V. m. § 1 Absatz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg) i. V. m. § 74 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)¹ vorbehaltlich

- der Erbringung des Nachweises der wasserrechtlichen Eignung der Flugfeldbetankungsanlage gemäß § 15 VAWS im Sinne einer technischen Vorprüfung sowie
- der Durchführung eines Erlaubnisverfahrens gemäß § 13 BetrSichV errichtet werden.

n) Nach Abschnitt A II 12.8.1 Nr. 4) wird folgender Abschnitt A II 12.8.1 Nr. 5) eingefügt:

5) Bei Errichtung, Unterhaltung und Betrieb der Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, Schutzanlagen und Kontrolleinrichtungen sind mindestens die allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten. Auch die Beschaffenheit, insbesondere technischer Aufbau, Werkstoff- und Korrosionsschutz der Anlagen müssen mindestens den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Die Anlagen müssen so beschaffen sein und betrieben werden, dass wassergefährdende Stoffe nicht austreten können. Sie müssen dicht, standsicher und gegen die zu erwartenden mechanischen, thermischen und chemischen Einflüsse hinreichend widerstandsfähig sei. Undichtheiten aller Anlagenteile, die mit wassergefährdenden Stoffen in Berührung stehen, müssen schnell und zuverlässig erkennbar sei. Austretende wassergefährdende Stoffe müssen schnell und zuverlässig erkannt, zurückgehalten sowie ordnungsgemäß und schadlos verwertet oder beseitigt werden. Im Regelfall müssen die Anlagen mit einem dichten und beständigen Auffangraum ausgerüstet werden, sofern sie nicht doppelwandig und mit Leckanzeigegerät versehen sind. Im Schadensfall anfallende Stoffe, die mit ausgetretenen wassergefährdenden Stoffen verunreinigt sein können, müssen zurückgehalten sowie ordnungsgemäß und schadlos verwertet oder beseitigt werden.

o) Der Abschnitt A II 12.8.1 Hinweise: Nr. 61) Absatz 4 wird wie folgt geändert und neu gefasst:

Da die Leichtflüssigkeitsabscheider LFA 5, LFA 6, LFA N1, LFA N2, LFA E3 nicht Teile der Flugzeugbetankungsanlagen sind, sind sie als Abwasserbehandlungsanlagen gemäß § 71 BbgWG als Bestandteil des Niederschlagswasserbehandlungssystems (A II 12.2 „Wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 60 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i. V. m. § 71 Absatz 2 Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG) mit genehmigt.

VI Entscheidungen mit Nebenbestimmungen und Hinweisen, Vorbehaltsentscheidungen, Ausnahmen und Befreiungen

Die verfügbaren Regelungen und Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ in der Fassung der letzten Änderung gelten auch für diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss. Ergänzend gelten die nachfolgenden Auflagen:

1 Flughafenanlage und -betrieb

1) Bei Anlage und Änderung von Flugbetriebsflächen sind die internationalen Standards und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) von Anhang 14, Band 1, des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (Chicago Convention), ICAO Anhang 14, einzuhalten, insbesondere sind die Oberflächen der Schultern so zu gestalten, dass keine Gefährdungen durch Erosionen entstehen, Gefährdungen durch unterschiedliche Tragfähigkeiten von Bahn, Schulter und Streifen sind zu minimieren, Einbauten und die start- und landebahnnahe Übergän-

¹ §§ des VwVfG stehen stets in Verbindung mit § 1 Absatz 1 VwVfGBbg.

ge zu Rollbahnschultern in Streifen sind anzurampen, bei der Ausweisung von Standplätzen und Rollgassen ist auf die erforderlichen Sicherheitsabstände und Mindestbreiten zu achten.

- 2) Der bei Großereignissen des Bundes entstehende zusätzliche Bedarf an weiteren Luftfahrzeugabstellflächen ist von der FBS, soweit eine Verfügbarkeit gegeben ist, bereitzustellen.
- 3) Die funktionsgerechte Unterbringung der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation, GA) im Norden des ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ist zu gewährleisten.
- 4) Die Hindernisfreiheit der meteorologischen Messtechnik an der nördlichen Start- und Landebahn ist in jedem Fall, auch während der Bauarbeiten, zu gewährleisten. Die Mindestentfernung von Hindernissen muss der zehnfachen bis fünfzehnfachen Höhe des jeweiligen Hindernisses entsprechen.
- 5) Rechtzeitig vor Beseitigung vorhandener Flugbetriebsflächen sind für den neuen Standort des Hubschrauberlandeplatzes, der bereits Bestandteil der Anlage 1 (Geländennutzungs- und Funktionsplan) des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 ist, die entsprechenden Unterlagen gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (NfL I 36/06) dem MIL zuzuleiten.
- 6) Die derzeit auf der Flugbetriebsfläche (ehemalige Start- und Landebahn Nord) vorhandene Position für Triebwerksprobeläufe ist vor der künftigen Nutzung der Fläche als Rollbahn gemäß dem in Abschnitt A I Nr. 1) festgestellten Plan zu verlagern.
- 7) Den zuständigen Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden ist jederzeit Zugang zu den vom Bund (Auswärtiges Amt und Bundesministerium der Verteidigung) genutzten Flugbetriebsflächen zu gewährleisten.

2 Bauliche Anlagen

- 1) Von den Anlagen des AA und BMVg auf den Bauflächen dürfen keine schädlichen Umweltauswirkungen i. S. d. § 3 Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) ausgehen.
- 2) Durch geeignete Maßnahmen ist auszuschließen, dass es zu Störungen der Radaranlagen der Flugsicherung kommt. Bei den geplanten Bauvorhaben ist in den jeweiligen Genehmigungsverfahren ein Nachweis über die Störfreiheit des Bauvorhabens einzureichen.
- 3) Im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens zur Errichtung einzelner Bauwerke und Anlagen auf den Bauflächen sind die Belange der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF), der zuständigen Wehrbereichsverwaltung und der zuständigen Luftsicherheitsbehörde zu berücksichtigen.

3 Luftsicherheit

- 1) Die Anforderungen an Sicherungsmaßnahmen gemäß § 8 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) sind bei den Ausführungsplanungen besonders zu berücksichtigen.
- 2) Zur Gewährleistung der Luftsicherheit sind Abstimmungen hinsichtlich aller Sicherheitsbelange mit den zuständigen Luftsicherheitsbehörden durchzuführen. Dies betrifft insbesondere die exakte Darstellung der Verantwortungsbereiche, die eindeutige Definition der Zuständigkeiten, die Festlegung von eindeutigen Sicherheitsverfahren, die Abfertigung sicherheitsgefährdeter Flüge sowie die erforderlichen baulichen Rahmenbedingungen zur Durchführung von Personen-, Waren- und Gepäckkontrollen.

- 3) Die FBS hat in allen Fragen der Luftsicherheit die zuständigen Luftsicherheitsbehörden so rechtzeitig einzubinden, dass die entsprechenden luftsicherheitlichen Prüfungen rechtzeitig vor Inbetriebnahme der betroffenen Anlagenteile und Bauwerke abgeschlossen werden können. Entsprechende zeitliche Ablaufpläne sind mit den Behörden vorab abzustimmen.
- 4) Kanäle und Rohrleitungen mit einem Durchmesser ab 600 mm, die die Sicherheitslinien queren, müssen gegen das Eindringen von Personen und das Verbringen gefährlicher Gegenstände in die Flughafensicherheitsbereiche abgesichert werden. Dieses kann durch die Installation von überwachten Sicherheitseinrichtungen oder Sperren innerhalb der Kanäle und Rohrleitungen oder durch den Verschluss und die Überwachung von Einstiegen und Revisionsöffnungen erfolgen. Die geplanten Maßnahmen sind vorab mit den zuständigen Polizei, Sicherheits- und Luftsicherheitsbehörden abzustimmen.
- 5) Die Zaunanlage zwischen öffentlich zugänglichen Bereichen, Sicherheitsbereichen und sensiblen Teilen der Sicherheitsdienste (Verordnung EU Nr. 185/2010) ist entsprechend dem bisherigen Sicherheitsstandard des Flughafenausbaus Berlin Brandenburg International (BBI) auszuführen.
- 6) Es ist sicherzustellen, dass ein Sicherheitsstreifen beidseitig entlang der Zaunanlage von Hindernissen jeglicher Art freigehalten wird (landseitig mindestens fünf Meter, luftseitig mindestens drei Meter). Die Sicherheitsstreifen sind von Bewuchs (u. a. Bäume, Sträucher) frei zu halten. Der Abstand zwischen Bäumen und Gebäuden auf der Sicherheitslinie ist so zu planen, dass der Aufstieg auf das Gebäudedach oder das Eindringen in Fenster nicht möglich ist.
- 7) Zur Gewährleistung eines einheitlichen Sicherheitsstandards auf der Luftseite, ist sicherzustellen, dass die Zugangskontrollstellen zu Flächen, die dem Bund oder Dritten zur Nutzung überlassen werden, den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 in Bezug auf sensible Teile der Sicherheitsbereiche entsprechen.

4 Äußere Verkehrsanbindung

- 1) Die FBS hat für eine ausreichende, insbesondere angemessene und leistungsfähige Erschließung der öffentlich zugänglichen Flugplatzanlagen zu sorgen.
- 2) Verkehrsbeeinträchtigungen sind auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Den Anliegern ist die Erreichbarkeit ihrer Grundstücke zu gewährleisten.
- 3) Bei Leitungsänderungen oder Neuverlegungsmaßnahmen außerhalb des Geländes des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld auf Grundstücken klassifizierter Straßen sind die Versorgungsunternehmen darauf hinzuweisen, dass Gestattungen bei den zuständigen Baulastträgern zu beantragen sind.
- 4) Die Kirchstraße darf nur in Einzelfällen, z. B. bei Beeinträchtigung der Sicherheit der Zu- und Abfahrt im Bereich der Mittelstraße und der Flughafenrandstraße, als alternative Zufahrt zum Flughafen genutzt werden. Die Einzelfälle der Straßennutzung sind jährlich zu erfassen und auf Verlangen den zuständigen Behörden vorzulegen.

5 Feuerlösch- und Rettungswesen sowie Brandschutz

- 1) Es ist sicher zu stellen, dass alle Anforderungen hinsichtlich des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes für Gebäude einerseits sowie für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf den Flugbetriebsflächen nach den internationalen Standards und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) entsprechend Anhang 14, Band 1, des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (Chicago Convention), ICAO Anhang 14, andererseits erfüllt werden. Zur Sicherstellung einer schnellen Rettung von Flugzeuginsassen in Flugzeugen mit ICAO Code Letter E und F ist entsprechendes Rettungsgerät in ausreichender Anzahl vorzuhalten.

- 2) Soweit Belange des Brandschutzes nicht im bauordnungsrechtlichen Verfahren behandelt werden, sind die entsprechenden Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Zuständigkeit für den abwehrenden Brandschutz im militärischen Sicherheitsbereich, die Durchführung von Brandverhütungsschauen, die Zugänglichkeit der Gebäude für Feuerwehrfahrzeuge und die Gewährleistung der Einhaltung der erforderlichen Hilfsfristen in Abstimmung mit den hierfür zuständigen Stellen zu erfüllen.
- 3) Die für die Weiternutzung der vorhandenen Passagierabfertigungsgebäude am Bestandsflughafen erforderlichen Feuerwehrezufahrten, die Feuerwehrumfahrten sowie die Feuerwehraufstell- und Feuerwehrebewegungsflächen sind so zu erhalten bzw. zu verlegen, dass eine sichere Benutzung der Gebäude gewährleistet wird.
- 4) Die Erfüllung der Anforderungen des Gebäudebrandschutzes sowie des Feuerlösch- und Rettungswesens nach ICAO ist der Planfeststellungsbehörde vor der Betriebsaufnahme durch Vorlage eines qualitätsgesicherten und zwischen allen Beteiligten abgestimmten Betriebskonzepts nachzuweisen.

6 Bauphase

- 1) Soweit während der Bauphase Änderungen in der Rollführung erforderlich werden oder flugbetriebliche Beeinträchtigungen auftreten, ist eine vorherige Abstimmung mit der DFS vorzunehmen.
- 2) Erforderliche Sperrungen von Flugbetriebsflächen sind dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) rechtzeitig anzuzeigen.
- 3) Die Einhaltung der Sicherheitsabstände nach ICAO Anhang 14 zu den rollenden und abgestellten Luftfahrzeugen ist jederzeit zu gewährleisten.
- 4) Für während der Bauphase am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld eingeschränkte Flugbetriebsflächen und sonstige Flächen sind den Nutzern Ersatzflächen in ausreichendem Umfang bereit zu stellen.
- 5) Die DFS, die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB), die Flughafenwerkfeuerwehr, das MIL sowie die Nutzer des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld sind rechtzeitig über die Bauphasen und Bauabläufe der Bauvorhaben zu informieren.
- 6) Sofern Beleuchtungsanlagen auf der Baustelle verwendet werden, sind diese so zu errichten und auszuführen, dass die Werte der Leitlinie des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen (Licht-Leitlinie) nicht überschritten werden und keine Störung des Flugbetriebs erfolgt.
- 7) Etwaige Behinderungen des öffentlichen Personen- und Nahverkehrs (ÖPNV) sind auf ein Mindestmaß zu beschränken und mit dem Landkreis Dahme-Spreewald als zuständigem Aufgabenträger für den ÖPNV rechtzeitig abzustimmen.
- 8) Vor Ausführung von Erd- und Tiefbauarbeiten ist eine Kampfmittelfreiheitsbescheinigung erforderlich. Diese Bescheinigung kann durch die FBS oder den jeweiligen Grundstückseigentümer beantragt oder durch den Nachweis der Kampfmittelfreiheit einer vom Grundstückseigentümer beauftragten Fachfirma beigebracht werden. Für beide Möglichkeiten ist rechtzeitig vor Beginn des Vorhabens die entsprechende Beantragung bzw. Beauftragung vorzunehmen.
- 9) Soweit im Zuge der Bauausführung Anlagen errichtet werden sollen, die einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen, ist die entsprechende Genehmigung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde einzuholen.

- 10) Ein Befahren der Kirchstraße in der Gemeinde Schönefeld mit Baufahrzeugen ist auf das unbedingt notwendige Maß, z. B. zur Durchführung der erforderlichen Anschlussarbeiten von Leitungen, zu reduzieren.
- 11) Während der Bauphase ist eine Sicherung des Rohrgrabens zur Verlegung der Unterflurbetankungsleitungen im Bereich der Sicherheitsfläche der Start- und Landebahn 07/25 durch entsprechende Maßnahmen vorzunehmen, um eine Gefährdung von Luftfahrzeugen auszuschließen. Die Bauausführung hat dahingehend abschnittsweise zu erfolgen.

7 Baulärm

- 1) Durch die FBS ist auf Grundlage des mit dem Planänderungsantrag Nr. 21 eingereichten Baulärmgutachtens eine Forschreibung unter Berücksichtigung des tatsächlichen Bauablaufes sowie des tatsächlichen Maschineneinsatzes vorzunehmen. Die entsprechenden Unterlagen sind dem für die Baulärmüberwachung zuständigen Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (LUGV), Regionalabteilung Süd, Referat RS 3, mindestens sechs Wochen vor Baubeginn unaufgefordert vorzulegen. Detailfragen sind vorab mit dem LUGV abzustimmen. Ergänzende Auflagen bleiben vorbehalten.
- 2) Die Anlieger sind rechtzeitig über lärmintensive Baumaßnahmen und deren Dauer zu informieren. Die FBS hat eine Ansprechstelle zum Baulärm zu benennen.
- 3) Sollten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte unvermeidbar sein, sind entsprechende Maßnahmen zur Lärminderung einzuleiten (u. a. Verringerung der Einsatzzeiten, Austausch bestimmter Maschinen und Geräte, Einleitung von technischen Maßnahmen zur Lärminderung).
- 4) Beim Brechereinsatz sind die im Baulärmgutachten empfohlenen Hinweise (u. a. Mindestabstand zum nächstgelegenen Immissionsort 600 m bei einer Schalleistung von max. 130 dB(A) einschließlich Lästigkeitszuschlag von 5 dB(A)) besonders zu beachten.
- 5) Zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Lärm dürfen Brecherarbeiten nur werktags in der Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr außerhalb der festgesetzten Ruhezeiten durchgeführt werden.
- 6) Es ist darauf hinzuwirken, dass auf der Baustelle keine unangemeldeten Arbeiten (u. a. Abladen von Baustoffen oder anderem Material) in der Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr vorgenommen werden.
- 7) In der Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr sind Standzeiten von Lastkraftwagen mit laufendem Motor im Nahbereich der Wohnbebauung zu vermeiden.
- 8) Die im eingereichten Baulärmgutachten empfohlenen Belehrungen der Einsatzkräfte auf der Baustelle sind durchzuführen.
- 9) Die im eingereichten Baulärmgutachten vom Fachgutachter empfohlenen Hinweise zu den Ausschreibungen, zur Abgabe der Angebote für Erdarbeiten, Abrissarbeiten und den Rohbau sowie für die Durchführung der Rohbauarbeiten sowie der Arbeiten an den Außenwänden sind allesamt zu berücksichtigen.

8 Erschütterungen in der Bauphase

- 1) Zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen sind erschütterungsintensive Arbeiten, wie z. B. Rammarbeiten, Abbrucharbeiten und Verdichtungsarbeiten, nur werktags in der Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr außerhalb der festgesetzten Ruhezeiten durchzuführen.
- 2) Vor der Durchführung erschütterungsintensiver Arbeiten im Bereich der westlichen Flughafensrandstraße und dem Rand der Flugbetriebsflächen sind die Anwohner in der Kirchstraße der Gemeinde Schönefeld umfassend über die Art der Baumaßnahme, die Bauverfahren, die Dauer und Höhe der zu erwartenden Erschütterungen zu informieren.

- 3) Zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen sind erschütterungsintensive Arbeiten in einem Abstand von weniger als 50 m zum Immissionsort IO 2 (Bürogebäude der FBS) außerhalb der Zeiten der Büronutzung durchzuführen.
- 4) Detailfragen zu Erschütterungsimmissionen sind vorab mit dem LUGV, Regionalabteilung Süd, Referat RS 3, abzustimmen. Ergänzende Auflagen bleiben vorbehalten.
- 5) Vor Beginn von erschütterungsintensiven Arbeiten ist auf dem Friedhof der Gemeinde Schönefeld eine baustatische Untersuchung zur Standfestigkeit der Grabmale sowie ein Beweissicherungsverfahren für die gesamte Dauer der Baumaßnahmen durchzuführen. Die Gemeinde Schönefeld und die zuständige Denkmalbehörde sind über die genannten Maßnahmen zu informieren.
- 6) Zur Vermeidung von Bauwerksschäden bei den auf dem Friedhof gelegenen Grabmalen ist bei Abbruch-, Ramm- und Verdichtungsarbeiten ein Abstand von 120 m zur Friedhofsmauer einzuhalten.

9 Luftschadstoffe in der Bauphase

- 1) Zur Minimierung von Dieselermissionen und Staubemissionen ist während der Bauausführung sicherzustellen, dass sowohl auf der Baustelle als auch auf den umliegenden öffentlichen Straßen nur Fahrzeuge mit schadstoffarmen Verbrennungsmotoren eingesetzt werden, die der europäischen Abgasnorm entsprechen.
- 2) Es ist sicherzustellen, dass Verbrennungsmotoren von Fahrzeugen und Geräten nicht länger als notwendig betrieben werden.
- 3) Es ist sicherzustellen, dass Flächen, die zur Staubaufwirbelung neigen, befeuchtet werden und bei trockener Witterung Baumaschinen und sonstige Fahrzeuge langsam fahren.

10 Altlasten und Abfall

- 1) Auf den nachfolgend genannten altlastenverdächtigen Flächen ist die Durchführung einer orientierenden Untersuchung gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundesbodenschutzgesetzes - BBodSchG) in Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) erforderlich:
 - A2, HFW - Halle 11, Tischlerei (ISAL-Nummer: 0329610615)
 - A3, HFW - Gebäude 9, Eloxal-Anlage (ISAL-Nummer 0329610616)
 - A4, HFW - Halle 2, Herstellung von Flugzeugteilen (ISAL-Nummer 0329610617)
 - A6, HFW Lichtpauserei, Druckerei (ISAL-Nummer: 0329610619)
 - A12, Halle 5 - Endmontage mit Lackierung, Betankung (ISAL-Nummer 0329610625)
 - A13, HFW - Halle 7, HFW-Gebäude 39 und Vorfeld (ISAL-Nummer 0329610626).
- 2) Der Untersuchungsrahmen ist mit der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald abzustimmen. Auf der Grundlage der Ergebnisse der orientierenden Untersuchung werden die eventuell erforderlichen weiteren Maßnahmen durch die zuständige Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald festgelegt.
- 3) Auf dem Altstandort „N3, Tanklager Schönefeld Nord“ (ISAL-Nummer 0329610637), der im Altlastenkataster als festgestellte Altlast nach § 2 Absatz 5 Nr. 2 BBodSchG aufgeführt ist, sind die nachfolgenden Maßnahmen erforderlich:

- Vor dem Rückbau der unterirdischen Tanks ist eine Bodenerkundung im Hinblick auf ein eventuell vorliegendes Schadstoffpotential nach den gesetzlichen Vorgaben des BBodSchG in Verbindung der BBodSchV durchzuführen. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bodenerkundung werden die eventuell erforderlichen weiteren Maßnahmen durch die zuständige Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald festgelegt.
 - Die Verwertung / Entsorgung von Bodenaushub hat nach Abstimmung eines zulässigen Entsorgungs- / Verwertungsweges mit der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald und der SBB zu erfolgen. Im Rahmen der Rückbaumaßnahme ist hierfür der anfallende Bodenaushub nach der Richtlinie der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-Richtlinie) M 20 (TR Boden), Tabelle II 1.2-1 - Boden mit unspezifischen Verdacht - zu untersuchen. Zur Auffüllung des Baugrundes dürfen nur zulässige Bodenmaterialien unter Einhaltung der LAGA-Richtlinie M 20 (TR Boden) verwendet werden.
 - Die im Rahmen der Gefahrenabwehr laufenden Sanierungsmaßnahmen der statischen Rückgewinnung von aufschwimmender Ölphase (Phase 1) und der pneumatisch induzierten Phasenrückgewinnung (Phase 2) sind bis zu deren behördlicherseits festzulegenden Beendigungstermin zu dulden.
 - Weiterhin sind im Zusammenhang mit der laufenden Sanierungsmaßnahme die benötigten Grundwasserbrunnen, die Anlagentechnik und die zur Überwachung erforderlichen Grundwasser messstellen bis zum behördlicherseits festzulegenden Abbaetermin zu erhalten. Die Messstellen / Brunnen dürfen bis dahin weder überbaut noch beschädigt oder überlagert werden und müssen zugänglich und beprobbar sein.
- 4) Auf den altlastenverdächtigen Flächen N5, Flughafendeponie (ISAL-Nummer 0329610639) und N5a, Bauschuttdeponie (ISAL-Nummer 0329610640), sind im Zusammenhang mit der Querung durch die Unterflurbetankungstrasse baubegleitende Bodenuntersuchungen nach LAGA-Richtlinie M 20 (TR Boden) erforderlich. Anfallender Bodenaushub ist entsprechend den gesetzlichen Vorschriften zu verwerten oder zu entsorgen.
- 5) Der Abbruch von baulichen Anlagen (z. B. Flugbetriebsflächen) hat auf der Grundlage des Entsorgungs- und Abbruchkonzeptes zu erfolgen, das vom Planer zu erarbeiten und der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald vorzulegen ist. Anfallender Bauschutt ist nach LAGA-Richtlinie Nr. 20 (1997), Tabelle II 1.4-1 zu untersuchen und entsprechend der gesetzlichen Vorschriften zu verwerten oder zu entsorgen.

11 Unterflurbetankung

Die Möglichkeit einer Beprobung des Inhalts der Betankungsanlage zwischen dem Schacht B01 und dem Schacht B02 muss gegeben sein. Dies kann z. B. durch Zugang über einen Schacht gewährleistet werden.

12 Natur und Landschaft

- 1) Die FBS hat für die nicht kompensierbare Versiegelung, für die veränderte Maßnahme EN 204 und die nunmehr dauerhafte Versiegelung der Rollbahn H5 eine Ersatzzahlung (Ausgleichsabgabe für Versiegelung) auf Grundlage des im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses Naturschutz und Landschaftspflege, Komplexe Kompensationsmaßnahmen „Zülowniederung“ vom 4. August 2011, in Abschnitt A II 9.1.6 festgesetzten Betrages in Höhe von 7,67 EUR je m² versiegelter Fläche, insgesamt 1 109 381,13 EUR zu leisten. Die zusätzliche Ersatzzahlung ist nach dem Erlass dieser Planänderung bei der Zahlung des nächsten fälligen Teilbetrags der nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses Naturschutz und Landschaftspflege, Komplexe Kom-

pensationsmaßnahmen „Zülowniederung“ vom 4. August 2011 zu leistenden Ausgleichsabgabe für Versiegelungen fällig.

- 2) Zur Reduzierung und Kompensation der festgestellten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind die in den Antragsunterlagen festgelegten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen einschließlich der Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen entsprechend den festgestellten Maßnahmenblättern und Plänen in vollem Umfang umzusetzen.
- 3) Die Planung und Durchführung aller Maßnahmen nach Nr. 2) muss in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald im Rahmen der ökologischen Baubegleitung begleitet und beaufsichtigt werden.
- 4) Für die im Plan festgestellten Kompensationsmaßnahmen ist eine Landschaftspflegerische Ausführungsplanung zu erarbeiten. Es ist sicherzustellen, dass die ausführenden Firmen an die Vorgaben der Landschaftspflegerischen Begleitplanung gebunden werden und sie einhalten. Die Kontrolle und ggf. die Durchsetzung von Nachbesserungen der landschaftspflegerischen Maßnahmen durch obliegt der FBS.
- 5) Die Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen hat nach den geltenden gesetzlichen Richtlinien zu erfolgen. Die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege ist zu sichern. Hier ist entsprechend der Vorläufige Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung nach den §§ 10 - 18 des brandenburgischen Naturschutzgesetzes (HVE) zu berücksichtigen, dass ein funktionsfähiger Zustand erreicht werden muss. Abgehende Gehölze sind während dieser Zeit gleichwertig zu ersetzen. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist dies entsprechend der zur Anwendung kommenden Pflanzenarten zu berücksichtigen. Bei den Pflanzmaßnahmen ist der „Erlass des MLUV zur Sicherung gebietsheimischer Herkünfte bei der Pflanzung von Gehölzen in der freien Landschaft“ vom 09. Oktober 2008 anzuwenden.
- 6) Flächen, auf denen Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden, sind dauerhaft und dinglich im Grundbuch zu sichern. Regelmäßig wiederkehrende Pflegemaßnahmen sowie Nutzungsbeschränkungen sind ebenfalls festzuschreiben.
- 7) Die Kompensationsmaßnahmen sind unverzüglich nach Erreichen des geplanten Endausbauzustandes umzusetzen und spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme abzuschließen. Der Beginn und Abschluss der Bau- und Kompensationsmaßnahmen ist der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald und dem LUGV schriftlich mitzuteilen.
- 8) Sollten sich im weiteren Verlauf Änderungen von Einzelmaßnahmen ergeben, sind diese mit dem LUGV abzustimmen. Für im weiteren Verfahren entfallende Maßnahmen ist adäquater Ersatz vorzusehen.
- 9) Die für die Vorhabensverwirklichung nötige Beseitigung, wesentliche Veränderung oder Beeinträchtigung von 88 Bäumen wird nach Maßgabe des LBP erteilt. Die nötigen Ersatzpflanzungen sind nach Maßgabe des festgestellten Maßnahmentyps und des festgestellten Maßnahmeblatts sowie des festgestellten Plans durchzuführen.
- 10) Es ist unzulässig, Bäume in der Zeit vom 01. März bis 30. September zu fällen oder zu roden.

13 Artenschutz

- 1) Es ist ein naturschutzfachliches Monitoring durchzuführen. Das Monitoring ist mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen. Das Ergebnis des Monitorings ist der Planfeststellungsbehörde und der zuständigen Naturschutzbehörde nach Abschluss der Untersuchungen vorzulegen.
- 2) Artenschutzrechtliche Auflagen bleiben gemäß § 74 Absatz 3 VwVfG vorbehalten.

14 Denkmal „Generalshotel“

- 1) Der FBS wird gemäß § 9 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. § 9 Absatz 2 Nr. 2 Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz - BbgDSchG) die Erlaubnis erteilt, das Denkmal „Generalshotel“ unter Beachtung der Auflagen zu beseitigen.
- 2) Nach § 9 Absatz 3 BbgDSchG ist eine Bestandsaufnahme des unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes „Generalshotel“ nach den Dokumentationsanforderungen des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologischen Museums (BLDAM, 2002) zu erstellen. Die zeichnerische Bestandserfassung muss der Kategorie 2 (Genauigkeitsstufe III.) entsprechend. Das Raumbuch muss sich nach Kategorie 2 auf die Fassaden und Innenräume mit Katalogen für Fenster, Türen und Innenausstattung erstrecken. Die fotografische Erfassung umfasst Messbildaufnahmen der Fassaden sowie eine umfassende Fotodokumentation der Kategorie 2 der Außen- und Innenarchitektur. Die Aufnahmen sind sowohl in schwarz-weiß als auch in Farbe zu erstellen. Eine restauratorische Untersuchung und Dokumentation ist anzufertigen. Die konkreten Anforderungen an die Dokumentation sind der dem Änderungsplanfeststellungsbeschluss beigefügten Unterlage zur Erläuterung zu entnehmen.
- 3) Es ist eine zeithistorische Forschung zur Untersuchung des Denkmals „Generalshotel“ als Erinnerungsort deutscher Geschichte zu erarbeiten. In Zusammenarbeit mit dem ZZF ist eine auf zwei Jahre begrenzte Forschungsarbeit durch eine auf dem Fachgebiet ausgewiesenen Wissenschaftler zu erstellen. Der Schwerpunkt der zeithistorischen Forschung soll auf den Jahren der sowjetischen Nutzung des Denkmals „Generalshotel“ zwischen 1949 und 1961 sowie der Klärung der historischen Rolle und Bedeutung als Sonderabfertigung der Deutsche Demokratische Republik (DDR) auf dem Flughafen Schönefeld im Kontext der DDR-Geschichte liegen. Die Forschung ist aufzuteilen in Phasen der sowjetischen Nutzung des Gebäudes von 1947 bis 1961, die Nutzungszeit der DDR-Regierung von 1961 bis 1989 und die Zeit ab 1990. Sollte das ZZF nicht als wissenschaftlicher Partner zur Verfügung stehen, ist der geeignete wissenschaftliche Partner im Einvernehmen zwischen der FBS, dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg (MWFK) und dem BLDAM auszuwählen.
- 4) Die Ergebnisse der denkmalpflegerischen Dokumentation und zeithistorischen Forschung sind in Form einer interaktiven Computeranwendung (Panoramabilder für die interaktive Präsentation des Gebäudes, Kurzfilmdokumentation der Bestandsnutzung) medial aufzubereiten.
- 5) Im Rahmen der Bestandsdokumentation und der zeithistorischen Forschung sind historische Bestandteile der Inneneinrichtung und andere bedeutende Teile des Denkmals zu bergen und auf Möglichkeiten ihrer Aufbewahrung zu prüfen. Dies gilt auch für die Ausstattungselemente von Fritz Kühn. Bergung und Aufbewahrung haben in Abstimmung mit dem BLDAM sowie den in Betracht kommenden Museen oder auch der Gemeinde Schönefeld zu erfolgen.
- 6) Es ist vorzusehen, die Forschungs- und Dokumentationsergebnisse mit weiteren Institutionen wie z. B. Museen (Schloss Schönhausen Berlin-Niederschönhausen, Russisches Museum Berlin-Karlshorst, Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte Potsdam) in Abstimmung mit dem BLDAM und dem ZZF zu vernetzen und die gegebenenfalls geborgenen Teile des Baudenkmals in den Museen oder auch der Gemeinde Schönefeld zu präsentieren.
- 7) Die uneingeschränkte Nutzung des Denkmals „Generalshotel“ durch die Bundespolizei bis zur Inbetriebnahme des Ausbaivorhabens bzw. bis zum Umzug der Bundespolizei in neue Räumlichkeiten ist zu gewährleisten. Die erforderliche Funktionsfähigkeit technischer Anlagen und sonstiger Versorgungsanlagen des Denkmals „Generalshotel“ ist entsprechend sicherzustellen.

15 Bodendenkmale

- 1) Bei Funden von Bodendenkmalen ist grundsätzlich entsprechend den Festsetzungen des Abschnitts A II 17.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 zu verfahren.
- 2) Die Anzeige hat gegenüber der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde und dem BLDAM zu erfolgen.
- 3) Die Denkmalfachbehörde ist berechtigt, den Fund zur wissenschaftlichen Bearbeitung in Besitz zu nehmen.
- 4) Der Beginn der Erdarbeiten ist der Unteren Denkmalschutzbehörde zwei Wochen im Voraus anzuzeigen.
- 5) Der Veranlasser des Eingriffs in das Bodendenkmal hat die Kosten der fachgerechten Dokumentation im Rahmen des Zumutbaren zu tragen.

16 Ergänzende Auflagen und Hinweise

- 1) Bei den Bezeichnungen der Rollbahnen und der Abstellpositionen handelt es sich um Arbeitsbezeichnungen.
- 2) Die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen im Bereich des Änderungsvorhabens sind im technisch notwendigen Umfang zu sichern bzw. umzulegen.
- 3) Um Schäden an erdverlegten Rohrleitungen zu vermeiden, ist bei Rammarbeiten in geringen Entfernungen (ca. zwei bis drei Meter) zu Leitungen aus Stahl entsprechende Vorsicht geboten. Bei Leitungen aus Steinzeug, Beton, Mauerwerk und Kunststoff gilt dies schon bei Entfernungen von ca. fünf Metern. Wenn Schäden zu befürchten sind, sollte auf alternative Technologien ausgewichen werden.
- 4) Das direkte Überfahren von Leitungen mit Vibrationswalzen ist nach Möglichkeit zu vermeiden.
- 5) Sobald die Lage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen feststeht, die mit einem Erdeingriff bis unterhalb der humosen Oberbodenschicht verbunden sind (u. a. Baum- und Strauchpflanzungen), sind die Unterlagen über diese Maßnahmen dem BLDAM zur Verfügung zu stellen.
- 6) Hinsichtlich des Umgangs mit Bodenaushub wird auf die Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 in Abschnitt A II 19.5 verwiesen. Bei Abbruch und Erdarbeiten festgestellte Bodenverunreinigungen und nicht unerhebliche Bodenbelastungen, die durch die Realisierung der Baumaßnahmen verursacht werden, sind unverzüglich bei der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald anzuzeigen. Erforderliche Maßnahmen sind in Abstimmung mit der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald durchzuführen.
- 7) Es wird auf die im Baulogistikkonzept RHM vom März 2006 unter Punkt 10.1.18 enthaltenen Ausführungen zu den Auflagen zum Umgang mit Bodenaushub in Bezug auf Zwischenlagerung und Wiedereinbau verwiesen. Weiterhin wird auf die Einhaltung der Ausführungen zum zentralen Erdmassenmanagement BBI (Punkt A.12) der Logistik- und Baustellenordnung BBI (LBO BBI) verwiesen, insbesondere auf die Andienungs- Anzeige- und Nachweispflichten.
- 8) Soweit im Zuge der Bauausführung Anlagen errichtet werden sollen, die einer immissionschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen, ist die entsprechende Genehmigung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde einzuholen.

- 9) Für die Errichtung der Flugfeldbetankungsanlage (Unterflurbetankung) ist eine wasserrechtliche Eignungsfeststellung notwendig. Zuständige Wasserbehörde ist die Obere Wasserbehörde (LUGV). Hierzu werden zusätzlich folgende Hinweise gegeben:
- a) Die Flugfeldbetankungsanlage ist durch einen zugelassenen Sachverständigen anhand der Ausführungsplanung daraufhin zu prüfen, ob die angegebene Bauart und Betriebsweise der Hydrantenanlage einschließlich Verbindungsleitung den wasserrechtlichen und arbeitschutzrechtlichen Anforderungen entsprechen (Vorprüfung). Sofern eine vollständige Vorprüfung in diesem Stadium aus nachvollziehbaren Gründen nicht möglich ist, sind die restlichen Prüfungen durch den Sachverständigen anhand der vom Antragsteller vorgelegten Detailunterlagen vor der Bauausführung bzw. der Inbetriebnahme des jeweiligen Anlagenteiles durchzuführen. Das Ergebnis der Prüfung ist in einer gutachterlichen Stellungnahme zusammenzufassen und der oberen Wasserbehörde (OWB) unmittelbar nach Erstellung zu übergeben. Die Vorprüfung hat nach den Maßgaben der TRbF 30 und 50 zu erfolgen.
 - b) Zur Gewährung eines hinsichtlich der wasserrechtlichen Anforderungen gleichwertigen technischen Aufbaus sind Berechnung, Bau und Prüfung der unterirdischen Rohrleitungen in Übereinstimmung mit der TRbF 50 - Rohrleitung - durchzuführen.
 - c) Im Rahmen der Vorprüfung nach Nr. 1 ist vom Sachverständigen zu ermitteln, ob technische Maßnahmen zur Erfassung und rechnerischen Auswertung von Druckwechselbeanspruchungen (Lastwechsel) erforderlich sind.
 - d) Während der Vorprüfung ist den Sachverständigen nachzuweisen, dass die Ausführung der Rohrleitungsverbindungen und Armaturen in Schiebeschächten und Hydrantentöpfen nach der jeweiligen Bauart A gemäß Arbeitsblatt ATV-DVWK-A 780, Teil 1 „Rohrleitungen aus metallischen Werkstoffen“ erfolgt.
 - e) Die unterirdischen Leitungen sind mit 1,0 m Überdeckung zu verlegen. Abstände und Art der Ausführung sind so zu wählen, dass auch im Schadensfall eine gegenseitige Beeinflussung mit anderen Rohrleitungen, Kabeln sowie Verkehrswegen nicht zu erwarten ist.
 - f) Der vorgeschriebene und geplante Sicherheitsbeiwert von $S = 1,6$ ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Drücke durch instationäre Betriebszustände sowie der statischen, dynamischen und thermischen Zusatzbeanspruchungen einer gesonderten Prüfung zu unterziehen.
 - g) Rohre, Formstücke und sonstige Leitungsteile müssen den zu erwartenden mechanischen, thermischen und chemischen Beanspruchungen standhalten und gegen die Fördermedien und deren Dämpfe undurchlässig und beständig sein. Die Eignungsnachweise sind im Rahmen des unter Nr. 1 geforderten Gutachtens des Sachverständigen gegenüber der OWB zu führen.
 - h) Die Rohrleitungen der Flugfeldbetankungsanlage sind durch geeignete Armaturen so in Abschnitte zu unterteilen, dass Dichtheitsprüfungen zur Leckerkennung - auch schleichende Undichtungen - möglich sind.
 - i) Die Flugfeldbetankungsanlage ist so auszurüsten, dass eine ausreichend genaue Kontrolle während des Förderbetriebs und der Förderpausen möglich ist. Die Kontrolle muss größere Undichtheiten, z. B. infolge Bruchs einer Rohrleitung während des Förderbetriebs und Verluste während der Förderpausen, erfassen können.
 - j) Die Eignung der unter Nr. 8. und 9. geforderten und zum Einsatz kommenden technischen Sicherheitseinrichtungen sowie die mit ihnen in der Praxis erreichbaren Genauigkeitsklassen sind im Rahmen der Prüfung vor Inbetriebnahme mit der zuständigen Fachbehörde festzulegen.

- k) Die erforderlichen Prüfabstände für die Durchführung des Druck-Temperatur-Messverfahrens zum Erkennen von schleichenden Undichtheiten sind im Rahmen der Vorprüfung durch den Sachverständigen festzulegen und in die für die Gesamtanlage zu erstellende Betriebsanweisung aufzunehmen.
- l) An geeigneten Stellen der Verbindungsleitungen (z. B. an Einspeisestellen und am Ausgang von Pumpstationen) müssen Einrichtungen zum Messen der Betriebsdrücke in den Verbindungsleitungen vorhanden sein. Die Messeinrichtungen müssen auch während der Förderpausen wirksam sein.
- m) An den Verbindungsleitungen müssen Einrichtungen vorhanden sein, mit deren Hilfe die Verluste im Schadensfall begrenzt werden können. Art, Anzahl und Anordnung dieser Einrichtungen sind unter Berücksichtigung des technischen Aufbaus der Anlage und der örtlichen Verhältnisse festzulegen.
- n) Es sind Einrichtungen vorzusehen, mit denen betriebsmäßig aus Betriebseinrichtungen (z. B. Wellendichtungen, Probeentnahmestellen) austretende Flüssigkeiten aufgefangen und einem Leckflüssigkeitsbehälter zugeführt werden können.
- o) In der Pumpstation ist durch bauliche Maßnahmen (z. B. Auffangraum) sicherzustellen, dass bei einem Schadensfall keine gefährdenden Flüssigkeiten auf benachbarte Flächen fließen. Die Größe des Auffangraumes ist nach der im ungünstigsten Fall austretenden Menge an gefährdenden Flüssigkeiten und den im Schadensfall wirksam werdenden Sicherheitsvorkehrungen zu bemessen.
- p) Der Auffangraum der Pumpstation sowie die Schieberschächte sind mit einer Einrichtung auszurüsten, die in der Betriebszentrale einen Alarm auslöst, sobald die Einrichtung mit der austretenden Flüssigkeit in Berührung kommt.
- q) Zum Einsatz vorgesehene Leckagesonden sind geeignet, wenn es sich um eine Überfüllsicherung mit bauaufsichtlichem Verwendbarkeitsnachweis, CE-Zeichen oder gewerberechtl. (nunmehr arbeitsschutzrechtlicher) Bauartzulassung handelt, die nach Angaben des Herstellers für den konkreten Anwendungsbereich als Leckagesonde verwendbar ist. Sie hat bei einer im Bereich der Sonde vom Boden der Auffangeinrichtung gemessenen Flüssigkeitshöhe von höchstens 5,0 cm Alarm durch ein optisches und akustisches Signal auszulösen. Die entsprechenden Eignungsnachweise sind im Rahmen der Vorprüfung gegenüber dem Sachverständigen zu führen.
- r) Auffangraum und Schieberschächte sind flüssigkeitsdicht und beständig auszubilden. Sie sind aus einem flüssigkeitsdichten Beton (FD-Beton) herzustellen, der die Anforderungen an Beton B II nach DIN 1045, insbesondere die Anforderungen an die Ausgangsstoffe, die Herstellung, die Erarbeitung und die Überwachung, erfüllt. Der rechnerische Nachweis der Dichtigkeit ist nach Teil 1 der DAfStb-Richtlinie (Deutscher Ausschuss für Stahlbeton) „Betonbau beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ zu führen. Die DAfStb-Richtlinie, Teile 2-6, ist zu beachten.
- s) Der Nachweis der ausreichenden Bemessung der Auffangeinrichtungen ist gegenüber dem Sachverständigen während der Vorprüfung zu führen. Dabei sind Zeitdauer des Informationsflusses sowie die Zeitdauer bis zum Schließen der Leitung bzw. Stillsetzen der Pumpen zu berücksichtigen.
- t) Zusätzlich ist bei möglichem Anfall von Löschwasser im Brandfalle eine Löschwasserrückhaltung vorzusehen. Boden und Wände der Löschwasser-Rückhalteanlage müssen bis zum Zeitpunkt der Entsorgung ausreichend dicht sein.

- u) Die Schieberschächte sind vor Fremdwasserzutritt zu schützen und mit den Möglichkeiten für eine jederzeitige Kontrolle und Absaugung des Pumpensumpfes auszustatten.
- v) Die Absperr- und Bedienarmaturen müssen gut zugänglich und leicht zu bedienen sein.
- w) Die Hydranten sind gegen Beschädigungen beim Befahren des Vorfeldes mit KfZ oder Flugzeugen zu sichern.
- x) Die erste wiederkehrende Prüfung ist 2,5 Jahre nach Inbetriebnahme durchzuführen. Bei festgestellter Mängelfreiheit sind die folgenden wiederkehrenden Prüfungen in einem Abstand von 5 Jahren vorzunehmen.
- y) Die Rohrleitungen sind vor Inbetriebnahme einer Wasserdruckprüfung nach VdTÜV Merkblatt 1060 und der TRFL zu unterziehen.
- z) Der Betreiber der Flugfeldbetankungsanlage hat zur Gewährleistung des sicheren Betriebs vor Inbetriebnahme ein Eigenüberwachungsprogramm aufzustellen und vom Sachverständigen bestätigen zu lassen. Anschließend ist es der OWB zu übergeben.
- aa) Zum Einsatz kommende Beschichtungen auf Beton müssen über die vorgeschriebenen bauaufsichtlichen Verwendbarkeitsnachweise verfügen. Diese sind dem Sachverständigen während der Vorprüfung vorzulegen.
- bb) Die Abfüllflächen zur Betankung der Flugzeuge einschließlich unvermeidbarer Fugen müssen dicht und beständig gegen Flugtreibstoff sowie die in diesen Bereichen zum Einsatz kommenden Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel sein.
- cc) Die Flächen sind aus einem flüssigkeitsdichten Beton (FD-Beton) herzustellen, der die Anforderungen an Beton B II nach DIN 1045 mit hohem Frosttaumittelwiderstand, insbesondere die Anforderungen an die Ausgangsstoffe, die Herstellung, die Verarbeitung und die Überwachung, erfüllt. Der rechnerische Nachweis der Dichtheit ist nach Teil 1 der DAfStb-Richtlinie „Betonbau beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ zu führen. Die Flüssigkeitsundurchlässigkeit ist gemäß Technischer Regel wassergefährdender Stoffe (TRwS) - Ausführung von Dichtflächen - für 3 Monate zu gewährleisten. Die Nachweise sind gegenüber der OWB rechtzeitig vor Baubeginn zu führen. Die DAfStb-Richtlinie, Teile 2-6, ist zu beachten.
- dd) Die Ableitflächen des Abfüllplatzes sind mit einem Gefälle von mindestens 1 % und einer Ebenheitstoleranz nach DIN 1802, Tabelle 3, Zeile 3 auszuführen.
- ee) Die äußeren Begrenzungen der Abfüllanlagen einschließlich Fugen sind mineralölundurchlässig und -beständig auszuführen und haben den Austritt wassergefährdender Flüssigkeiten über den gesicherten Bereich hinaus unter allen Betriebs- und Witterungsbedingungen zuverlässig zu verhindern.
- ff) Die ausreichende Bemessung der Abfüllplätze sowohl für die Betankung der Luftfahrzeuge aus Hydrantenanlagen als auch aus Flugfeldtankwagen ist im Zuge der Vorprüfung nachzuweisen.
- gg) Die Fugen sind gemäß DAfStb-Richtlinie, Teil 3 auszuführen.
- hh) Fugenbleche haben dabei der DAfStb-Richtlinie, Teil 2; Nr. 3.4 Abs. 1 und 3 zu entsprechen und müssen über den nach Bauregelliste A Teil 1 des Deutschen Instituts für Bautechnik geforderten Übereinstimmungsnachweis verfügen.
- ii) Fugendichtstoffe und Fugenbänder müssen als Verwendbarkeitsnachweis über eine allgemeine bauaufsichtliche Zulassung und als Übereinstimmungsnachweis über ein Übereinstimmungszertifikat durch eine anerkannte Zertifizierungsstelle verfügen. Die in den allge-

- meinen bauaufsichtlichen Zulassungen enthaltenen Bestimmungen für Entwurf, Ausführung, Nutzung und Wartung der Fugenabdichtungssysteme sind einzuhalten.
- jj) Abdeckungen der Hydrantenventile sind niederschlagswasserundurchlässig auszuführen und flugkraftstoffundurchlässig und - beständig in die Abfüllflächen zu integrieren.
 - kk) Die Abfüllanlagen müssen ein Rückhaltevermögen für das Volumen wassergefährdender Flüssigkeiten besitzen, das bis zum Wirksamwerden geeigneter Sicherheitsvorkehrungen auslaufen kann (z. B. Absperren des undichten Anlagenteils oder Abdichten des Lecks). Das erforderliche Rückhaltevermögen ist auf der Grundlage der TRbF 50 - Rohrleitung - für sämtliche möglichen Betankungsarten zu ermitteln. Die Dichtheit, Beständigkeit und Überprüfbarkeit auf Dichtheit der in funktionalem Zusammenhang stehenden Tiefpunkte, Einläufe, Zuleitungen, Sammelrinnen und Kanäle sind dem Sachverständigen im Rahmen der Vorprüfung nachzuweisen.
 - ll) Rohre und Formstücke innerhalb der Rückhalteeinrichtungen müssen EN 1916 in Verbindung mit DIN V 1201 „Rohre und Formstücke aus Beton, Stahlfaserbeton und Stahlbeton; Fassung 04.2003“ entsprechen und gemäß DIN EN 1610 „Verlegung und Prüfung von Abwasserleitungen und -kanälen; Fassung 10.1997“ verlegt und auf Dichtheit geprüft werden.
 - mm) Dichtungen innerhalb der Rohre und Formstücke innerhalb der Rückhalteeinrichtungen müssen EN 681-1 „Elastomer-Dichtungen; Werkstoffanforderungen in der Wasserversorgung und Entwässerung, Teil 1 Vulkanisierter Gummi; Fassung 04.1996“ entsprechen und die Anforderungen des Abschnittes 4.3.4 der DIN EN 1916 erfüllen. Der Nachweis der chemischen Beständigkeit der Dichtungen gegenüber Flugkraftstoff ist über ein Werkstoffgutachten zu führen.
 - nn) Die Ableitung von Niederschlagswasser und sonstigem Wasser von den Abfüllplätzen hat über Leichtflüssigkeitsabscheider nach DIN EN 858-1 und 2 sowie DIN 1999-100 mit selbsttätigem Abschluss zu erfolgen. Weitergehende Anforderungen nach kommunalem Satzungsrecht oder wasserrechtlichen Regelungen bleiben unberührt.
 - oo) An den Abfüllanlagen müssen Einrichtungen vorhanden oder Vorkehrungen getroffen sein, durch die Überfüllung vermieden wird. Die dazu eingesetzten Sicherheitseinrichtungen wie Überfüllsicherungen, Grenzwertgeber, Abfüll-Schlauch-Sicherung, Schnellschlusseinrichtung sind dem Sachverständigen während der Vorprüfung bekannt zu geben einschließlich der vorgeschriebenen bauaufsichtlichen Verwendbarkeitsnachweise bzw. arbeitsschutzrechtlichen Bauartzulassung oder CE-Zeichen. Insbesondere die Funktion der Totmanneinrichtung am Dispenser ist hinsichtlich der Einhaltung der Schließzeit von 5 sec. spätestens vor Inbetriebnahme zu überprüfen.
 - pp) Im Brandfall anfallendes Feuerlöschwasser, das mit wassergefährdenden Stoffen verunreinigt sein kann, ist in ausreichend bemessenen Einrichtungen zurückzuhalten und ordnungsgemäß zu verwerten oder zu entsorgen. Die Notwendigkeit einer Löschwasserrückhaltung ist mit der zuständigen Behörde für Brand-, Katastrophenschutz und Rettungswesen des Landkreises zu prüfen. Im Anschluss daran ist bei bestehendem Erfordernis das notwendige Rückhaltevolumen festzulegen. Das Ergebnis ist dem Sachverständigen während der Vorprüfung vorzulegen.
 - qq) Die Abfüllflächen sind durch den Betreiber regelmäßig auf sichtbare Schäden zu kontrollieren. Schäden sind umgehend auszubessern.
 - rr) Die Ausführung der Abfüllanlage hat durch einen Fachbetrieb nach § 62 WHG zu erfolgen. Der Nachweis der Fachbetriebseigenschaft ist gegenüber der OWB bzw. dem Sachverständigen rechtzeitig vor Baubeginn zu führen.

- ss) Für die Errichtung der Dichtfläche ist vom Ersteller ein Überwachungsplan aufzustellen und mit dem Sachverständigen nach § 22 VAWS abzustimmen. Materialprüfstellen (Beton) sind in die Qualitätssicherung einzubeziehen. Die Überwachungsergebnisse sind aufzuzeichnen und dem Sachverständigen bei der Prüfung vor Inbetriebnahme vorzulegen. Baubegleitende Prüfungen sind für das gesamte Vorhaben mit dem Sachverständigen zu vereinbaren. Die Prüfprotokolle sind der OWB vor Inbetriebnahme vorzulegen.
- tt) Der den Bau ausführende Betrieb hat die Bauausführung in allen hinsichtlich der Dichtheit wichtigen Anforderungen (Übereinstimmung mit den bautechnischen Unterlagen) zu dokumentieren. Dies betrifft sowohl die Betonkonstruktion als auch weitere Bauelemente wie beispielsweise Fugen und Durchdringungen.
- uu) Die Abfüllanlagen sind durch einen Sachverständigen vor Inbetriebnahme (Erstprüfung), nach 2,5-jähriger Betriebszeit und danach wiederkehrend alle 5 Jahre prüfen zu lassen. Die Bescheinigungen der Erstprüfung sind der oberen und unteren Wasserbehörde, alle weiteren Bescheinigungen sind der unteren Wasserbehörde zu übergeben.
- vv) Für die Flugfeldbetankungsanlage ist ein Anlagenkataster zu erstellen.
- ww) Für das Hebewerk zwischen Entwässerungskanal und Leichtflüssigkeitsabscheider sind Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die jederzeit einen störungsfreien Betrieb dieser Einrichtungen gewährleisten. Der entsprechende Nachweis ist während der Vorprüfung gegenüber dem Sachverständigen zu führen spätestens vor Inbetriebnahme zu übergeben.

VII Zusagen der FBS

- 1) Die Unterbringung der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation, GA) im Norden des Flughafens, vgl. Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004, wird von der FBS weiterhin gewährleistet.
- 2) Die FBS nennt der Gemeinde Schönefeld einen Ansprechpartner zum Baulärm.

VIII Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Die im Verfahren vorgebrachten Anträge, Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit dem Änderungsplanfeststellungsbeschluss Rechnung getragen wird oder soweit sie sich nicht im Laufe des Planänderungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

IX Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist sofort vollziehbar.

X Kostenentscheidung

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Planänderungsverfahrens. Die Kosten werden durch gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Sachverhalt

Antragstellerin für das Änderungsvorhaben ist die FBS. Sie ist zugleich Trägerin des Vorhabens. Die FBS hat zur Durchführung der oben angegebenen Maßnahmen mit Schreiben vom 28.10.2009 einen Planänderungsantrag (Planänderungsantrag Nr. 21) bei der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde im MIL gestellt.

I Zur Planfeststellung beantragtes Vorhaben

Gegenstand des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens sind die Anlagen für den politisch-parlamentarischen und protokollarischen Flugbetrieb („Regierungsflüge“) der Bundesrepublik Deutschland auf dem auszubauenden Verkehrsflughafen Berlin- Schönefeld und deren Erschließung durch Rollbahnen sowie die durch die Änderungen bedingte Entflechtung der Entwässerung des Flughafens (Änderungsvorhaben).

Der Planänderungsbereich liegt im räumlichen Umgriff des nördlichen Bestandes der Flughafenanlage des derzeitigen Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, und zwar dort im Wesentlichen auf den gegenwärtig für die Passagierabfertigung genutzten Flächen. Der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 umfasste den räumlichen Bereich, auf den sich das Änderungsvorhaben erstreckt, nur teilweise. Er sah dort die Schließung der Start- und Landebahn 07L/25R (Nordbahn) für den bestehenden Flughafen nebst Schließung und Rückbau angrenzender Rollbahnen vor. Im Übrigen wird für die bestehenden Einrichtungen und Flächen im Nordteil in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004 (S. 477 ff.) als Absicht eine anteilige Nutzung für „Regierungsflüge“ vermerkt.

Geplant ist nunmehr im Wesentlichen der Neubau eines Empfangsgebäudes für das Auswärtige Amt, eines Stabsgebäudes und dreier Flugzeugunterstellhallen (Hangars) für das Bundesministerium der Verteidigung sowie die Erweiterung von Flugbetriebsflächen. Das Änderungsvorhaben umfasst eine Fläche von ca. 22 ha für Vorfeldflächen und ca. 8 ha für Bauflächen. Es soll durch entsprechende Rollbahnen an das Start- und Landebahnssystem des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld angebunden werden.

Das Vorfeld für die Anlagen des Bundes soll vom AA und vom BMVg gemeinsam genutzt werden. Auf dem Vorfeld sollen die Flüge zur Beförderung von Personen aus dem politisch-parlamentarischen Bereich der Bundesrepublik Deutschland und die ausländischer Staatsgäste abgefertigt werden.

Innerhalb des gemeinsam genutzten Vorfeldes sollen zwei neue Bauflächen ausgewiesen werden. Die zulässige Baufläche AA mit einer Grundfläche von 37 448 m² liegt im nördlichen Teil, die Baufläche BMVg mit einer Grundfläche von 40 595 m² im südlichen Teil des Vorfeldes.

Die zulässige Bauhöhe in der Baufläche AA soll 10 m über dem neuen Flughafenbezugspunkt (FBP), die Baumasse in der Baufläche AA soll 60 000 m³ und der Grünflächenanteil in der Baufläche AA soll 25 % betragen.

Die zulässige Bauhöhe in der Baufläche BMVg soll 26 m über dem neuen FBP, die zulässige Baumasse in der Baufläche BMVg soll 400 000 m³ und der Grünflächenanteil in der Baufläche BMVg soll 12 % betragen.

In der technischen Planung der Vorfeldflächen sollen die Zwangspunkte der Höhenplanung und der Anschluss an die Bauflächen umgesetzt werden.

Die Entwässerung, die Ver- und Entsorgung sowie die Enteisung, Betankung, Rollführung und dieverkehrliche Einbindung sollen an das bisherige Ausbauvorhaben angepasst werden. Im Rahmen der

Entwässerungsplanung soll das Entwässerungssystem des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld entflochten und an das Entwässerungssystem des Vorhabens „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ angepasst werden.

Die Errichtung einer autarken Flugfeldbetankungsanlage soll gemäß § 74 Absatz 3 VwVfG - vorbehaltlich der wasserrechtlichen Eignung sowie der Durchführung eines Erlaubnisverfahrens gemäß § 13 BetrSichV - zugelassen werden.

II Planfeststellungsverfahren

1 Antrag und Antragsunterlagen

Nachdem die FBS ihren Antrag vom 28.10.2009 mit Schreiben vom 04.11.2009 ergänzt hatte, wurde die FBS nach Überprüfung der eingereichten Unterlagen, insbesondere auf Vollständigkeit, Widerspruchsfreiheit und Erkennbarkeit der Betroffenheiten, mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 05.02.2010 aufgefordert, die Unterlagen weiter zu ergänzen bzw. zu konkretisieren.

Aufgrund der zuletzt mit Schreiben der FBS vom 20.05.2010 nachgereichten Unterlagen beauftragte die Planfeststellungsbehörde die LuBB als Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 25.05.2010 mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens zum vorliegenden Planänderungsantrag.

1.1 Zur Planfeststellung beantragte Pläne, Verzeichnisse, und Einzelanträge, sonstige Unterlagen

Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens ist der Antrag auf Planänderung in Einzelpunkten geändert und ergänzt worden. Soweit die Änderungen und Ergänzungen die ursprünglich zur Planfeststellung beantragten Pläne und Verzeichnisse betreffen, sind diese im verfügbaren Teil jeweils mit Deckblatt und mit einem zusätzlichen Buchstaben und mit Zahlen gekennzeichnet worden. Wurde ein Plan ersetzt, ist dieser ebenfalls entsprechend mit einem zusätzlichen Buchstaben und mit Zahlen gekennzeichnet worden.

Der von der FBS eingereichte Planänderungsantrag enthält folgende zur Feststellung beantragte Pläne über

- Flugbetriebsflächen - Deckblatt, Lageplan
- Bauliche Anlagen - Lageplan
- Anlage zum Bauwerksverzeichnis Flughafengelände - Deckblatt, Lageplan
- Entwässerung, Entsorgungskonzept, Oberflächenentwässerung - Übersichtspläne, Systemplan, Querschnitt
- Grunderwerb - Deckblatt, Grunderwerbspläne
- Flugbetriebsstoffversorgung - Lageplan, Längsschnitte, Fließschema
- Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenblatt, Maßnahmenplan

Der Planänderungsantrag enthält folgende nachrichtliche Unterlagen sowie Unterlagen zur Information:

- Erläuterungsberichte
- Gutachten
- Pläne zur Information, nachrichtliche Pläne

Weiterhin enthält der Planänderungsantrag Einzelanträge. Die FBS hat u. a. beantragt, gemäß §§ 8, 9 Absatz 1 LuftVG i. V. m. § 9 des BbgDSchG den Abriss des Denkmals „Generalshotel“ zu erlauben.

1.2 Antragsbegründung

Die FBS begründet ihren Antrag im Wesentlichen wie folgt:

Im Zuge der weiteren Planung für die Anlagen des Bundes am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld seien Änderungen gegenüber dem planfestgestellten Stand notwendig, die sich aus veränderten Randbedingungen ergäben.

Der Bund als zukünftiger Nutzer des beantragten Änderungsvorhabens habe seine Bedarfsermittlung präzisiert. Während der Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 im begründenden Teil (Seite 445) antragsgemäß noch von einer Vorfeldfläche von ca. 26 000 m² für „Regierungsflüge“ ausgehe, benötige der Bund nunmehr alleine für die Abstellung von Luftfahrzeugen (ohne Roll- und Bewegungsflächen für Luftfahrzeuge und ohne Ein- und Aushallflächen) eine Vorfeldfläche von ca. 60 000 m². Insgesamt benötige der Bund eine Vorfeldfläche von ca. 223 080 m². Für das Bezugsjahr 20XX habe der Bund seine Flugbewegungen mit 5 591 Flugbewegungen (gesamt: montags bis freitags sowie sonnabends, sonntags und feiertags, vgl. Technischer Bericht Seite 43) prognostiziert.

Der Bundesrechnungshof fordere eine Konzentration der für den politisch-parlamentarischen Flugbetrieb eingesetzten Luftfahrzeuge in Berlin. Die derzeitige Situation mit der Stationierung eines Teiles der Flugbereitschaft am Flughafen Köln/Bonn führe zu unerwünschten Leerflügen.

Die Bauherrentätigkeit zur Realisierung des Änderungsvorhabens habe die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) im Auftrag des Bundes übernommen. Mit der baufachlichen Planung des Bauvorhabens sei das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) befasst.

Im Planänderungsbereich sei die Nutzung durch Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F zu gewährleisten. Eine Kolonnenzufahrt zu den Luftfahrzeugen für Delegationsfahrzeuge müsse möglich sein. Die Kooperation der gemeinsamen Abfertigung von deutschen Staatsorganen sowie ausländischen Staatspräsidenten und Regierungschefs solle gewährleistet werden.

Innerhalb des Planänderungsbereiches ergebe sich im Wesentlichen eine neutrale Erdmassenbilanz.

Die innere Verkehrserschließung des Änderungsvorhabens erfolge über Betriebsstraßen und Vorfeldstraßen. Die äußere Verkehrserschließung erfolge über die bestehende Flughafenrandstraße. Aufgrund von Veranstaltungen und Staatsempfängen werde es in der Umgebung des Änderungsvorhabens zu temporären Straßensperrungen kommen. Bei Besuchen besonders gefährdeter Staatsgäste könne es zu weitreichenden Einschränkungen im gesamten Umfeld des Flughafens kommen.

Den Belangen der Luftsicherheit werde genügt. Der Planänderungsbereich solle als militärischer Sicherheitsbereich ausgewiesen werden.

Die Anpassung der Entwässerung ergebe sich aus der Faltung des Vorfeldes, der zusätzlichen Versiegelungsfläche, der Ausweisung der neuen Bauflächen und der Flächenzuordnung des Regenwassers. Zudem seien die Bestandsflächen des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld außerhalb der Anlagen des Bundes im Wege einer Entflechtung an das Entwässerungskonzept des Ausbauvorhabens am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld anzupassen.

Für die Unterflurbetankung der Anlagen des Bundes werde ein neues unabhängiges Leitungssystem errichtet.

Die Änderungsplanung habe geringfügige Auswirkungen auf die Inanspruchnahme von Grundeigentum.

Das Änderungsvorhaben sei nicht nur nach dem LuftVG gerechtfertigt, sondern insbesondere auch von den öffentlichen Interessen des Bundes an der Abwicklung eines politisch-parlamentarischen Flugbetriebs in der Bundeshauptstadt Berlin getragen. Eine Standortalternative, die das im Planänderungsbereich befindliche Denkmal „Generalshotel“ erhalten könne, bestehe nicht.

Wesentliche Änderungen der Lärmauswirkungen, der Luftschadstoffbelastung sowie der Geruchsemissionen seien nicht zu erwarten.

Das Änderungsvorhaben erhöhe nicht die Kapazität des Ausbaus am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld. Die Flugbewegungen für „Regierungsflüge“ seien bei der Ermittlung des nichtgewerblichen Verkehrs im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 entsprechend berücksichtigt worden.

2 Auslegung der Planunterlagen

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 26.05.2010 die Auslegung des Planänderungsantrages gemäß § 1 Absatz 1 VwVfGBbg i. V. m. § 76 Absatz 1 VwVfG² veranlasst.

Die Planunterlagen haben nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 15.06.2010 bis zum 15.07.2010 im Rathaus der Gemeinde Schönefeld und in den Diensträumen der LuBB ausgelegen.

Bis zum 29.07.2010 konnten bei der Gemeinde Schönefeld oder der Anhörungsbehörde Einwendungen erhoben sowie Hinweise oder Bedenken vorgetragen werden.

3 Beteiligung von Behörden, Gebietskörperschaften, Verbänden, Institutionen und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Anhörungsbehörde hat folgenden Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen mit Schreiben vom 10.06.2010 Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 29.07.2010 gegeben:

Behörde / Verband / Stelle	Straße	PLZ / Ort
Bundeskanzleramt	Willy-Brandt-Straße 1	10557 Berlin
Auswärtiges Amt	Werderscher Markt 1	10117 Berlin
Bundesministerium des Innern	Alt-Moabit 101 d	10559 Berlin
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung	Robert-Bosch-Straße 28	63225 Langen
Bundesministerium der Verteidigung	Stauffenbergstraße 18	10785 Berlin

² §§ des VwVfG stehen stets in Verbindung mit § 1 Absatz 1 VwVfGBbg.

Behörde / Verband / Stelle	Straße	PLZ / Ort
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Invalidenstraße 44	10115 Berlin
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung	Fasanenstraße 87	10623 Berlin
Luftfahrt-Bundesamt	Herrmann-Blenk-Straße 26	38108 Braunschweig
Bundespolizeidirektion Berlin	Schnellerstraße 139 a / 140	12439 Berlin
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Unternehmenszentrale	Am DFS Campus 10	63225 Langen
Deutsche Bahn Netz AG Bauherrenfunktion Großprojekt	Ruschestraße 104	10365 Berlin
Staatskanzlei des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 107	14473 Potsdam
Senatskanzlei des Landes Berlin	Jüdenstraße 1	10178 Berlin
Ministerium für Arbeit, Soziales, Frauen und Familie des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103	14411 Potsdam
Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Berlin	Brückenstraße 6	10179 Berlin
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103	14473 Potsdam
Senatsverwaltung für Inneres und Sport des Landes Berlin	Klosterstraße 47	10179 Berlin
Ministerium des Innern des Landes Brandenburg	Henning-von-Tresckow-Straße 9 - 13	14467 Potsdam
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin	Württembergische Straße 6	10707 Berlin
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg - Abteilung 2 -	Henning-von-Tresckow-Straße 2 - 8	14467 Potsdam
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg - Abteilung 4, Referat 40 -	Henning-von-Tresckow-Straße 2 - 8	14467 Potsdam
Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg	Dortustraße 36	14467 Potsdam

Behörde / Verband / Stelle	Straße	PLZ / Ort
Landesdenkmalamt Altes Stadthaus	Klosterstraße 47	10176 Berlin
Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum	Wünsdorfer Platz 4 - 5	15806 Zossen OT Wünsdorf
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg	Lindenstraße 34a	14467 Potsdam
Landesamt für Arbeitsschutz Zentralbereich	Horstweg 57	14478 Potsdam
Landesamt für Bauen und Verkehr - Abteilung 2 -	Lindenallee 51	15366 Hoppegarten
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg - Dezernat 41 -	Mittelstraße 9	12529 Schönefeld
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg - Dezernat 42 -	Mittelstraße 9	12529 Schönefeld
Landesbetrieb Straßenwesen	Lindenallee 51	15366 Hoppegarten
Landesumweltamt Brandenburg	Seeburger Chaussee 2	14476 Potsdam OT Groß Glienicke
Landkreis Dahme-Spreewald	Reutergasse 12	15907 Lübben (Spreewald)
Gemeinde Schönefeld	Hans-Grade-Allee 11	12529 Schönefeld
Fluglärmschutzbeauftragter für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld c/o Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - Referat VII E - Herrn Dr. Rosin	Am Kölnischen Park 3	10179 Berlin
Evangelische Kirche Berlin-Brandenburg	Georgenkirchstraße 69	10249 Berlin
Evangelische Kirchengemeinde Schönefeld	Kirchstraße 2	12529 Schönefeld
Polizeipräsidium Potsdam	Henning-von-Tresckow- Straße 9 - 13	14467 Potsdam

Behörde / Verband / Stelle	Straße	PLZ / Ort
Zentraldienst der Polizei	Hauptallee 116/8	15838 Zossen OT Wünsdorf
Wehrbereichsverwaltung VII	Prötzeler Chaussee	15331 Strausberg
Zollamt Berlin Flughafen Schönefeld		12521 Schönefeld
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)	Gertraudenstraße 20	10178 Berlin
BDF - Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften	Georgenstraße 25	10117 Berlin
BARIG - Board of Airline Representatives in Germany e.V.	Unterschweinstiege 8	60549 Frankfurt/ Main
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG Herrn Olaf Fritzsche - Vorsitzender des Nut- zerausschusses	Gebäude G005, Raum 402	12521 Schönefeld
easyJet Airline Co. Ltd.	Hangar 89, Luton Airport	United Kingdom LU2 9PF
Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR Haus der Natur	Lindenstraße 34	14467 Potsdam
Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V.	Wilhelm-Grunwald-Straße 48 - 50	15827 Blankenfelde
Wasser- und Bodenverband Dahme-Notte	Storkower Straße 1	15749 Mittenwalde OT Gallun
Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband	Köpenicker Straße 25	15711 Königs Wust- erhausen
Deutsche Telekom AG - Niederlassung Ost Technische Infrastruktur	Güterfelder Damm 87 - 91	14532 Stahnsdorf
EON edis AG	Langwahler Straße 60	15517 Fürstenwalde
EWE Netz GmbH	Fliederweg 8	15711 Königs Wust- erhausen
THBG BBI GmbH		12521 Schönefeld

Behörde / Verband / Stelle	Straße	PLZ / Ort
TOTAL Deutschland GmbH	Schützenstraße 25	10117 Berlin
Deutscher Wetterdienst Zentrale	Frankfurter Straße 135	63037 Offenbach
AOPA-Germany Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.	Ausserhalb 27	63329 Egelsbach- Flugplatz
Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld - Ge- schäftsführung c/o Ministerium für Infrastruktur und Landwirt- schaft des Landes Brandenburg - Abteilung 4, Referat 44 -	Henning-von-Tresckow- Straße 2 - 8	14467 Potsdam
Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Bereich Safety und Security		12521 Schönefeld
Landesjagdverband Brandenburg e.V.	Saarmunder Straße 35	14552 Michendorf
german business aviation association e.V.	Breite Straße 29	10178 Berlin

Die Anerkennung des Bürgervereins Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB) als Umweltverband gilt ausweislich des vom Umweltbundesamt übermittelten Anerkennungsbescheides vom 26.03.2008 für den satzungsgemäßen Aufgabenbereich (§ 1 Absatz 2 und § 2 der Satzung in der Fassung vom 11.01.2003).

Der BVBB wurde im vorliegenden Verfahren in einem Umfang beteiligt, der die Anforderungen an eine ordnungsgemäße Beteiligung von anerkannten Verbänden erfüllt. Dies geschah ungeachtet der Frage, ob dem BVBB als ausschließlich nach dem Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkanntem Verband im vorliegenden Verfahren überhaupt ein Beteiligungsrecht zusteht.

4 Einwendungen und Stellungnahmen

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen wurde eine Einwendung von zwei Einwendern erhoben.

Folgende Träger öffentlicher Belange, anerkannte Naturschutzverbände und sonstige Stellen gaben eine Stellungnahme bzw. Einwendung ab:

Behörde / Verband / Stelle	Straße	PLZ / Ort	Schreiben vom
Bundeskanzleramt	Willy-Brandt- Straße 1	10557 Berlin	26.07.2010, Gz.: BEFN 5501.Projekt BBI
Auswärtiges Amt	Werderscher Markt 1	10117 Berlin	26.07.2010, Gz.: BEFN 5501.Projekt BBI

Behörde / Verband / Stelle	Straße	PLZ / Ort	Schreiben vom
Bundesministerium des Innern	Alt-Moabit 101d	10559 Berlin	28.07.2010, Az.: B 2 - 633 117 - 13/14
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung	Robert-Bosch- Straße 28	63225 Langen	10.08.2010 Gz.: ST/5.5.1/0010- 001/10 [Bb 2547c] (Anlage)
Bundesministerium der Verteidigung	Stauffenbergstra- ße 18	10785 Berlin	26.07.2010, Gz.: BEFN 5501.Projekt BBI
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Invalidenstraße 44	10115 Berlin	26.07.2010, Gz.: BEFN 5501.Projekt BBI
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung	Fasanenstraße 87	10623 Berlin	26.07.2010, Gz.: BEFN 5501.Projekt BBI
Luftfahrt-Bundesamt	Herrmann-Blenk- Straße 26	38108 Braunschweig	22.06.2010
Bundespolizeidirektion Berlin	Schnellerstraße 139 a / 140	12439 Berlin	13.07.2010, Az.: BBI - 14 00 02
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Unternehmenszentrale	Am DFS Campus 10	63225 Langen	28.07.2010, Az.: TWR/BF-EDDB
Deutsche Bahn Netz AG Bauherrenfunktion Großprojekt	Ruschestraße 104	10365 Berlin	E-Mail 27.08.2010
Senatskanzlei des Landes Berlin	Jüdenstraße 1	10178 Berlin	22.07.2010, Gz.: III BF RR
Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Berlin	Brückenstraße 6	10179 Berlin	23.07.2010, Gz.: II C 422
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann- Allee 103	14473 Potsdam	28.07.2010, Gz.: 55.6- 3342/2+89
Ministerium des Innern des Landes Brandenburg	Henning-von- Tresckow-Straße 9 - 13	14467 Potsdam	27.07.2010, Gz.: IV/2.12-470-40

Behörde / Verband / Stelle	Straße	PLZ / Ort	Schreiben vom
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin	Württembergische Straße 6	10707 Berlin	20.07.2010
Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg	Dortustraße 36	14467 Potsdam	28.07.2010, Gz.: 06-33: 231-07-06
Landesdenkmalamt Altes Stadthaus	Klosterstraße 47	10176 Berlin	12.07.2010
Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum	Wünsdorfer Platz 4 - 5	15806 Zossen OT Wünsdorf	14.07.2010 (Anlage) u. 15.07.2010, Gz.: GV 2009:146a
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg	Lindenstraße 34a	14467 Potsdam	29.07.2010, Gz.: GL 5.41
Landesamt für Arbeitsschutz Regionalbereich Süd	Thiemstraße 105 a	03050 Cottbus	02.08.2010, Gz.: 11084/10-500-JWa C200600064
Landesamt für Bauen und Verkehr - Abteilung 2 -	Lindenallee 51	15366 Hoppegarten	22.07.2010, Gz.: 2241-5156/pfv286- 10LDS
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg - Dezernat 41 -	Mittelstraße 9	12529 Schönefeld	20.08.2010, Gz.: 4134-6441/SXF/ 1207LF
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg - Dezernat 42 -	Mittelstraße 9	12529 Schönefeld	20.07.2010, Gz.: 4221-6441/1/123
Landesbetrieb Straßenwesen	Lindenallee 51	15366 Hoppegarten	30.07.2010
Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz	Seeburger Chaussee 2	14476 Potsdam OT Groß Glienicke	16.08.2010, Gz.: LUA_RS_TÖB- 3703/ 5+12# 213676/2010 2941- P-10-44.00 u. 15.09.2010, Gz.: RS 1.3 u. 28.10.2010, Gz.:LUGV_RS_TÖ B-3703/14+25# 259647/2010 2941- P-10-44.00

Behörde / Verband / Stelle	Straße	PLZ / Ort	Schreiben vom
Landkreis Dahme-Spreewald	Reutergasse 12	15907 Lübben (Spreewald)	26.07.2010, Az.: 61.22 u. 07.09.2010, Az.: 67/3-130-0-5/2316
Gemeinde Schönefeld	Hans-Grade-Allee 11	12529 Schönefeld	28.07.2010
Evangelische Kirche Berlin- Brandenburg	Georgen- kirchstraße 69	10249 Berlin	10.08.2010, Az.: 5002-01.01
Polizeipräsidium Frankfurt (Oder)	Nuhnenstraße 40	15234 Frankfurt (Oder)	20.07.2010, Gz.: PMO BBI 453-7
Zentraldienst der Polizei	Hauptallee 116/8	15838 Zossen OT Wünsdorf	25.06.2010, Gz.: KMBD 1.2.2.
Wehrbereichsverwaltung VII	Prötzeler Chaus- see	15331 Strausberg	16.07.2010, Az.: 45-60-00/BBb- 286(10)
Hauptzollamt Potsdam	Tizianstraße 13	14467 Potsdam	20.07.2010, Gz.: Z 242 B - A 2102
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)	Gertraudenstraße 20	10178 Berlin	22.06.2010
Landesbüro anerkannter Natur- schutzverbände GbR	Lindenstraße 34	14467 Potsdam	16.08.2010
Wasser- und Bodenverband Dah- me-Notte	Storkower Straße 1	15749 Mittenwalde OT Gallun	29.07.2010, Az.: Te-1001
Märkischer Abwasser- und Was- serzweckverband	Köpenicker Stra- ße 25	15711 Königs Wust- erhausen	16.07.2010
Deutsche Telekom AG - Niederlas- sung Ost Technische Infrastruktur	Güterfelder Damm 87 - 91	14532 Stahnsdorf	28.07.2010, Az.: PTI 13 FRef PuB 1
EON edis AG	Langwähler Stra- ße 60	15517 Fürstenwalde	08.09.2010, Reg.- Nr. RB-DS 128/10
EWE Netz	Fliederweg 8	15711 Königs Wust- erhausen	06.07.2010 (Anla- ge)
THBG BBI GmbH		12521 Schönefeld	15.09.2010

Behörde / Verband / Stelle	Straße	PLZ / Ort	Schreiben vom
TOTAL Deutschland GmbH	Schützenstraße 25	10117 Berlin	24.11.2010
Deutscher Wetterdienst Zentrale	Frankfurter Stra- ße 135	63037 Offenbach	23.07.2010, Gz.: PB 17/18.00.00
AOPA-Germany Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.	Ausserhalb 27	63329 Egelsbach- Flugplatz	E-Mail 19.08.2010
Fluglärmkommission Berlin- Schönefeld - Geschäftsführung c/o Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Bran- denburg - Abteilung 4, Referat 44 -	Henning-von- Tresckow-Straße 2 - 8	14467 Potsdam	E-Mail 25.08.2010
Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH Bereich Safety und Security		12521 Schönefeld	15.07.2010
Landesjagdverband Brandenburg e.V.	Saarmunder Stra- ße 35	14552 Michendorf	E-Mail 16.08.2010

Die Einwendungen und die eingereichten Stellungnahmen wurden der FBS in digitaler Form überreicht. Die FBS erhielt Gelegenheit, auf die Einwendungen und die Stellungnahmen zu erwidern.

4.1 Inhalt der Stellungnahmen

Folgende wesentliche Stellungnahmen wurden auf Grundlage der am 10.06.2010 versandten Antragsunterlagen abgegeben:

Die **DFS** teilte im Wesentlichen mit, dass gegen das Änderungsvorhaben aus Hindernisgründen keine Bedenken bestünden. Aus flugbetrieblicher Sicht erweise sich aber das Fehlen von Zu- und Abrollwegen an den Bahnköpfen der 3 600 m langen nördlichen Start- und Landebahn von Norden her als betrieblich nachteilig. Weiterhin sei flugbetrieblich anzumerken, dass eine Lösung wie die Rollbahnanbindung H5 für die Start- und Landebahn 25R für die Start- und Landebahn 07L nicht vorgesehen sei. Schließlich sei die nördliche Start- und Landebahn für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F nicht geeignet. Hinsichtlich der Rollverfahren sowie der vor Inbetriebnahme des Ausbausvorhabens stattfindenden Bauarbeiten seien gesonderte Abstimmungen notwendig.

Die **DFS** hat das **BAF** entsprechend beteiligt. Die **DFS** bat darum, vor Erteilung der luftrechtlichen Zustimmung die Mitteilung der Entscheidung des **BAF** abzuwarten.

Das **BAF** nahm Bezug auf eine Stellungnahme der **DFS** und äußerte im Wesentlichen, dass es aufgrund der geplanten Bauhöhe in der SF BMVg je nach Größe und Kubatur der Bebauung zu Beeinträchtigungen der Empfangseinrichtungen für Flugfunk am Gebäude „Block A“ (sieben Antennen, Höhe ca. 23 m über Grund, 66,76 m über NHN) kommen könne.

Das **BLDAM** führte im Wesentlichen aus, dass der beantragte Abriss des Denkmals „Generalshotel“ abgelehnt werde. Die Begründung für den Denkmalwert sei der „Gutachterlichen Äußerung zum Denkmalwert“ zu entnehmen. Das Denkmal befinde sich in einem sehr guten baulichen Zustand. Die in den Antragsunterlagen enthaltene Standortuntersuchung für das Änderungsvorhaben sei sehr kurz ausgefallen. Aus den Antragsunterlagen sei nicht nachvollziehbar, dass es für die Anlagen des Bundes am Flughafen keine Standortalternativen gebe. Alternativflächen für das Änderungsvorhaben, z. B. auf den westlich hinter dem Friedhof angrenzenden Feldfluren, seien überhaupt nicht erwogen worden. Zudem fehle eine Untersuchung, bei der eine Einbeziehung des Denkmals in das Änderungsvorhaben geprüft worden wäre. Den Antragsunterlagen könne im Übrigen entnommen werden, dass das Denkmal erhalten werden könne, wenn z. B. auf drei Abstellpositionen verzichtet werde. Entgegen der Annahme der Antragstellerin könne der etwaige Verlust des Denkmals nicht durch eine qualifizierte denkmalpflegerische Dokumentation minimiert werden.

Die **Untere Denkmalschutzbehörde** des Landkreises Dahme-Spreewald nahm Bezug auf die Stellungnahme des BLDAM und äußerte sich zunächst zum Denkmalwert. Für die Kulturlandschaft des Landes Brandenburg habe das Denkmal „Generalshotel“ eine große Bedeutung. Ergänzend wurde im Wesentlichen mitgeteilt, dass sich das Denkmal „Generalshotel“ in einem am Baualter des Gebäudes gemessenen insgesamt guten erhaltensfähigen Zustand befinde. Der Abbruch des Denkmals „Generalshotel“ stelle den nachhaltigsten aller denkbaren Eingriffe dar. Hinsichtlich der in den Antragsunterlagen befindlichen Standortuntersuchung wurde ausgeführt, dass der ausgewählte Standort hinsichtlich seiner städtebaulichen und funktionellen Organisation mit Blick auf die Belange des Denkmalschutzes nicht betrachtet worden sei. Es fehle an Untersuchungen zu Möglichkeiten der Einbeziehung des in einem engen Zusammenhang mit der deutschen Geschichte stehenden kulturhistorisch bedeutsamen Baudenkmals. Insofern erschließe sich aus den Antragsunterlagen nicht abschließend, ob den Belangen des Denkmalschutzes auf eine bewahrende, das Denkmal weniger beeinträchtigende Weise Rechnung getragen werden könne. Eine Umsetzung oder der Teilerhalt des Denkmals, z. B. als dinglicher Bestandteil einer Dokumentation, seien ebenfalls nicht betrachtet worden.

Die **Oberste Denkmalschutzbehörde** im **Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur (MWFK)** des Landes Brandenburg äußerte sich ebenfalls zunächst zum Denkmalwert. Die durch das Änderungsvorhaben betroffenen Belange des Denkmalschutzes seien von erheblichem Gewicht. Es sei daher in besonderem Maße geboten, gemäß § 9 Absatz 2 Nr. 1 BbgDSchG dezidiert zu prüfen, ob das im gewichtigen öffentlichen Interesse der Bundesregierung stehende Infrastrukturvorhaben für den Regierungsflugverkehr auch bei Erhaltung des Baudenkmals bzw. nur unter unverhältnismäßigem Aufwand an anderen Standorten des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld realisierungsfähig sei. Aus der mit den Antragsunterlagen eingereichten Standortuntersuchung werde nicht deutlich, dass die geplanten Abstellpositionen an keiner anderen Stelle des Flächenumgriffs sinnvoll verortet werden könnten. Es sei daher nicht hinreichend nachvollziehbar, dass der Standort des Denkmals „Generalshotel“ zwingend als Flugbetriebsfläche in Anspruch genommen werden müsse.

Sofern im Rahmen des Planänderungsverfahrens hinreichend nachvollziehbar werde, dass das Änderungsvorhaben nur unter Inanspruchnahme des Standorts des Denkmals „Generalshotel“ als Flugbetriebsfläche realisierungsfähig sei, würde nach Einschätzung der Obersten Denkmalschutzbehörde das öffentliche Erhaltungsinteresse an dem Denkmal hinter das öffentliche Interesse der Bundesregierung an der Realisierung des Infrastrukturvorhabens zurücktreten. Das Vorhaben trage dem besonderen öffentlichen Verkehrsinteresse zur Sicherung der Funktion Berlins als Regierungssitz und Bundeshauptstadt Rechnung. Die Beseitigung des Gebäudes sei danach denkmalrechtlich erlaubnisfähig.

Es entstehe aber gemäß § 9 Absatz 3 i. V. m. § 7 Absatz 3 BbgDSchG die Verpflichtung für den Bund als Veranlasser des Eingriffs, das Denkmal nach denkmalpflegerischen Grundsätzen auf eigene Kosten zu dokumentieren. Der Zeugniswert des Gebäudes stelle hohe Anforderungen an den inhaltlichen

Umfang der Dokumentation. Da der Bürgermeister der Gemeinde Schönefeld ein Interesse an der Übernahme des Gebäudes in das gemeindliche Eigentum bekundet und Nutzungsperspektiven für das Gebäude aufgezeigt habe, sei es vor Festlegung des inhaltlichen Umfangs der Dokumentation erforderlich, eine Prüfung durchzuführen, ob über die Erhaltung bestimmter Teile des Denkmals gemäß § 9 Absatz 4 Satz 2 BbgDSchG hinaus eine Translozierung des gesamten Gebäudes an einen anderen Standort innerhalb der Gemeinde Schönefeld technisch machbar und der für diesen Fall entstehende Kostenaufwand verhältnismäßig sei. Erst aufgrund dieser Prüfung könne über den inhaltlichen Umfang der Dokumentation abschließend entschieden werden.

Sofern eine Translozierung nicht in Betracht komme und damit das Gebäude in Umsetzung des Änderungsvorhabens zerstört werde, stehe es aufgrund der dargelegten wissenschaftlichen Bedeutung nur noch kurzfristig als Forschungsprojekt zur Verfügung. Nach Einschätzung des MWFK könne das Gebäude als Träger historischer Informationen im Kontext mit der Auswertung archivarischer Quellen sowie von Film- und Bilddokumenten wichtige Erkenntnisse für die zeitgeschichtliche Forschung zur sowjetischen Besatzungszeit und zur DDR-Geschichte - insbesondere im Hinblick auf die internationalen Beziehungen bzw. die diplomatische Anerkennung der DDR - vermitteln. Angesichts des zu erwartenden Erkenntnisgewinns sei die Durchführung und Finanzierung eines diesbezüglichen Forschungsprojektes vor Abriss des Gebäudes im Interesse der wissenschaftlichen Aufarbeitung einer geschichtlichen Epoche Deutschlands durch den Veranlasser des Eingriffs geboten. Das MWFK befürworte, mit dem Forschungsprojekt das ZZF mit Sitz in Potsdam zu beauftragen. Das ZZF widme sich als geisteswissenschaftliches Institut zur Erforschung der deutschen und europäischen Zeitgeschichte u. a. der „Gesellschaftsgeschichte des Kommunismus“ und den „Regimen des Sozialen im 20. Jahrhundert“ und sei daher besonders geeignet für das Forschungsprojekt.

Empfehlenswert sei zudem, die Ergebnisse des vorgeschlagenen Forschungsprojekts in geeigneter Weise medial - insbesondere durch eine filmische Dokumentation zur Geschichte des Denkmals „Generalshotel“ und der damit in Verbindung stehenden historischen Entwicklungen und Ereignisse - aufzubereiten und der musealen Arbeit dafür einschlägiger Einrichtungen, wie z. B. dem Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte in Potsdam und dem Museum im Schloss Schönhausen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, zur Verfügung zu stellen.

Das **Bundesministerium des Innern (BMI)** teilte mit, dass die uneingeschränkte Nutzung des Gebäudes H 21 (Denkmal „Generalshotel“) durch die Bundespolizei bis zur Inbetriebnahme des Ausbauvorhabens bzw. bis zum Umzug in die neuen Räumlichkeiten zu gewährleisten sei.

Die **Bundespolizeidirektion Berlin** wies darauf hin, dass auch die Funktionsfähigkeit technischer und sonstiger Versorgungseinrichtungen des genannten Gebäudes zu gewährleisten sei.

Die **BImA** vertrat im Anhörungsverfahren die rechtlichen Interessen des Bundeskanzleramtes (BK), des AA, des BMVg, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des BBR. Das Änderungsvorhaben sei zwischen den genannten Vertretenen und der FBS in maßgeblichen Inhalten abgestimmt worden. Das Vorhaben diene den Interessen der Vertretenen und werde daher ausdrücklich von diesen befürwortet.

Für die Belange der Bundesregierung und der Verfassungsorgane in der Bundeshauptstadt Berlin sei es aufgrund der Schließung des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel dringend erforderlich, auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld als einzigem verbleibendem Flughafen in Berlin die entsprechende Infrastruktur für den Regierungsverkehr zu schaffen. Unter Abwägung der Interessen der Antragstellerin und der zukünftigen Nutzer des Bundes - AA, BMVg und BK - sei die ausgewiesene Fläche im Nordteil des Ausbauvorhabens am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld in einem mehrjährigen Ab-

stimmungsprozess zwischen dem Bund und der FBS als einziger möglicher Standort für die Anlagen des Bundes ermittelt worden.

Innerhalb des Planänderungsbereiches sei der Mindestbedarf der Nutzer AA, BMVg und BK abgebildet. Die geplanten Protokoll- und Abstellpositionen deckten 87 % der Tagesereignisse für die Abwicklung des Regierungsflugverkehrs ab. Neben der notwendigen Anzahl der Abstellplätze für Luftfahrzeuge umfasse die Vorhabensfläche Hochbaubereiche für notwendige Gebäude und zugehörige Außenanlagen. Die Konfiguration des Änderungsvorhabens sei gemäß den nationalen und internationalen infrastrukturellen Anforderungen auf den vorhandenen Flächenzuschnitt optimiert worden. Das Änderungsvorhaben werde durch faktische Begrenzungen (Flughafenrandstraße, Vorfeld (Ramp) 3, nördliche landseitige Flächen, südliche Flugbetriebsflächen) in seiner Größe beschränkt. Aufgrund der faktischen Grenzen sei die Vorhabensfläche bereits optimiert. Reserveflächen stünden nicht zur Verfügung. Für Großereignisse seien weitere Abstellflächen für Luftfahrzeuge erforderlich. Die Abbildung des Mindestbedarfs stelle jedoch eine wesentliche Komponente für die Planung der Funktionalität des Änderungsvorhabens dar.

Das beantragte Änderungsvorhaben in seiner konkreten Gestalt sei von erheblichem Interesse für die Vertretenen. Inhaltliche Beschränkungen führten dazu, dass eine Nutzbarkeit für die zukünftigen Nutzer ernsthaft in Frage gestellt würde. Das beantragte Vorhaben sei in seiner konkret beantragten Ausprägung von essentieller Bedeutung.

Gleiches gelte auch für Lage und Zuschnitt des Änderungsvorhabens. Der einzurichtende militärische Sicherheitsbereich diene dazu, eine den militärischen Standards entsprechende Sicherheit zu gewährleisten und durch das Militär überwachen zu lassen. Zu überwachende Bereiche seien räumlich zusammenzufassen. Aus Überwachungsgründen müsse eine Zerfaserung des Geländes vermieden werden. Dies erfordere einen bestimmten Zuschnitt sowie eine Arrondierung auf der Fläche des Änderungsvorhabens. Daher seien Abstellpositionen und Rollwege - unter Berücksichtigung der einschlägigen Vorschriften - örtlich zusammenzufassen. Schwer zu überwachende Bereiche und Einschränkungen von Sichtachsen würden eine erhöhte Sicherheitsgefährdung des Geländes nach sich ziehen. Ein ausreichender Schutz für ausländische Staatsgäste sowie für die Bundeswehreinrichtungen sei jedoch unbedingt erforderlich.

Der **Deutsche Wetterdienst (DWD)** nahm in seiner Stellungnahme Bezug auf die an der nördlichen Start- und Landebahn gelegene meteorologische Messtechnik. Auch während der Bauarbeiten müsse die Hindernisfreiheit zur meteorologischen Messtechnik gewährleistet bleiben. Das bedeute, dass die Mindestentfernung von Hindernissen der 10- bis 15-fachen Höhe des Hindernisses entsprechen müsse.

Die **Fluglärmmmission** teilte mit, dass grundsätzlich keine Einwände gegen das Änderungsvorhaben bestünden, soweit keine zusätzlichen Nachtflüge erfolgten.

Die **Gemeinde Schönefeld** nahm in ihrer Stellungnahme zunächst Bezug auf das in den Antragsunterlagen befindliche schalltechnische Gutachten, das Baulärmgutachten sowie die Untersuchung zu Erschütterungen des Bauvorhabens. Die in der Stellungnahme behandelten Bereiche werden ausführlich beim Fluglärm, beim Baulärm sowie bei der Betrachtung zu den Erschütterungswirkungen behandelt. Weiter führte die Gemeinde Schönefeld aus, dass in Bezug auf die vorgesehene alternative Zufahrt zum Änderungsvorhaben über die Kirchstraße die möglichen Verkehrsbelastungen zu ermitteln seien. Gegebenenfalls seien daraus Maßnahmen zur Verbesserung des derzeitigen Ausbaustandes abzuleiten. Dazu zählten u. a. Maßnahmen zur Standfestigkeit der Fahrbahn, der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Minderung der Lärmimmission. Diese Maßnahmen seien auf Kosten der Antragstellerin durchzuführen.

Die **LuBB** teilte als örtlich zuständige Luftsicherheitsbehörde mit, dass auch im Verantwortungsbereich des AA und des BMVg das Erfordernis bestehe, Sicherheitsmaßnahmen und -verfahren mit einem dem zivilen Flughafen vergleichbaren Standard zu planen, einzuführen und aufrechtzuerhalten. Dafür seien rechtzeitig Konzepte mit dem Bereich Safety & Security der FBS und der LuBB als zuständiger Luftsicherheitsbehörde abzustimmen.

Das **Landesamt für Arbeitsschutz des Landes Brandenburg (LAS)** führte aus, dass aus Sicht des Sachverständigen keine Bedenken gegen die geplanten Maßnahmen bestünden.

Das **Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)** als Verkehrsoberbehörde des Landes Brandenburg teilte mit, sollten im Rahmen der Baudurchführung zeitlich begrenzte Behinderungen, Einschränkungen oder Umleitungen des übrigen ÖPNV erfolgen, diese seine auf ein Mindestmaß zu beschränken und mit dem Landkreis als zuständigem Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV rechtzeitig abzustimmen seien.

Das **LUGV** äußerte sich im Wesentlichen zum Immissionsschutz in Bezug auf das Tanklager, den Baulärm, die Erschütterungswirkungen des Änderungsvorhabens in der Bauphase sowie zu Natur und Landschaft. Hinsichtlich des gesetzlichen Artenschutzes sei zu prüfen, ob die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom Änderungsvorhaben berührt würden und die Verträglichkeit mit möglicherweise betroffenen Schutzausweisungen gegeben sei. Gegebenenfalls könne eine artenschutzrechtliche Genehmigung gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG erforderlich werden.

Der **Landesbetrieb Straßenwesen (LS)** des Landes Brandenburg wies darauf hin, dass bei Leitungsänderungen oder Neuverlegungsmaßnahmen außerhalb des Geländes des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld auf Grundstücken klassifizierter Straßen durch die Versorgungsunternehmen Gestattungen bei den Baulastträgern zu beantragen seien.

Die **Untere Naturschutzbehörde** des Landkreises Dahme-Spreewald teilte mit, dass dem Ergebnis der mit den Antragsunterlagen eingereichten „Vorprüfung der Umweltverträglichkeit“ gefolgt werden könne. Die mit dem Änderungsvorhaben geplanten Kompensationsmaßnahmen orientierten sich an der bisherigen Methodik. Dem könne zugestimmt werden.

Die **Untere Wasserbehörde** des Landkreises Dahme-Spreewald erteilte das Einvernehmen nach § 19 Absatz 3 WHG unter im Einzelnen genannten Auflagen.

Die **Untere Bauaufsichtsbehörde** des Landkreises Dahme-Spreewald wies darauf hin, dass für die Weiternutzung der vorhandenen Abfertigungsgebäude am Bestandsflughafen die erforderlichen Feuerwehrezufahrten, die Feuerwehrumfahrten sowie die Feuerwehraufstell- und Feuerwehrebewegungsflächen so zu erhalten bzw. zu verlegen seien, dass eine sichere Benutzung der Gebäude gewährleistet werde.

Das **Ministerium des Innern (MI)** des Landes Brandenburg führte aus, dass den Antragsunterlagen keine Regelungen über die Wahrnehmung der Aufgaben des Brandschutzes zu entnehmen seien. Es sei sicher zu stellen, dass alle Aufgaben hinsichtlich des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes für den Flugfeld- und Gebäudebrandschutz im militärischen Sicherheitsbereich uneingeschränkt erfüllt werden. In diesem Zusammenhang sei zu klären, welche Zuständigkeiten für den abwehrenden Brandschutz im zukünftigen militärischen Sicherheitsbereich am Flughafen bestehen sollen und wer mit der Durchführung von Brandverhütungsschauen in den baulichen Anlagen des Bundes beauftragt werde.

Das **Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV)** des Landes Brandenburg nahm zu Fragen des Fluglärmschutzes Stellung und äußerte im Wesentlichen, dass in den Antragsunterlagen eine Betrachtung zu Änderungen der NAT-Werte an den Einzelnachweisorten fehle. Daher liege eine quantitative Angabe zu Veränderungen nicht vor. Diese sei nachzureichen. Die beantragten Änderungen des Flugbetriebs und der Flugbetriebsabwicklung ließen eine im Umfeld des Ausbavorhabens insgesamt unwesentliche Veränderung der Fluglärmbelastung erwarten.

Die **Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz (SenGUV)** des Landes Berlin teilte mit, dass im Schalltechnischen Gutachten ein Vergleich mit dem Tagschutzgebiet 2004 hätte erfolgen müssen. Jedenfalls sei eine separate Beurteilung nach TA Lärm notwendig. Um niemanden „schlechter“ zu stellen, sei

- als „neues“ Nachtschutzgebiet die Umhüllende der Nachtschutzgebiete nach Planfeststellungsbeschluss 2004, nach Planergänzungsbeschluss 2009 und der gutachterlichen Ermittlung zu den Auswirkungen der Planänderung Nr. 21,
- ein „neues“ Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich aus der Umhüllenden des Entschädigungsgebietes nach Planergänzungsbeschluss 2009 und der gutachterlichen Ermittlung zu den Auswirkungen der Planänderung Nr. 21 sowie
- analog dazu ein „neues“ Tagschutzgebiet als Umhüllende des Tagschutzgebiets 2004 und der gutachterlichen Ermittlung zu den Auswirkungen der Planänderung Nr. 21

festzusetzen.

Im Übrigen lasse das eingereichte Baulärmgutachten Zweifel über die Methodik aufkommen. Insgesamt könne das genannte Gutachten nicht nachvollzogen werden. Es lasse daher eine abschließende Beurteilung der Baulärmimmissionen nicht zu.

Der **Zentraldienst der Polizei des Landes Brandenburg, Bereich Kampfmittelbeseitigungsdienst**, teilte mit, dass vor Ausführung von Erd- und Tiefbauarbeiten eine Munitionsfreiheitsbescheinigung erforderlich sei.

Im Übrigen wird Bezug genommen auf die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen.

4.2 Inhalt der Einwendungen aus dem Anhörungsverfahren

Ein Einwender teilte im Anhörungsverfahren im eigenen und im Namen seiner Ehefrau mit, dass jede weitere Änderung gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 Nachteile mit sich bringe. Im Übrigen wurde Bezug genommen auf eine im Rahmen der 16. Planänderung erhobene Einwendung, die sich auf die Änderung der Leitungsführung von Ver- und Entsorgungsleitungen bezog. In der 16. Planänderung war die Ehefrau des Einwenders als Grundstückseigentümerin betroffen.

5 Erörterungstermin

Von der Durchführung eines Erörterungstermins hatte die Anhörungsbehörde abgesehen. Die Anhörungsbehörde hatte den Einwendern noch einmal mit Schreiben vom 09.12.2010 mit Fristsetzung bis zum 07.01.2010 Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Ausgehend von den Stellungnahmen der Denkmalbehörden, nach denen der Planänderungsantrag nicht hinreichend nachvollziehbar das Erfordernis des Abrisses des Denkmals „Generalshotel“ erken-

nen lasse, forderte die Anhörungsbehörde die FBS in einer hierzu anberaumten Besprechung am 29.10.2010 auf, eine vertiefende Unterlage zur Betrachtung aller in Betracht kommenden Varianten für den Standort und die Anordnung der Anlagen des Bundes vorzulegen. Diese Unterlage ging bei der Anhörungsbehörde am 06.12.2010 ein und wurde dem MWFK, dem BLDAM und der Unteren Denkmalschutzbehörde des LDS am 07.12.2010 zugeleitet. Am 17.12.2010 fand eine nichtförmliche Erörterung mit den genannten Denkmalbehörden, der FBS und den Baubehörden des Bundes nebst Planungsbüros in Anwesenheit der Planfeststellungsbehörde statt.

6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Die von der Anhörungsbehörde erarbeitete Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens sowie die Pläne, die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen und die nicht erledigten Einwendungen wurden der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 17.03.2011, eingegangen am 22.03.2011, übergeben.

7 Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden der Planfeststellungsbehörde folgende weitere Stellungnahmen übermittelt:

Die **Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH (LBAS)** teilte im Wesentlichen mit, dass durch die Überplanung der Flächen für die Anlagen des Bundes im Norden des Flughafens eine signifikante Beschneidung der für die GA ebenfalls im Norden vorgesehenen Flächen stattfindet. Es fehle der Nachweis, dass die für die GA der ursprünglichen Planfeststellung zugrunde gelegten Planungsparameter weiterhin im Norden entsprechend abgebildet werden können. Zudem sei unklar, ob die im Norden letztlich verbleibenden Flächen für die GA ohne Einschränkungen nutzbar seien: Im Rahmen des Regierungsflugbetriebes sei mit zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen zu rechnen.

Der **German Business Aviation Association e.V. (GBAA)** führte im Wesentlichen aus, dass durch das Änderungsvorhaben Flächen für die GA gar nicht mehr vorgesehen seien. Der Bereich des derzeitigen GAT im Süden des Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld sei durch die ursprüngliche Planfeststellung des Vorhabens „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ bereits überplant. Im Übrigen seien die Kapazitäten am derzeitigen GAT schon nicht mehr ausreichend. Die sonstigen Vorfeldflächen der Ramp 1 und Ramp 3 seien laut Antragsunterlagen für das Abstellen von Luftfahrzeugen als notwendige Ergänzung zu den neuen Abfertigungsflächen des Ausbauprojekts vorgesehen. Darüber hinaus würden die genannten Flächen als zusätzliche Abstellflächen für Großereignisse des Bundes benötigt. Es verbiete sich von selbst, der Allgemeinen Luftfahrt Flächen zuzuteilen, die immer wieder für andere Zwecke geräumt werden müssten. Weiterhin sei ein Bereich im Süden von Ramp 3 für „sekundäre Betriebsanlagen und flughafenaffines Gewerbe“ verplant. Weiterhin sei darauf hinzuweisen, dass nicht nur die General Aviation und Business Aviation oberhalb eines Gewichtes von 14 t MTOM unterzubringen seien.

Schließlich trat die **Erbeverwaltung Fritz Kühn** an die Planfeststellungsbehörde heran und teilte mit, dass der Stahlgestalter, Fotograf und Autor Fritz Kühn (1910 - 1967) für das Denkmal „Generalshôtel“ einen bedeutenden Kunst-am-Bau-Beitrag geleistet habe. Die der Planfeststellungsbehörde übermittelte Liste der Auftragsarbeiten beinhaltet folgende Gegenstände:

1.	27 lfdm	Balkongitter (11 Felder)
2.	5 lfdm	Balkongitter (Erdgeschoß)
3.	25 lfdm	Brüstungsgitter (Galerie)
4.	14 lfdm	Treppengeländer in der Haupthalle, mit 4 Anfängern
5.	11 Stück	Heizungsverkleidungsgitter
6.	6 Stück	Lampen
7.	8 Stück	Standleuchter
8.	10 Stück	Lampen mit Auslegern
9.	1 Stück	zweiflügige Toranlage (Haupteingang) 2,50 x 1,90 m mit 2 festen Pfosten; 2 festen Seitenfeldern, 8 festen Feldern, 1,40 m hoch
10.	2 Stück	zweiflügliche Tore (Nebeneinfahrt), 1,90 x 4,5 m mit 2 festen Pfosten
11.	1 Stück	Wappen
12.	3 Stück	Tische mit Mosaikeinlage
13.	1 Stück	Brunnen mit 3 Schalen (Kupfertreibarbeit)
14.	2 Stück	wasserspeiende Fische für Brunnenanlage (Kupfertreibarbeit)
15.	1 Stück	Sonnenuhr

8 Nachgereichte Unterlagen

Die FBS hat im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ihren Antrag geändert bzw. ergänzt und entsprechende Unterlagen eingereicht.

C Entscheidungsgründe

Dem Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses kann - eingeschränkt durch die verfügbaren Nebenbestimmungen - unter Abwägung aller für und gegen das Änderungsvorhaben sprechenden Belange stattgegeben werden. Der Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses Naturschutz und Landschaftspflege, Komplexe Kompensationsmaßnahmen „Zülowniederung“ vom 4. August 2011 (im Nachfolgenden kurz: Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011) wird in dem aus dem Tenor dieses Beschlusses ersichtlichen Umfang geändert.

I Verfahrensrechtliche Bewertung

Beantragt ist eine teilweise Änderung des Planfeststellungsbeschluss vom 13. 08. 2004 i. d. F. vom 04. 08. 2011 vor Fertigstellung des Vorhabens i. S. v. § 76 Absatz 1 VwVfG.

Zuständige Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist nach § 10 Absatz 1 LuftVG i. V. m. § 1 Abs.1 Satz 1 VwVfGBbg, § 76 Absatz 1 VwVfG und § 4 Absatz 1 Nr. 1 LuFaLu-SiZV das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL). Daraus ergibt sich auch die Zuständigkeit für die Planfeststellung der beantragten Änderungen.

Die Planänderung wird beantragt, um die im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen zur Abwicklung des politisch-parlamentarisch und protokollarischen Flugbetriebs („Regierungsflüge“) in Anpassung an einen inzwischen erhöhten Raumbedarf für die erforderlichen Anlagen und Einrichtungen zu ändern und zu ergänzen.

Das beantragte Vorhaben bedarf keiner eigenständigen Planfeststellung nach § 8 LuftVG. Die im Nordteil des Flughafens vorgesehenen Flächen, Anlagen und Einrichtungen für „Regierungsflüge“ stellen, auch wenn sie aus Sicherheitsgründen durch Sperranlagen von dem übrigen Flughafengelände getrennt sind, kein eigenständiges Vorhaben dar. Sie stehen mit dem übrigen Flughafen in unmittelbarem räumlichem und funktionalem Zusammenhang. Daran ändert auch die räumliche Erweiterung im Nordteil des Flughafens gegenüber dem Umgriff des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. 08. 2004 i. d. F. 04. 08. 2011 nichts. Die Funktionalität der luftverkehrlichen Infrastruktur am Standort Schönefeld muss und kann nur als Ganzes betrachtet werden. Die für den Nordteil beantragte Planänderung erfasst wegen dieses Zusammenhangs überdies auch notwendige bauliche Anpassungen in dem durch den Planfeststellungsbeschluss vom 13. 08. 2004 i. d. F. vom 04. 08. 2011 überplanten Südteil des Flughafens.

Die im Nordteil des Flughafens beantragte Änderung der Flughafenanlage wahrt auch die Identität des mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 13. 08. 2004 i. d. F. vom 04. 08. 2011 zugelassenen Verkehrsflughafens Berlin Schönefeld. Umfang und Zweck des Vorhabens „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ bleiben unverändert. Die Änderungen stellen eine sinnvolle Optimierung des Flughafenausbaus dar. Die ursprüngliche Gesamtkonzeption bleibt gewahrt, und zwar insbesondere im Hinblick auf die Planrechtfertigung, das Bedürfnis für die Anlage, die Auswirkungen für das Gemeinwohl und die Rechte der Betroffenen, die Ausgewogenheit der Gesamtplanung und die Problembewältigung. Auslösender Grund für die beantragte Änderung ist ein gegenüber der Sachlage im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004 geänderter Bedarf der Bundesrepublik Deutschland in Bezug auf die Anlagen und Einrichtungen für die Abwicklung des politisch-parlamentarischen und protokollarischen Flugbetriebs auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld und – daraus folgend – ein entsprechend erhöhter Flächenbedarf und eine neue Positionierung der Anlagen des Bundes auf dem Flughafengelände gegenüber den im Planfeststellungsbeschluss ursprünglich festgestellten Plänen. Eine Erweiterung der technischen Kapazität des Flughafens und eine

Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen gegenüber der dem Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 zugrunde liegenden Bedarfsprognose ist mit dem beantragten Vorhaben nicht verbunden. Die nunmehr vom Bund für das Bezugsjahr 20XX prognostizierten „Flugbewegungen gesamt montags bis freitags“ betragen 4 868 und „Flugbewegungen gesamt sonnabends, sonntags und feiertags“ betragen 723, insgesamt 5 591 (vgl. Technischer Bericht Seite 43). Diese Zahlen liegen innerhalb des auch bisher angenommenen Rahmens.

Die Planfeststellungsbehörde lässt offen, ob es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung i. S. des § 76 Abs.2 und 3 VwVfG handelt. Die Änderung erstreckt sich immerhin auf eine große Fläche und eine Vielzahl von Maßnahmen, die zwar private Belange (Inanspruchnahme von zehn Grundstücken von vier Eigentümern, Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels von 0,1 dB(A) an zwei Immissionsorten, geringfügige Erhöhung der Luftschadstoffbelastung) nur in geringem Umfang, aber eine Vielzahl von öffentlichen Belangen berühren, darunter auch und in erheblicher Weise das Schutzgut Kultur und Sachgüter (beantragter Abriss des Denkmals „Generalshotel“). Daher hat die Planfeststellungsbehörde sich entschieden, gemäß § 76 Abs.1 VwVfG ein neues Planfeststellungsverfahren durchzuführen, das sich auf die beantragten Änderungen beschränkt. Gemäß § 9 Absatz 1 LuftVG i. V. m. § 19 Absatz 1 Satz 1 WHG ist auch über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden.

Die Anhörungsbehörde hat das Anhörungsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt. Sie konnte gemäß § 10 Absatz 2 Nr. 5 Satz 1 LuftVG von einer förmlichen Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 VwVfG absehen. Vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wurde den Einwendern gemäß § 10 Absatz 2 Nr. 5 Satz 2 LuftVG in ausreichendem Maß Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Neue Stellungnahmen oder Äußerungen wurden daraufhin nicht eingereicht.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach dem UVPG hatte ergeben, dass das Änderungsvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann.

II Materieell-rechtliche Würdigung

1 Entscheidungsreife

Die ausgelegten Planunterlagen und Gutachten, die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen und die sonstigen nachgereichten Unterlagen haben der Planfeststellungsbehörde eingehende und umfassende Kenntnisse über die vorhersehbaren Auswirkungen des Änderungsvorhabens vermittelt. Alle vorhersehbaren Beeinträchtigungen und Nachteile wurden ermittelt. Dies versetzte die Planfeststellungsbehörde in die Lage, über den Planänderungsantrag Nr. 21 zu entscheiden. Weitere Stellungnahmen, Untersuchungen oder Gutachten waren angesichts des erreichten Sachstandes nicht erforderlich.

2 Planrechtfertigung

Das Änderungsvorhaben ist nach den Zielsetzungen des LuftVG gerechtfertigt und vernünftigerweise geboten, um dem zukünftigen Verkehrsbedürfnis des Bundes am ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, der als einziger Flughafen die gesamte Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg an den Luftverkehr anschließen soll, gerecht zu werden. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 für die Abwicklung des politisch-parlamentarischen und des protokollarischen Flugbetriebs („Regierungsflüge“) getroffenen Regelungen werden - auch unter Mitnutzung der danach bestehen bleibenden Anlagen im Norden des Bestandsflughafens - dem mit dem Änderungsantrag geltend gemachten Bedarf nicht gerecht.

2.1 Flugbetriebsflächen

Die erweiterten Flugbetriebsflächen dienen den „Regierungsflügen“ am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, insbesondere der Unterbringung der Luftfahrzeuge, der Anbindung an das vorhandene Start- und Landebahnssystem des Flughafens sowie der Abwicklung des anfallenden Bodenverkehrs.

2.1.1 Geltend gemachter Bedarf

Für protokollarische Zwecke benötigt der Bund drei Protokollabstellpositionen, eine für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F (P1) und zwei für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter E (P2 und P3), sowie vier Gastabstellpositionen, eine für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F (G3), eine für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter E (G4) und zwei für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter D (G1 und G2).

Für die „Regierungsflüge“ benötigt der Bund sechs weitere Abstellpositionen, eine für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter E (Lw1) und fünf für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter C (LW 2 bis LW6) sowie drei Abstellpositionen für Hubschrauber. Das BMVg verfügt mit seiner Flugbereitschaft über einen militärischen Verband, der neben dem weltweiten Luftransport von Material und Personal mit Luftfahrzeugen und Hubschraubern auch die Beförderung von Personen aus dem politisch-parlamentarischen Bereich zum Auftrag hat. Dabei unterstützt das BMVg die Protokollabteilungen des Bundes, der Länder und in Sonderfällen der akkreditierten diplomatischen Vertretungen bei der Durchführung von Staatsbesuchen. Die hierzu bisher am Flughafen Berlin-Tegel stationierte Luftransportstaffel der Flugbereitschaft des BMVg soll zukünftig am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld untergebracht werden. Darüber hinaus beabsichtigt das BMVg, auch die Anteile der Mittel- sowie Langstrecke der Flugbereitschaft des BMVg (vier Mittelstrecken- und zwei Langstreckenflugzeuge), die ebenfalls für den parlamentarischen Flugbetrieb eingesetzt werden, zum Standort Schönefeld zu verlegen. Mit der künftigen Konzentration der für den parlamentarischen Flugbetrieb eingesetzten Flotte der Flugbereitschaft am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wird einer Forderung des Bundesrechnungshofes entsprochen. Sie ermöglicht eine wirtschaftliche sowie optimierte Auftragserfüllung im Hinblick auf Organisation, Führungsfähigkeit und Einsatzflexibilität. Zusätzliche Synergieeffekte ergeben sich u. a. durch die Schaffung einer zentralisierten Technikkomponente am Standort.

Die Protokollpositionen P1 bis P3 und die Gastpositionen G1 bis G3 sind als Durchrollpositionen ausgelegt, um ein unabhängiges Ein- und Ausrollen zu gewährleisten. Die Positionen Lw2 bis Lw6 sind ebenfalls als Positionen zum selbständigen Ein- und Ausrollen vorgesehen. Die Positionen Lw1 und G4 sind mit Push-Back-Fahrzeugen zu bedienen. Die Position P1 kann alternativ zur Abstellung von zwei Luftfahrzeugen gemäß ICAO Code Letter C genutzt werden.

Alle Vorfeldpositionen sind für Luftfahrzeugbetankungsvorgänge vorgesehen. Die Protokollpositionen P1 bis P3, die Gastabstellpositionen G1 bis G4 und die Position Lw1 sind zur Betankung mittels Unterflurbetankungsanlage vorgesehen, die Positionen Lw2 bis Lw6 sowie die Hubschrauberpositionen sind mittels Flugfeldtankwagen zur Betankung vorgesehen.

Die Position G3 ist als zentrale Enteisungsposition für das AA und das BMVg vorgesehen.

Bei Großereignissen des Bundes besteht zusätzlicher Bedarf an weiteren Flugzeugabstellflächen. Dieser zusätzliche Bedarf wird durch die FBS bereitgestellt. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Auflage in Abschnitt A VI 1 Nr.2) gefasst.

Der Anschluss der Anlagen des Bundes an die nördliche Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und das restliche Flughafengelände erfolgt über zwei unabhängige Rollbahnen, die bereits bestehende Rollbahn H3 und die neue Rollbahn H2. Die Rollbahn H3 verbindet den Nordbe-

reich direkt mit der nördlichen Start- und Landebahn des Flughafens und wird für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F ertüchtigt. Die westlich und parallel zur Rollbahn H3 verlaufende neu auszuweisende Rollbahn H2 verbindet den Nordbereich über die Rollbahnen T und H1 bzw. K3 mit der nördlichen Start- und Landebahn des Flughafens. Sie wird uneingeschränkt für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter E nutzbar sein. Bei temporärer Sperrung der angrenzenden Vorfeldbetriebsstraße kann die Rollbahn H2 auch für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F genutzt werden.

Die bisher als temporäre Rollbahn genehmigte Rollbahn H5 wird nunmehr als dauerhafte Rollbahn für die Anbindung der Anlagen des Bundes benötigt. Die Rollbahn H5 wird als redundante Rollbahn und als Überholfläche für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter C ausgelegt.

Die Rollbahn H1 dient dem Bund als weitere redundante Zurollmöglichkeit von der nördlichen Start- und Landebahn zu seinen Anlagen. Sie wird für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F dimensioniert.

Die langfristige Nutzung des Frachtvorfeldes (Ramp 1) sowie die Aufrechterhaltung der Zurollmöglichkeit zur bisherigen Rollbahn T wird durch den Rollbahnneubau zwischen der ehemaligen nördlichen Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und der bestehenden Rollbahn T gewährleistet. Diese Rollbahnverbindung wird für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter E ausgelegt.

Die vorhandene Flugbetriebsfläche der ehemaligen nördlichen Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zwischen den Rollbahnen H3 und dem Anschluss an die Rollbahn T wird zukünftig als Rollbahn T genutzt. Diese Verbindung mit einer Breite von 60 m wird für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F dimensioniert.

2.1.2 Erforderlichkeit der Änderungen

Die Änderungen im Bereich der Flugbetriebsflächen sind erforderlich. Der oben dargestellte Bedarf der Nutzer des Änderungsvorhabens stellt den Mindestbedarf dar. Würde der Mindestbedarf verringert, könnte den Belangen des Bundes nicht mehr hinreichend Rechnung getragen werden. Die Zweckbestimmung des Änderungsvorhabens würde entfallen, da weder der protokollarische noch der politisch-parlamentarische Flugbetrieb störungsfrei abgewickelt werden könnte.

Um eine ausreichende Personen- und Sichtkontrolle im Umfeld der Luftfahrzeuge des Bundes zu gewährleisten, sind aus Gründen der Sicherheit räumlich vom sonstigen Vorfeld- und Abfertigungsbereich des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld getrennte Abstellpositionen erforderlich. Zur ausreichenden Sicherheitsüberwachung müssen die geplanten Flächen, die als militärischer Sicherheitsbereich ausgewiesen werden sollen, in einem kompakt arrondierten Bereich liegen, um die Möglichkeit der Einwirkung Dritter so gering wie möglich zu halten.

Anhand der dargestellten Bedarfsmeldungen des Bundes ergibt sich ein Flächenbedarf an Flugbetriebsflächen von ca. 223 080 m². Der vom AA und vom BMVg benötigte Mindestbedarf wurde durch das BMVg ermittelt. Als Grundlage für die Festlegung des Bedarfes wurden die repräsentative Abfertigungsstatistik des Bundes für das erste Halbjahr 2006 sowie die für die Protokollabfertigung vorgeschriebenen Szenarien ausgewertet. Ergänzend wurden die protokollarischen Belange des AA und die politisch-parlamentarischen Belange des BMVg berücksichtigt. Im Detail wurde hierfür die durchschnittliche Anzahl an Abstellflächen für Gastflugzeuge - getrennt nach Luftfahrzeugtypen - anhand statistischer Daten ermittelt und ein Mittelwert gebildet. Anschließend wurden die Anforderungen der Szenarien für die Protokollabfertigung ermittelt, die von der Abfertigung eines Regierungsmitglieds mit kleiner Delegation bis zur Ankunft von Staatsoberhäuptern mit großen Delegationen bei Großveranstaltungen reicht. Große Sonderereignisse blieben unberücksichtigt. Die zugrunde liegenden Daten und Szenarien unterliegen der Geheimhaltung und sind der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt.

Bei der Dimensionierung des Änderungsvorhabens wurde die vom Bundesrechnungshof geforderte Verlegung der Anteile der Flüge im Mittel- und Langstreckenverkehr der Flugbereitschaft vom Verkehrsflughafen Köln/Bonn zum Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die Abstellflächen bereits auf Nachfolgenerationen von Flugzeugen der Flugbereitschaft, auch unter Berücksichtigung der Nutzung des Flugzeugmusters A 340, ausgerichtet. Für Staatsbesuche sind auch große Flugzeuge bis ICAO Code Letter F zu berücksichtigen.

Das Sicherheitsbedürfnis ausländischer Staatsgäste erfordert die Auslegung von Protokoll- und Abstellpositionen als Durchrollpositionen (taxi-in-, taxi-out-Verfahren). Für ausländische Staats- und Regierungschefs muss grundsätzlich die Möglichkeit bestehen, ohne Hilfe Dritter von außen, z. B. durch Schleppfahrzeuge, ein Luftfahrzeug starten und abfliegen zu können. Diese Anforderung beeinflusst die Lage der Abstellpositionen, da Durchrollpositionen nicht am Rand des Flugfeldes angeordnet werden können. Das Durchrollen bei der Abstellposition G4 wird gewährleistet, wenn die angrenzende Betriebsstraße gesperrt und als Rollbahn genutzt wird.

Zur Gewährleistung eines unabhängigen Betriebes der Funktionsbereiche des AA und des BMVg ist eine unabhängige Anbindung der Anlagen des Bundes an das Start- und Landebahnssystem sowie das Rollbahnsystem des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vorzusehen. Betriebliche Erfordernisse des AA und des BMVg erfordern eine unabhängige Anbindung des Änderungsvorhabens über zwei Rollbahnen an das Start- und Landebahnssystem des Flughafens. Diese Anbindung erfolgt über die Rollbahnen H3 und H2. Aufgrund von operativen Erfordernissen ist die Rollbahn H5, die bisher als temporäre Rollbahn genehmigt wurde, nunmehr dauerhaft einzurichten. Dadurch ist es möglich, den Flugbetrieb auf der nördlichen Start- und Landebahn weitestgehend unbeeinflusst zu gewährleisten. Dies begründet sich durch die damit verbundene Verringerung der Behinderungen im Anflugverfahren. Die Rollbahn H5 dient zudem als redundante Rollbahnanbindung und Überholfläche für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter C. Die Rollbahn H1 dient als weitere redundante Rollbahn. Um eine langfristige Nutzung der Ramp 1 (Vorfeld für Frachtabfertigung) sowie der Rollbahn T zu gewährleisten, ist die Rollbahn T (ehemalige nördliche Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld) zu verlängern. Die vorhandene Flugbetriebsfläche der ehemaligen nördlichen Start- und Landebahn zwischen den Rollbahnen H3 und dem Anschluss an die Rollbahn T wird zukünftig als westliche Weiterführung der Rollbahn T genutzt.

Die sonstigen Abfertigungsvorfelder im Norden des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (Ramp1, Ramp 3 und Ramp 3a) werden u. a. für das Abstellen von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt weiter benötigt.

Eine getrennte Unterbringung der Protokollabfertigung und der Flugbereitschaft an verschiedenen Orten am Flughafen war zu vermeiden, da ein zusammenhängendes Vorfeld Synergieeffekte, u. a. durch geringeren Flächenverbrauch, erzeugt. Eine Zusammenlegung des protokollarischen Betriebes des AA und der Flugbereitschaft des BMVg führt außerdem zu erheblichen Kosteneinsparungen bei den zukünftigen Nutzern.

Unter Berücksichtigung aller dieser Gesichtspunkte ist es vernünftigerweise geboten, den nordwestlichen Bereich des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld so anzupassen, dass die Nutzer des Änderungsvorhabens den protokollarischen und politisch-parlamentarischen Flugbetrieb sicher, betriebs- und bedarfsgerecht durchführen können.

2.2 Höhenfestlegung der Flugbetriebsflächen

Die Änderung des Höhenkonzepts im Vorfeldbereich des Änderungsvorhabens ist erforderlich, um eine konstante Anschlusshöhe zu erreichen. Damit werden die Anforderungen an die Flugbetriebsfläche, die

sich aus der vorgesehenen Wartungs-, Betankungs- und Enteisierungsnutzung, dem Bodenverkehr, den Rollbeziehungen der Luftfahrzeuge sowie der Entwässerung ergeben, berücksichtigt

2.3 Bauflächen

Die beiden neuen Bauflächen AA und BMVg mit Anlagen und Einrichtungen für die Durchführung der „Regierungsflüge“ dienen der Abwicklung des insoweit erwarteten landseitigen und luftseitigen Verkehrsaufkommens. Als Einrichtungen für die Baufläche AA sind ein Empfangsgebäude, Nebengebäude, Straßen, Parkplätze Wege und gestaltete Grünflächen vorgesehen. In der Baufläche BMVg sind Hochbauten für Flugzeuginstandhaltung, namentlich Luftfahrzeugunterstellhallen (Hangars), Lager, Werkstätten, Verwaltungs- und Sozialgebäude unterzubringen. Für den ruhenden Verkehr ist ein Parkhaus vorgesehen.

Die Ausweisung der neuen Bauflächen AA und BMVg ist erforderlich. Die genannten Bauflächen schaffen den gebotenen Rahmen, um die protokollarischen Aufgaben des AA auszuführen und Flugzeuginstandhaltungs- und Wartungsaktivitäten der Flugbereitschaft des BMVg gewährleisten zu können. Die Größen der Bauflächen orientieren sich an den Bedarfsmeldungen der jeweiligen Nutzer und sind planerisch optimiert. Die in der Baufläche BMVg geplanten Flugzeugunterstellhallen (Hangars) wurden bereits für Nachfolgenerationen von Flugzeugen dimensioniert.

2.4 Flugbetriebsstoffversorgung

Für das System der Unterflurbetankung wird ein neues unabhängiges (autarkes) Leitungssystem vorgesehen. Der Betrieb des Hydrantensystems erfolgt durch die THBG BBI GmbH vom Tanklager im Osten des Flughafens. Die Erweiterung der Flugbetriebsstoffversorgung schafft zusätzliche Möglichkeiten zur Unterflurbetankung für Luftfahrzeuge der „Regierungsflüge“.

Die Maßnahmen in Bezug auf die Flugbetriebsstoffversorgung sind erforderlich. Die Nutzer der Anlagen des Bundes benötigen eine ständige Verfügbarkeit von Flugbetriebsstoffen. Die Bedarfsanforderung wurde wie folgt definiert:

- Ständige Verfügbarkeit
- Jahresbedarf von 26 Millionen Liter Jet A-1
- gleichzeitige Betankung von vier Luftfahrzeugen
- Spitzenbedarf von 750 000 Liter pro Tag
- Abgaberate von mindestens 10 000 Liter pro Minute.

Mittels Unterflurbetankung werden auf dem Vorfeld des Bundes die Protokollpositionen P1 bis P3, die Gastabstellpositionen G1 bis G4 und die Position Lw1 der Flugbereitschaft betankt. Die Hubschrauberpositionen und die Positionen Lw2 bis Lw6 werden mittels Tankwagen versorgt.

2.5 Entwässerung

Die Entwässerung wird an die dargestellten Änderungen angepasst. Im Wege einer Entflechtung des Entwässerungssystems soll zudem die Entwässerung des Bestandsflughafens an das Entwässerungskonzept für das Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ angepasst werden.

Die Anpassung der Entwässerung ist erforderlich. Die Entwässerung, die Ver- und Entsorgung sowie die Enteisierung, Betankung, Rollführung und die verkehrliche Einbindung des Änderungsvorhabens in das gesamte Ausbaivorhaben werden unter Berücksichtigung der Funktion des Gesamtflughafenare-

als umgesetzt und angepasst. Das Entwässerungskonzept der Flugbetriebsflächen aus der Planfeststellung wird unverändert übernommen. Die Ableitung erfolgt in separaten Systemen je nach spezifischer Nutzung der befestigten Flächen. Durch Anpassungen am Entsorgungssystem innerhalb des Flughafens wird ausgeschlossen, dass planfestgestellte Einleitbedingungen in natürliche Gewässer angepasst oder verändert werden müssen. Die befestigten Flächen werden entsprechend der planfestgestellten Einteilung der Flächen separat entwässert und gegebenenfalls entsprechend behandelt. Die Dimensionierung der Ableitungssysteme erfolgt so, dass genügend Retentionsraum im Kanalsystem vorhanden ist. Dazu ist es erforderlich, ein zusätzliches Pumpwerk PW N1 einzurichten, das das Niederschlagswasser in das bestehende Kanalsystem hebt.

Die Maßnahmen der sogenannten Entflechtung sind erforderlich. Da eine Weiternutzung der Flächen des Bestandsflughafens vorgesehen ist, soll mit diesem Änderungsvorhaben auch das Entwässerungskonzept aus dem Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ für den gesamten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld entsprechend übernommen werden. Über die bestehende Einleitstelle soll unter Nutzung der vorhandenen wasserrechtlichen Genehmigung nur noch unbelastetes Niederschlagswasser in den Bauernsee eingeleitet werden.

2.6 Einwendungen

Ein Einwender rügte im eigenen und im Namen seiner Ehefrau unter Bezugnahme auf die 16. Planänderung sehr allgemein, dass jede weitere Änderung des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 Nachteile für Betroffene mit sich bringe.

Im Rahmen des genannten Änderungsverfahrens war die Ehefrau des Einwenders als Grundstückseigentümerin durch Maßnahmen der Leitungsumverlegungen betroffen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass eine unmittelbare Betroffenheit der beiden Einwender durch das verfahrensgegenständliche Änderungsvorhaben nicht vorliegt. Die Liegenschaftsabteilung der FBS hatte entsprechende Ermittlungen vorgenommen. Grundstücke der beiden Einwender werden durch das Änderungsvorhaben nicht in Anspruch genommen.

Mittelbare Betroffenheiten durch Fluglärm hat die Planfeststellungsbehörde in diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss entsprechend berücksichtigt. Im Ergebnis war die Einwendung daher zurückzuweisen.

2.7 Zusammenfassende Bewertung

Die Planrechtfertigung für den Antrag der FBS ist gegeben. Das Änderungsvorhaben entspricht den Zielen des LuftVG, es ist erforderlich. Die Erforderlichkeit resultiert aus den konkretisierten Bedarfsmeldungen der Nutzer der zur Planfeststellung beantragten Flächen, Anlagen und Einrichtungen und dem zwischenzeitlich erreichten Planungsfortschritt. Unter diesem Gesichtspunkt ist es vernünftigerweise geboten, die Flugbetriebsflächen und die Bauflächen so zu ändern, dass die Anforderungen der Nutzer berücksichtigt, der Planungsfortschritt umgesetzt und die Rollbewegungen der Flugzeuge betriebsgerecht, flüssig und sicher durchgeführt werden können. Die Erweiterung der Flugbetriebsflächen und die Neuausweisung der Bauflächen sind entsprechend ihrer Zweckbestimmung zur sachgerechten Abwicklung des Luftverkehrs des Bundes am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld notwendig

3 Raumordnung und Landesplanung

Das Änderungsvorhaben ist mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar. Insbesondere steht es mit den landesplanerischen Vorgaben in Einklang. Der Standort und Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld ist im Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)

rechtsförmlich als Ziel der Raumordnung bestimmt. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung des MIL und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin haben zudem im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass die beantragte Planänderung nicht im Widerspruch zu Zielen, Grundsätzen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung stehen.

4 Prüfung von Standortalternativen

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass es keine andere, besser geeignete Planungsalternative für das Änderungsvorhaben gibt.

Die FBS hatte im Vorfeld der Antragstellung Standortalternativen für das Änderungsvorhaben geprüft. Im Rahmen einer Makrostandortanalyse wurden mögliche und geeignete Standorte für die Anlagen des Bundes auf den sonstigen Flächen des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld untersucht. Diese wurden sodann nach einheitlichen Kriterien bewertet. Im Ergebnis der Makrostandortanalyse wurde schließlich ein Vorzugsstandort ausgewählt.

Fünf Standorte, nämlich der Standort „Baufläche SF 1“, der Standort „Bestandsgebäude Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“, der Standort „Nord-Ost“, der Standort „West (Erhalt des Denkmals „Generalshotel““ sowie der schließlich gewählte Standort „Nord-West“ wurden einer vertieften Betrachtung und Bewertung unterzogen. Als maßgebliche Kriterien wurden folgende Punkte herangezogen:

- Auswirkungen auf die Funktionalität der Anlagen des Bundes
- Auswirkungen auf den kommerziellen Flughafenbetrieb
- Auswirkungen auf die mittel- und langfristige Flughafenentwicklung

Dabei wurden die Besonderheiten jedes einzelnen Standortes betrachtet.

4.1 Standortalternative Baufläche SF 1

Die als Alternativstandort geprüfte Baufläche SF 1 liegt zwischen den beiden planfestgestellten Start- und Landebahnen im Westen des Flughafenausbaus. Der Standort erwies sich als nicht geeignet. Dies beruht im Wesentlichen auf den an das Änderungsvorhaben zu stellenden Sicherheitsanforderungen.

Für die Anlagen des Bundes kann es notwendig werden, innerhalb einer bestimmten Schutzzone jeglichen Luftverkehr zu untersagen. Dies kann u. a. durch eine zeitweise Sperrung des Luftraumes gemäß § 10 Absatz 4 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) erfolgen. Wegen der Lage der Baufläche SF 1 zwischen den beiden Start- und Landebahnen würde eine solche Sperrung zu erheblichen Beeinträchtigungen für den gesamten Betrieb des Flughafens führen.

Flugbetrieblich müssten bei dieser Standortwahl die bereits planfestgestellten Rollbahnen geändert werden, da der militärische Sicherheitsbereich der Anlagen des Bundes ein Durchrollen von zivilen Luftfahrzeugen nicht gestattet. Zudem müsste im Nahbereich der Baufläche SF 1 ein neuer Hubschrauberlandeplatz errichtet werden. Dies würde zu zusätzlichen Fluglärmbeeinträchtigungen in der näheren Umgebung des Flughafens führen. Außerdem käme es durch Kreuzung der nördlichen Start- und Landebahn mit Hubschrauberflügen zu Kapazitätseinschränkungen des gesamten Start- und Landebahnsystems.

Aus Sicherheitsgründen erwies sich für einen Standort Baufläche SF 1 der dort verlaufende Bahntunnel als nachteilig. Gleiches gilt für die unmittelbare Nähe zu den angrenzenden Instandhaltungsbereichen von Luftfahrtunternehmen. Der militärische Sicherheitsbereich würde mit drei Seiten an allgemein genutzte Flugbetriebsflächen anschließen. Eine solche Positionierung des militärischen Sicherheitsbereichs

ches widersprüche den grundsätzlichen Empfehlungen der Sicherheitsbehörden, die Anlagen des Bundes in einem separaten und ständig bewachten Teilgelände des Flughafens anzuordnen.

4.2 Standortalternative Bestandsgebäude Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld

Die im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 ursprünglich vorgesehene Unterbringung der Anlagen des Bundes in den Bestandsgebäuden des alten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld kam aufgrund des zwischenzeitlich erfolgten Planungsfortschritts nicht mehr in Betracht. Während der Vorfeldbedarf für die Anlagen des Bundes ursprünglich noch mit nur ca. 26 000 m² bemessen wurde, benötigt der Bund nunmehr allein für die Abstellung von Luftfahrzeugen - ohne Rollbahnen - Vorfeldflächen in einer Größe ca. 60 000 m². Unter Berücksichtigung der Bedarfsmeldungen des Bundes werden selbst bei der vorliegenden kompakten Planung des Änderungsvorhabens Vorfeldflächen in einer Größe von ca. 223 000 m² benötigt.

Diese präzisierten Bedarfsmeldungen der Nutzer des Änderungsvorhabens führten ferner dazu, dass die vorhandenen Gebäude im Norden des Bestandsflughafens für die Anlagen des Bundes nicht mehr geeignet sind. Die von den Nutzern des Änderungsvorhabens benötigten Anlagen und Einrichtungen können dort jedenfalls nicht vollständig untergebracht werden. Aufgrund der Verlegung der Anteile des Mittel- sowie des Langstreckenverkehrs der Flugbereitschaft werden neben Räumlichkeiten für die Unterbringung des Personals (Staffeldienstgebäude) insbesondere Unterstellmöglichkeiten für Luftfahrzeuge einschließlich Werkstätten und Lagerräume benötigt (Hangars). Eine solche Nutzung ist in den Bestandsgebäuden, die im Wesentlichen der Passagierabfertigung dienen, nicht möglich.

Bei dieser Standortwahl könnte daher der Forderung des Bundesrechnungshofes nach einer Konzentration des protokollarischen und politisch-parlamentarischen Flugbetriebs am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld nicht in ausreichendem Maße Rechnung getragen werden.

Eine räumlich aufgeteilte Nutzung des Änderungsvorhabens ist aus Sicherheitsgründen zu vermeiden. Für die Überwachung des Änderungsvorhabens ist ein arrondierter Bereich vorteilhaft. Die vom Militärischen Abschirmdienst (MAD) und dem Bundeskriminalamt (BKA) erstellten Sicherheitskonzepte könnten nur mit unverhältnismäßigem Aufwand umgesetzt werden. Daher lehnt der Bund eine Nutzung des vorhandenen Gebäudebestands für seine Zwecke als ungeeignet ab.

Eine räumlich getrennte Unterbringung der Nutzer des Änderungsvorhabens ist auch deshalb zu vermeiden, weil ein zusammenhängendes Vorfeld erhebliche Synergieeffekte, u. a. durch geringeren Flächenverbrauch, erzeugt. Neben der gemeinsamen Vorfeldnutzung wird das BMVG auch auf Räumlichkeiten des Protokollgebäudes zurückgreifen.

Hinzu kommt, dass bei einer Nutzung des Terminals A des Bestandsflughafens das gesamte Gebäude entkernt und auf den Rohbauzustand zurückgeführt werden müsste. Aufgrund nicht ausreichend vorhandener tageslichtbeleuchteter Räumlichkeiten müssten für Umbauten umfangreiche statische Maßnahmen vorgenommen werden, z. B. die Errichtung eines Innenhofes. Aus Sicherheitsgründen müssten sämtliche Außentüren, Fenster und sonstige Öffnungen an den Standard der aus Sicherheitsgründen gebotenen Widerstandsklasse angepasst werden. Das würde eine komplette Erneuerung der Außenhülle des Gebäudes erfordern. Der dafür notwendige finanzielle Aufwand entspricht dem eines Neubaus. Terminal B und C des Bestandsflughafens sind überdies aufgrund ihrer zu geringen Geschosshöhe nicht für die Nutzung durch den Bund geeignet. Nachteilig ist des Weiteren, dass das Terminal B luftseitig nicht direkt an die Vorfeldfläche Ramp 3 angebunden ist. Terminal D und E des Bestandsflughafens sind in Leichtbauweise errichtet und entsprechen aus sicherheitstechnischer Sicht nicht den Anforderungen an die gebotene Widerstandsklasse der Fassade sowie der Fenster und Türen.

Schließlich müssten die bestehenden Vorfeldflächen Ramp 2, Ramp 3 und Ramp 3a würde aufgrund der oben dargestellten präzisierten Bedarfsmeldungen nunmehr vollständig für Zwecke des Bundes in Anspruch genommen werden. Gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 werden die bestehenden Vorfeldflächen im nördlichen Bereich des Ausbaivorhabens am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld aber auch für das Abstellen von kleinen Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt genutzt, die im Wesentlichen Spannweiten und Fahrwerksbreiten nach ICAO Code Letter A aufweisen. Es bestünde bei der Nutzung dieses Standorts nicht mehr die Möglichkeit, die Allgemeine Luftfahrt im Norden anzusiedeln.

4.3 Standortalternative Nord-Ost

Der Standort Nord-Ost liegt in unmittelbarer Nähe zur B 96a und zur BAB 113. Er erweist sich schon deshalb als nicht geeignet. Die Positionierung in unmittelbarer Nähe von öffentlichen Verkehrswegen erweist sich aus sicherheitstechnischen Gründen als nicht durchführbar. Zudem sind erhebliche Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs zu befürchten. Insbesondere für die B 96a und die BAB 113 sollten Vollsperrungen nach Möglichkeit vermieden werden.

Die Nutzung der Vorfeldflächen Ramp 3 und Ramp 3a würde vollständig für die Anlagen des Bundes in Anspruch genommen. Insoweit gelten die Ausführungen oben in Abschnitt 4.2 zur Allgemeinen Luftfahrt entsprechend. Es bestünde dann nicht die Möglichkeit, die Allgemeine Luftfahrt im Norden anzusiedeln.

Eine solche Standortwahl würde schließlich zu einer hohen Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen führen, da Bestandsflächen nur in geringem Umfang genutzt werden könnten.

4.4 Standortalternative West (Erhalt des Denkmals „Generalshotel“)

Der Standort West liegt südlich des Denkmals „Generalshotel“. Die Flächen des Bundes würden bei dieser Standortwahl bis weit an die nördliche Start- und Landebahn des ausgebauten Flughafens heranreichen. Der Vorteil wäre, dass das Denkmal „Generalshotel“ am jetzigen Standort erhalten werden könnte. Gleichwohl ist er für die Anlagen des Bundes nicht geeignet. Sie würden Beeinträchtigungen der Signale von Navigationsanlagen im Bereich der nördlichen Start- und Landebahn des ausgebauten Flughafens verursachen. Der Abstand der südlichen Grenze dieser Standortalternative mit der dann notwendigen zusätzlichen, nach Süden verschobenen Ost-West-Rollbahn als Anschluss an das Start- und Landebahnssystem zu den Navigationsanlagen wäre so gering, dass ein ungestörter Betrieb der Anlagen nicht möglich wäre.

Die Richtlinie der DFS „Aufstellung von ILS-Anlagen“, Version 2.2 vom 01.07.2008, regelt in Bezug auf die Beschaffenheit des Antennenumfelds der Gleitwegsenderanlage Folgendes (Seite 46): „Das Gelände von 300 m vor der Antenne bis etwa 800 m bei M-Typ (1 100 m bei O-Ref.) vor der Antenne und bis 50 m hinter der Antenne soll bis zu einer seitlichen Entfernung von der Antennenachse von 250 m relativ flach und frei von großen statischen Hindernissen, wie Erdwälle, Gebäude etc. sein. Auch das Parken großer Flugzeuge kann zu untolerierbaren Signalstörungen führen.“ Die Anlagen des Bundes würden bei dieser Standortalternative innerhalb dieser Schutzzone liegen und die Navigationsanlagen entsprechend stören.

Zudem würde diese Standortalternative zu einer hohen Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen führen, da Bestandsflächen nur in geringem Umfang integriert werden könnten.

4.5 Standort Nord-West

Der beantragte Standort Nord-West erweist sich im Ergebnis als vorzugswürdig.

Der für die Anlagen des Bundes letztlich gewählte Projektstandort wurde hinsichtlich der zu beachtenden Sicherheitsaspekte als einziger der genannten Standorte als günstig eingestuft. Diese Einschätzung beruhte auf der gewählten Randlage des Änderungsvorhabens.

Zudem konnten alle für das Änderungsvorhaben vorgesehenen Nutzungen an diesem Standort untergebracht werden. Der Forderung des Bundesrechnungshofes nach einer Konzentration der für die „Regierungsflüge“ eingesetzten Luftfahrzeuge am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld konnte mit dieser Standortalternative entsprochen werden.

Diese Standortwahl minimiert zudem die Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen, da Bereiche der bestehenden Vorfelder und Rollbahnen des Bestandsflughafens in die Planung integriert werden können.

Schließlich stehen einige der vom Änderungsvorhaben in Anspruch genommenen Flurstücke bereits im Eigentum des Bundes.

Nachteilig bei dieser Standortwahl ist allerdings der damit verbundene Abriss des Denkmals „Generalshotel“.

4.6 Standortvorschlag „westlich des Friedhofs“

Der im Anhörungsverfahren vorgebrachte Vorschlag zur Verortung des Änderungsvorhabens auf westlich des Friedhofs im Ortsteil Schönefeld der gleichnamigen Gemeinde gelegene Flächen musste im Ergebnis ausscheiden, da bei Errichtung des Änderungsvorhabens außerhalb des bestehenden Flughafengeländes erheblich zusätzliche Belastungen für Dritte aufgrund von Grundstücksinanspruchnahmen auftreten und insbesondere erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, da erheblich mehr Flächen neu versiegelt werden müssten.

4.7 Stellungnahme der Fluglärmkommission

Die von der Fluglärmkommission im Anhörungsverfahren bemängelte Standortentscheidung für das gesamte Flughafenausbauvorhaben am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld war zurückzuweisen. Wesentliche Grundlage der ursprünglichen Planfeststellung war auch die landesplanerische Standortentscheidung für das Ausbauvorhaben am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld. Das Bundesverwaltungsgericht hatte die im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ behandelte Standortentscheidung für Schönefeld bestätigt (BVerwG Urteil vom 16.03.2006 4 A 1073.04).

4.8 Abwägung der Standortalternativen

Die Planfeststellungsbehörde kommt unter Abwägung der unterschiedlichen, teilweise gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange zu der Feststellung, dass es auf dem gesamten Flughafengelände zu dem beantragten Standort für die Anlagen des Bundes keine Standortalternativen gibt, die geeignet sind, die mit der Planung verfolgten Ziele unter geringerer Beeinträchtigung öffentlicher oder privater Belange zu erreichen. Ein Standort, der nicht in den auszubauenden Verkehrsflughafen integriert wäre, scheidet von vornherein aus. Er widerspräche auch der dem Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 zugrundeliegenden Konzeption.

Die geprüften, im bestehenden Flughafengelände integrierten Standortalternativen für den sogenannten „Regierungsflughafen“ weisen nicht die gleiche Eignung auf. Auch die ursprünglich vorgesehene Nachnutzung der Anlagen des Bestandsflughafens ist unter Berücksichtigung der mit diesem Änderungsvorhaben konkretisierten Bedarfsmeldungen nicht mehr vorzugswürdig.

Das im Planänderungsbereich liegende Denkmal „Generalshotel“ steht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der getroffenen Standortwahl nicht zwingend entgegen. Nach dem Brandenburgischen Denkmalschutzgesetz handelt es sich bei der Erteilung der Erlaubnis zum Abriss eines Denkmals um eine gebundene Entscheidung. Ob die Voraussetzungen zur Erteilung der Erlaubnis zum Abriss des Denkmals „Generalshotel“ vorliegen, ist eine rechtliche Frage, die in diesem vorliegenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss zu entscheiden ist.

Der Auswahl eines unter Sicherheitsaspekten geeigneten Standortes hat die Planfeststellungsbehörde ein besonders hohes Gewicht beigemessen. Die Realisierung des Änderungsvorhabens am gewählten Projektstandort war insoweit gewichtiger als die dem Änderungsvorhaben entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange. Diese mussten zurücktreten.

5 Flugbetrieb und Sicherheit des Luftverkehrs

Das Änderungsvorhaben weist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die flugbetriebliche Eignung auf und kann zum Flugbetrieb zugelassen werden. Es liegen keine Tatsachen vor und es sind keine Gesichtspunkte erkennbar, dass durch das Änderungsvorhaben die Sicherheit des Luftverkehrs sowie die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet werden könnte. Aufgrund der Stellungnahme der zuständigen Luftsicherheitsbehörde, der LuBB, konnte den Belangen der Luftsicherheit durch entsprechende Auflagen entsprochen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Belange der Allgemeinen Luftfahrt durch das Änderungsvorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Vor dem Hintergrund des angestrebten Baubeginns des Änderungsvorhabens vor Inbetriebnahme von Teilen des bereits planfestgestellten Ausbauvorhabens hat die Planfeststellungsbehörde auch die Vereinbarkeit des geplanten Bauablaufs mit dem Betrieb des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld geprüft.

5.1 Flugbetriebliche Eignung

Das Gelände des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ist für das Änderungsvorhaben geeignet. Bei der flugbetrieblichen Bewertung des Änderungsvorhabens kommt es in erster Linie auf flugtechnische und verkehrliche Gesichtspunkte an.

Das Änderungsvorhaben erstreckt sich nicht auf das Start- und Landebahnsystem des Ausbauvorhabens sowie seine bereits planfestgestellten Rollbahnen und hat somit auf die Start- und Landevorgänge sowie die Rollvorgänge außerhalb des Änderungsvorhabens keine Auswirkungen, die nicht bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 berücksichtigt sind .

Der Standort für den Hubschrauberlandeplatz wird entsprechend dem Gelände- und Funktionsplan Anlage 1 des Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 geändert. Hierzu hat die FBS rechtzeitig die erforderlichen Unterlagen zur Beurteilung der Eignung des Standortes der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Vor Nutzung der Rollbahn T im Bereich der ehemaligen nördlichen Start- und Landebahn SXF ist der Standort für Triebwerksprobeläufe zu verlagern. Dies hat die Planfeststellungsbehörde durch entsprechende Auflagen in Abschnitt A VI 1 Nr. 5) und Nr. 6) gesichert.

5.1.1 Verkehrsprognose und Nutzungskonzept

Wie bereits dargestellt führt das Änderungsvorhaben in Bezug auf den bisher zugelassenen Flugbetrieb zu keiner Erhöhung der Flugbewegungen (Verkehrsszenario 20XX für das Prognosejahr 2023 des Flughafenausbaus). Die Dimensionierung der Flugbetriebsflächen des Änderungsvorhabens ist aus der Verkehrsprognose der Nutzer des Änderungsvorhabens sowie deren Nutzungskonzept abgeleitet. Die Prognose der Flugbewegungen für die Anlagen des Bundes berücksichtigt neben den Flugbewegungen der Flugbereitschaft auch die Flugbewegungen der Staatsgäste des Auswärtigen Amtes. Das Vor-

feld ist so gestaltet, dass die Anzahl der Luftfahrzeuge bei dem erwarteten Flugzeugmix auf den zur Verfügung stehenden Abstellpositionen untergebracht werden kann.

Bezugsjahr 20XX	Flugbewegungen
Flugbewegungen gesamt, montags bis freitags	4 868
davon: P 1, P 2, S 5	2 214
davon: S 6, S7, S 8	452
davon: H	2 202
Flugbewegungen gesamt, sonnabends, sonn- und feiertags	723
davon: P 1, P 2, S 5	385
davon: S 6, S7, S 8	134
davon: H	204
Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai bis Oktober)	3 039
davon: P 1, P 2, S 5	1 110
davon: S 6, S7, S 8	278
davon: H	1 651
Flugbewegungen in den Nachtrandzeiten (22:00 bis 24:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr)	294
davon: P 1, P 2, S 5	190
davon: S 6, S7, S 8	32
davon: H	72
Flugbewegungen in der Kernzeit der Nacht (00:00 bis 05:00 Uhr)	95
davon: P 1, P 2, S 5	36
davon: S 6, S7, S 8	17
davon: H	42

Folgende Luftfahrzeugtypen der Flugzeuggruppen sollen am ausgebauten Flughafen verkehren:

- P 1.4: Piper PA-42, Cessna 421
- P 2.1: ATR-42, Dash-8, DO-328
- P 2.2: AN-24
- S 5.1: BAe-146, LJ 60, Citation
- S 5.2: A 319, A 320, B-737, B-757
- S 5.3: B-737-200, MD-81
- S 6.1: A 310, A 330, B-767
- S 6.2: MD-11
- S 6.3: Airbus A 340
- S 7: Boeing 747, AN-124
- S 8: Airbus A 380
- H 1.0: Robinson R22
- H 1.1: EC-135, BK-117
- H 1.2: EC-145
- H 2.1: Puma, Bell 214
- H 2.2: CH-53, NH 90, Mi-8

Das Nutzungskonzept des Änderungsvorhabens sieht vor, dass die Protokoll- und Gastabstellpositionen als Durchrollpositionen für eigenständiges Ein- und Ausrollen der Luftfahrzeuge ausgelegt sind. Die Positionen Lw2 bis Lw6 sind ebenfalls als Durchrollpositionen für eigenständiges Ein- und Ausrollen der Luftfahrzeuge vorgesehen. Die Positionen Lw1 und G4 werden mit Schlepp-Fahrzeugen bedient. Die Einweisung in die Positionen erfolgt über die Rollbahnbefuerung sowie über Einweiser. Andocksysteme sind im Vorfeldbereich des Änderungsvorhabens nicht vorgesehen. Alle Vorfeldpositionen sind für Betankungsvorgänge vorgesehen. Die Abstellposition G3 dient als zentrale Enteisungsposition.

Hinsichtlich der technischen Ausstattung erfolgt die Betankung auf den Abstellpositionen P1 bis P3, G1 bis G4 und Lw1 in der Regel über die Unterflurbetankungsanlage; die Hubschrauberpositionen und die Abstellpositionen Lw2 bis Lw6 werden mittels Tankwagen mit Flugbenzin versorgt.

Die politische Bedeutung der Staatsbesuche und Regierungsflüge hat die Planfeststellungsbehörde veranlasst, durch eine Auflage in Abschnitt A VI 5 Nr. 1) sicher zu stellen, dass trotz der sicherheitstechnisch bedingten Abgrenzung der Anlagen des Bundes durch Ausweisung eines militärischen Sicherheitsbereichs vom restlichen Flughafen dennoch das Feuerlösch- und Rettungswesen nach ICAO am gesamten Flughafen sicher gestellt ist. Da erwartet werden kann, dass Staatsgäste auch mit sehr großen Flugzeugen entsprechend ICAO Code Letter E und F (Airbus A380, Boeing B747-800) anreisen, muss ferner sicher gestellt sein, dass durch Vorhaltung speziell ausgelegter Rettungsgeräte eine schnelle Evakuierung bzw. Rettung von Flugzeuginsassen aus größeren Höhen möglich ist. Ob der Flughafen insoweit betriebsbereit ist, hat er durch ein qualitätsgesichertes Konzept nachzuweisen (siehe Abschnitt A VI 5 Nr. 4)).

5.1.2 Bautechnische Beschaffenheit der Flugbetriebsflächen

Bei der höhenmäßigen Gestaltung des Vorfeldbereiches des Änderungsvorhabens sind die vorgesehenen Nutzungen in Bezug auf Luftfahrzeuginstandhaltung, Betankung und Enteisung sowie die Rollbeziehungen der Luftfahrzeuge und die Entwässerung zu berücksichtigen. Der ICAO-konforme Höhenverbund ist gewährleistet. Die Flugbetriebsflächen entsprechen mit ihrer Querneigung von 1,5 % und 1 % bei Standplätzen dem ICAO Anhang 14. Dieser empfiehlt eine Querneigung nicht größer als 1,5 % für alle Flugbetriebsflächen, ausgenommen den Luftfahrzeugstandplätzen (max. 1%).

Zur Sicherstellung der ICAO-Konformität des Flughafens hat die Planfeststellungsbehörde in den Nebenbestimmungen (siehe Abschnitt A VI 1 Nr. 1)) geregelt, dass sich die Anlage und die Änderung von Flugbetriebsflächen nach den international anerkannten Standards und, wie an großen Flughäfen durchweg üblich, den Empfehlungen von Anhang 14, Band 1, des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (Chicago Convention), ICAO Anhang 14, zu richten hat. Insbesondere sind die Oberflächen der Schultern der Rollbahnen so zu gestalten, dass beim Flugbetrieb mit großen Strahlflugzeugen und schubstarken Flugtriebwerken keine Gefährdungen von Personen und Sachen durch Bodenerosionen entstehen. Ferner sind bei von den Flugbetriebsflächen abkommenden Flugzeugen Gefährdungen durch unterschiedliche Tragfähigkeiten von Bahn, Schulter und Streifen sind zu minimieren. Die notwendigen Einbauten (z.B. Schächte) und die start- und landebahnnahe Übergänge zu Rollbahnschultern in Streifen der Flugbetriebsflächen sind nach den Vorgaben der ICAO anzurampen.

Die Vorfelder werden in Beton-Bauweise ausgeführt. Da aufgrund der komprimierten Planung der Flächen die Abstände der Standplätze und Rollgassen nur unter Einbeziehung der seitlichen Betriebsstraßen den Vorschriften der ICAO entsprechen, wurden entsprechende Auflagen (siehe Abschnitt A VI 1 Nr. 1)) gefasst, bei der Ausweisung von Standplätzen und Rollgassen ist auf die erforderlichen Sicherheitsabstände und Mindestbreiten zu achten.

Zum Erreichen der Abstell- und Protokollpositionen wird die bereits bestehende Rollbahn H3 zur uneingeschränkten Nutzung für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F ausgebaut. Die Rollbahn H3 verbindet den Planänderungsbereich direkt mit der nördlichen Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld. Die westlich parallel zur Rollbahn H3 verlaufende neue Rollbahn H2 ist auch für eine Nutzung durch Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F vorgesehen. Hierzu muss die am Rand liegende Vorfeldbetriebsstraße für den Fahrzeugverkehr temporär gesperrt werden. Die Rollbahn H2 ist uneingeschränkt für Luftfahrzeuge bis ICAO Code Letter E nutzbar. Sie verbindet den Planänderungsbereich über die Rollbahnen T und H1 mit der nördlichen Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld. Die Rollbahn H5 wird als dauerhafte Rollbahn für die unabhängige Anbindung des Änderungsvorhabens an das Start- und Landebahnssystem des Ausbauvorhabens Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld benötigt. Sie wird als Überholfläche für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter C ausgelegt. Die Rollbahn H1 wird für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F ausgebaut. Die geplante Breite der Rollbahn H1 entspricht dem Regelquerschnitt für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F des Planes B 2-93. Die langfristige Nutzung des Frachtvorfeldes Nord (Ramp 1) sowie die Aufrechterhaltung der Zurollmöglichkeit zur Rollbahn T wird durch die Rollbahnverlängerung der ehemaligen nördlichen Start- und Landebahn SXF in westliche Richtung mit Anschluss an die bestehende Rollbahn T gewährleistet. Der Anschluss an die Rollbahn T wird für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter E ausgelegt. Die geplante Breite des Rollbahnanschlusses T entspricht dem Regelquerschnitt für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter E des Planes B2-93. Der als Rollbahn T nachgenutzte ehemalige Teil der nördlichen Start- und Landebahn ist mit einer Breite von 60 m für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F ausgelegt.

Die Vorfeldflächen Ramp 1, Ramp 3 und Ramp 3a sind u. a. für die funktionsgerechte Unterbringung der Allgemeinen Luftfahrt vorgesehen (siehe Abschnitt A VI 1 Nr. 3)).

Da die Anlagen des Bundes besonders gesichert sind, war durch eine Auflage (siehe Abschnitt A VI 1 Nr. 7)) sicherzustellen, dass die für den Flughafen zuständige Genehmigungsbehörde jederzeit Zugang zu den Flugbetriebsflächen erhalten, um ihren Aufsichts- und Kontrolltätigkeiten nachgehen zu können.

5.1.3 Kapazitätsbeeinträchtigungen

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass das Änderungsvorhaben zu keinen Kapazitätseinschränkungen des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld führt, die nicht hingenommen werden müssten.

Die von der FBS durchgeführte Kapazitätsbetrachtung kam zu dem Ergebnis, dass Luftfahrzeuge innerhalb der Vorfeldbereiche ohne schwerwiegende Verzögerungen rollen können. Die Verzögerungen der Luftfahrzeuge in den Vorfeldbereichen entstanden vornehmlich durch das Warten auf Rollfreigaben oder ggf. notwendige Schleppvorgänge. Sie lagen unabhängig von der Betriebsrichtung bei einer halben Minute.

Hinsichtlich etwaiger Verzögerungen im Rollbetrieb der Betriebsrichtung Ost und der Betriebsrichtung West war festzustellen, dass in beiden Fällen 86 % aller Luftfahrzeuge nur um max. eine Minute verzögert wurden. Über 96 % aller Luftfahrzeuge erfuhren eine Verzögerung von unter vier Minuten.

Da bereits im Rahmen der praktischen Verkehrskapazität des Flughafens das tolerierbare durchschnittliche Verspätungsniveau im Bereich von vier Minuten angesetzt wird, stellen die dargestellten Verzögerungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine erhebliche Einschränkung des Flugbetriebs am ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld dar. Die Planfeststellungsbehörde ist ferner der Auffassung, dass die aus landesplanerischer Sicht gewollte Konzentration des gesamten Luftverkehrs der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg an einem Standort es zwangsläufig mit sich bringt, dass gewisse, der Funktion als Regierungsflughafen geschuldete Nachteile, wie geringfügige Verzögerungen im Betriebsablauf bei rollenden, startenden oder landenden Luftfahrzeugen der „Regierungsflüge“, in Kauf genommen werden müssen. Die Landesplanung hat sich bewusst dagegen entschieden einen der bisherigen Flughäfen des Flughafensystems Berlin für „Regierungsflüge“ offen zu lassen.

5.1.4 Vogelschlag

Die Planfeststellungsbehörde erwartet durch das Änderungsvorhaben kein erhöhtes Risiko von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen und Vögeln.

Der Planänderungsbereich wurde im Rahmen der im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich der Vogelschlagsproblematik bereits untersucht. In der von der FBS damals eingereichten Umweltverträglichkeitsstudie wurde ein Gebiet betrachtet, das begrenzt wurde durch einen Bogenradius von 6 km um den FBP, einen An- und Abflugstreifen in einer Länge von jeweils 10 km vor den äußeren Start- und Landebahnschwellen und einer Breite von 6 km mit einem Höhenbereich bis 900 m über Grund.

Da sich durch das Änderungsvorhaben die Nutzungen innerhalb der Flugbetriebsflächen nicht wesentlich ändern, sind die bereits verfügbaren Maßnahmen in Bezug auf die Vogelschlagproblematik auch für das Änderungsvorhaben geeignet. Mit den genannten Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass mögliche Gefahren durch Vogelschlag minimiert werden.

5.1.5 Bewertung eingegangener Stellungnahmen

Die DFS hat mitgeteilt, dass gegen die Neuplanung der Flächen des Bundes in Bezug auf die gebotene Hindernisfreiheit keine Bedenken bestünden. Aus betrieblicher Sicht sei aber das Fehlen von Zu- und Abrollwegen an den Bahnköpfen der 3 600 m langen Nordbahn von Norden her nachteilig. Landende Luftfahrzeuge, die die gesamte Landestrecke in Anspruch nähmen, könnten die Landebahn nur nach Süden (L4, L5, J5) verlassen oder müssten nach einem Wendeverfahren auf der Bahn zurückrollen. Dies führe zu verlängerten Bahnbelegungs- und Rollzeiten zu den nördlichen Vorfeldern. Luftfahrzeuge, die zum Start rollen, gelangten wiederum nur mittels Rückrollverfahren zur eigentlichen Startposition (kleinere Luftfahrzeuge) oder müssten die Piste vorher kreuzen, um über die Rollwege L5 oder J5 zum optimalen Startpunkt zu gelangen (große Luftfahrzeuge). Eine Startdurchführung als Intersection Take-off (Startpunkt eines verkürzten Startlaufs auf der Start- und Landebahn ab einer Rollbahneinmündung) von den Einmündungen der Rollwege K3 bzw. H5/H4 verringere die verfügbaren Startstrecken und könne deshalb, auch in Anbetracht der Bedeutung dieser Flüge, nur im Einvernehmen mit dem Piloten freigegeben, nicht aber von der Flugsicherung angewiesen werden. Ferner weist die DFS darauf hin, dass für die „Piste“ 25R mit der zusätzlichen Rollbahn H5 eine Lösung für das Zurollen zur Start- und Landebahn gefunden werden konnte, die Behinderungen bei Anflügen verringern. Für die „Piste“ 07L sei keine vergleichbare Zurollmöglichkeit wie bei der „Piste“ 25R vorgesehen, es kann zu Behinderungen kommen. Weiterhin sei bei der geplanten Konstellation mit Verzögerungen wegen Durchrollens der ILS-Schutzzonen (Gleitwegsender) zu rechnen.

Darüber hinaus sei die eingeschränkte Nutzbarkeit der Nordpiste negativ zu beurteilen, die mit einer Breite von 45 m grundsätzlich nicht für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F geeignet sei. Um zu vermeiden, dass solche Luftfahrzeuge nur von der Südpiste operierten und dabei das verfahrenstechnisch und kapazitiv kritische Hauptvorfeld querten, seien die technischen und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für eine äquivalente Zulassung der Nordbahn zu schaffen.

Da die von der DFS mitgeteilten flugbetrieblichen Nachteile nicht durch das verfahrensgegenständliche Änderungsvorhaben verursacht werden, steht die Stellungnahme der DFS dem Änderungsplanfeststellungsbeschluss nicht entgegen. Die Verortung der Anlagen des Bundes im Norden des Flughafens war bereits im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 vorgesehen. Insofern stellt das Änderungsvorhaben keine Sachlage dar, die einer völlig neuen flugbetrieblichen Bewertung in Bezug auf die Zu- und Abrollbahnen, die Rollbahn H5 oder die Dimensionierung der nördlichen Start- und Landebahn bedarf. Die FBS teilte in Erwiderung auf die Stellungnahme der DFS mit, dass die flugbetrieblichen Einschränkungen, wie z. B. die Kreuzung der Nordbahn, die Nutzung der südlichen Parallelrollbahnen A und B und die Durchrollung der ILS-Schutzzonen mit den Nutzern abgestimmt worden seien.

Auch die Stellungnahme des BAF, das Störungen der Signale ihrer Ortungsanlagen durch Gebäude und durch Reflexionen an Gebäuden befürchtet, was sich auf die Sicherheit des Luftverkehrs auswirken könnte, stand dem Änderungsplanfeststellungsbeschluss nicht entgegen. Da gemäß der genannten Stellungnahme genauere Angaben zu etwaigen Störungen von Radaranlagen nur nach Vorliegen der genauen Abmessungen und der geplanten Bauausführung von Gebäuden und Anlagen gemacht werden können, hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Auflage in Abschnitt A VI 2 Nr. 2) gefasst.

5.1.6 Zusammenfassende Bewertung der flugbetrieblichen Eignung

Unter Berücksichtigung des ermittelten Sachverhalts und der im Planfeststellungsverfahren vorgetragenen Argumente kommt die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den Flugbetrieb zu dem Ergebnis, dass das Änderungsvorhaben nach Maßgabe der bereits verfügbaren Beschränkungen und festge-

setzten Auflagen im Übrigen wie beantragt planfestgestellt werden kann. Weder die im Anhörungsverfahren beteiligten Fluggesellschaften noch der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e. V. (BDF) teilten Bedenken mit.

Nach eingehender Prüfung der vorgelegten Unterlagen ist die Planfeststellungsbehörde zur Feststellung der Vereinbarkeit des Änderungsvorhabens mit den Belangen des Flugbetriebes gelangt und hat den Flugbetrieb mit Auflagen auch zugelassen. Die geringfügigen flugbetrieblichen Einschränkungen während der Regierungsflüge oder anderer in Verbindung mit den Anlagen des Bundes durchgeführter Flüge stellen für den Flughafen keine Kapazitätseinschränkungen dar, die unter Berücksichtigung der vorrangigen öffentlichen Interessen am Änderungsvorhaben nicht hinzunehmen sind.

5.2 Luftsicherheit

Das Änderungsvorhaben ist mit den Zielstellungen des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) vereinbar. Das luftsicherheitstechnische Konzept wird im weiteren Planungsprozess mit der LuBB abgestimmt. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde entsprechende Auflagen (siehe Abschnitt A VI 3) erlassen.

Die von der LuBB als örtlich zuständiger Luftsicherheitsbehörde im Anhörungsverfahren gegebenen Hinweise wurden von der FBS aufgegriffen. Hierzu fand am 13.04.2011 ein Termin unter Beteiligung des MAD Stelle 81, der Wehrbereichsverwaltung Ost, der LuBB, der FBS und den Planern des Bundes statt. Der Termin diente der Präsentation und Vorstellung des sicherheitstechnischen Konzepts für das Änderungsvorhaben. Das Protokoll des Termins wurde der Planfeststellungsbehörde übermittelt.

Die anzuwendenden Maßnahmen und Verfahren zur Gewährleistung der Luftsicherheit sowie die Abgrenzung der Verantwortungsbereiche zwischen Bund und FBS wurden zwischen den genannten Beteiligten abgestimmt. Sie werden im Zuge der weiteren Ausführungsplanung fortlaufend aktualisiert und mit den zuständigen Luftsicherheitsbehörden abgestimmt. Im Verhältnis zu den aus Luftsicherheitsgründen an das Ausbauvorhaben generell zu stellenden Anforderungen gibt es auch beim Änderungsvorhaben keine Abstriche. Vielmehr ergeben sich aufgrund der geplanten Ausweisung des militärischen Sicherheitsbereiches für das Änderungsvorhaben darüber hinausgehende Anforderungen.

Für den Übergang zwischen der Landseite und der Luftseite des Flughafens wird für das Änderungsvorhaben ein getrenntes, aber sicherheitstechnisch gleichwertiges System etabliert. Ein unkontrollierter Übertritt vom militärischen Bereich, der die Anlagen des Bundes umfasst, in den sonstigen Bereich des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und umgekehrt ist nicht möglich. Personen müssen sich beim Übertritt von einem in den anderen Bereich des Flughafens entsprechend anmelden und die vorgesehenen Kontrollstellen passieren.

Die physische Abgrenzung zwischen der Luftseite des militärischen Bereichs und der Luftseite der sonstigen Flughafenvorfeldfläche erfolgt über eine Bodenmarkierung (Strich und Text), die mit Kameras überwacht wird. Die Erschließung des Änderungsvorhabens erfolgt nicht über bestehende Betriebsstraßen bzw. über die Zugangskontrollstelle (ZKS) Nord, sondern über eigene Toreinfahrten und Straßenanbindungen, so dass es nicht zu einer gemeinsamen Abwicklung von militärischen und zivilen Landverkehren kommt. Dienstleister, die neben dem zivilen Teil des Flughafens auch den militärischen Teil des Änderungsvorhabens versorgen, werden über die ZKS Nord geführt.

Für den An- und Abtransport von Sonderfracht und technischen Ausrüstungen mit Übergröße, z. B. zu den Flugzeugunterstellhallen (Hangars) in der Baufläche BMVg, wird eine zusätzliche Bedarfstoreinfahrt eingerichtet. Die Einfahrt wird nur im Einzelfall genutzt und liegt nördlich des Stabsgebäudes. Bei besonderen Anlässen, z. B. Gipfeltreffen von Regierungen, wird eine zusätzliche Ausfahrtswache im Nordosten des Änderungsvorhabens genutzt. Die Einrichtung der zusätzlichen Ausfahrtswache gewährleistet eine störungsfreie Abfahrt größerer Kolonnen aus dem Luftsicherheitsbereich.

Den vom Bereich Safety & Security der FBS im Anhörungsverfahren gegebenen Hinweisen konnte durch entsprechende Auflagen (siehe Abschnitt A VI 3) Rechnung getragen werden. Für die Planfeststellungsbehörde war es wichtig mit dem Bereich Luftsicherheit der FBS direkt zu klären, dass keine Belange der Sicherheit gegen die Verortung der Anlagen des Bundes am ausgewählten Standort sprechen.

Da die Anlagen des Bundes besonders gesichert sind, war durch eine Auflage (siehe Abschnitt A VI 1 Nr. 7)) sicherzustellen, dass die für den Flughafen zuständigen Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden jederzeit Zugang zu den Flugbetriebsflächen erhalten, um ihren Aufsichts- und Kontrolltätigkeiten nachgehen zu können.

5.3 Allgemeine Luftfahrt (GA)

Das Änderungsvorhaben berücksichtigt in ausreichendem Maße die Belange der Allgemeinen Luftfahrt.

Die FBS teilte mit Schreiben vom 27.06.2011 mit, dass an der Unterbringung der Allgemeinen Luftfahrt im Norden des Flughafens festgehalten werde. Die FBS bestimmte den Flächenbedarf für die GA wie folgt:

Planungsparameter	Einheit	Menge
Gebäudegrundfläche Terminal	m ²	2 800
Gebäudegrundfläche Hangars	m ²	7 300
Gebäudehöhe	m ²	10
landseitig Verkehrsfläche inklusive Parkplätze	m ²	5 000
Zusatzfläche	m ²	5 000
Vorfeldfläche	m ²	50 000
Gesamtgrundfläche	m ²	70 100

Das GAT am jetzigen Standort auf dem bestehenden Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wird den Nutzern voraussichtlich bis zum Jahr 2020 zur Verfügung stehen.

Angesichts der für Zwecke der Allgemeinen Luftfahrt zur Verfügung stehenden Flächen auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld und des prognostizierten Verkehrsbedarfs für die Allgemeine Luftfahrt sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichende Flughafenvorfeldkapazitäten für dieses Verkehrssegment vorhanden.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass vom Änderungsvorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf die Allgemeine Luftfahrt zu erwarten sind. Der im Änderungsvorhaben einzurichtende militärische Sicherheitsbereich für die Anlagen des Bundes entfaltet Schutzwirkungen nach innen, aber keine Beeinträchtigungen nach außen. Es gibt z. B. keine zum militärischen Sicherheitsbereich einzuhaltenden Sicherheitsabstände.

5.4 Funktionalität des Flugbetriebs während der Baumaßnahmen des Änderungsvorhabens

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Baumaßnahmen zur Realisierung des Änderungsvorhabens und sein Baubeginn keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen auf den Betrieb des Bestandsflughafens haben.

Einige der für das Änderungsvorhaben notwendigen Baumaßnahmen sollen zeitnah, noch vor Inbetriebnahme des bisher planfestgestellten Flughafenausbaus beginnen. Denn mit der Inbetriebnahme des erweiterten Start- und Landebahnsystems am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld soll der Flughafen Berlin-Tegel geschlossen werden, auf dessen Nordteil derzeit die „Regierungsflüge“ zur Beförderung von Personen aus dem politisch-parlamentarischen Bereich sowie von Staats- und Regierungsgästen der Bundesrepublik Deutschland und der Begleitdelegationen abgefertigt werden. Es ist daher dringend erforderlich, rechtzeitig die entsprechende Infrastruktur für den Flugverkehr des Bundes am Standort Schönefeld zu schaffen.

Im Rahmen der Baumaßnahmen für das Änderungsvorhaben benötigt die FBS zur Aufrechterhaltung und Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Flugbetriebs die Ausweisung von temporären Rollbahnen. Die temporären Rollbahnen sind ausdrücklich nicht Gegenstand des Änderungsvorhabens. Sie werden in einem gesonderten Genehmigungsverfahren behandelt.

Die FBS hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Unterlage „Funktionalität des Flugbetriebs am Bestandsflughafen während der Baumaßnahmen vor Inbetriebnahme des Flughafenausbaus“ vom 11. Februar 2011 eingereicht. Die genannte Unterlage enthält eine

- Verkehrskapazitive Betrachtung durch den Wegfall von Abstell- und Abfertigungspositionen für Luftfahrzeuge
- Betrachtung der Rollwegbeziehungen unter Berücksichtigung der Ausgrenzung des Hochbaufeldes Bund - SF AA
- Betrachtung der Feuerwehr-Einsatzrettungswege, Betriebsstraßenführungskonzept
- Betrachtung von betrieblichen Anforderungen (z. B. befeuerungstechnische Aspekte bei Schlechtwetterbedingungen)
- Betrachtung der Sicherstellung von flugbetrieblichen Abläufen.

Der Bauablauf für das Änderungsvorhaben sieht vor, dass bereits vor Inbetriebnahme des erweiterten Start- und Landebahnsystems die Bauarbeiten von Anlagen im Bereich der Baufläche SF AA sowie der Rollbahn T beginnen. Die temporäre und nicht verfahrensgegenständliche Rollbahn J soll bis zur Inbetriebnahme des erweiterten Start- und Landebahnsystems bereits realisiert sein, weiterhin erfolgt bis zur Inbetriebnahme die Anbindung der Vorfelder Ramp 2 und Ramp 3 über die Rollbahnen A, H1, H3 und J. Der Betrieb des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld soll dabei im Wesentlichen keine Einschränkungen erfahren.

Die Errichtung von Hochbauten im Bereich der Baufläche BMVg und die Ausgrenzung des gesamten Änderungsvorhabens sollen erst nach Inbetriebnahme des erweiterten Start- und Landebahnsystems erfolgen.

Die Unterlage „Funktionalität des Flugbetriebs am Bestandsflughafen während der Baumaßnahmen vor Inbetriebnahme des Flughafenausbaus“ vom 11. Februar 2011 behandelt verschiedene Betriebszustände. Hinsichtlich der einzelnen Betriebszustände wird auf die genannte Unterlage Bezug genommen.

Im Ergebnis beeinflussen die verschiedenen Betriebszustände die Rettungswege zu Betriebsflächen und Gebäuden nur unwesentlich. Unter Berücksichtigung des in der genannten Unterlage enthaltenen zeitlichen Ablaufs der einzelnen Bauphasen bleibt die Funktionalität der Betriebsstraßen und der Rollbahnen des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld stets erhalten. Alle Betriebsbereiche bleiben erschlossen. Die Einsatzwegezeiten im Alarmfall bleiben dadurch stets unverändert.

Die FBS hat die genannte Unterlage am 16.02.2011 im Airline Operators' Committee (AOC) vorgestellt. Wesentliche Bedenken seitens der Nutzer des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld wurden nicht vorgetragen. Gefordert wurde eine rechtzeitige Abstimmung mit den Nutzern des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld sowie die Bereitstellung von Ersatzflächen für durch Bauarbeiten entfallende Flächen. Den gegebenen Hinweisen konnte die Planfeststellungsbehörde durch Auflagen Rechnung tragen. Für die eingeschränkten Vorfeldpositionen werden durch die FBS Alternativpositionen festgelegt und entsprechende Informationen an die Nutzer gegeben.

Nach eingehender Prüfung der vorgelegten Unterlage ist die Planfeststellungsbehörde zur Feststellung der Vereinbarkeit des Änderungsvorhabens mit den Belangen des Flugbetriebes auch während der Bauzeit des Änderungsvorhabens gelangt. Zur Gewährleistung der Sicherheit und Flüssigkeit des Flugbetriebs während der Bauphase vor Inbetriebnahme des erweiterten Start- und Landebahnsystems hat die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Einbeziehung der DFS, der LuBB, der Flughafenwerkfeuerwehr, der Nutzer und des MIL eine entsprechende Auflage (siehe Abschnitt A VI 1 Nr. 4) und A VI 6)) gefasst. Verbleibende geringfügige Beeinträchtigungen der Flüssigkeit des Flugbetriebs sind unter Berücksichtigung der vorrangigen öffentlichen Interessen am Änderungsvorhaben hinzunehmen. Hinsichtlich des Flugbetriebs ist damit durch Auflagen sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen eintreten können.

Die Planfeststellungsbehörde kam zu der Feststellung, dass die zeitnahe Realisierung des Änderungsvorhabens insoweit gewichtiger war als die einem zeitnahen Baubeginn des Änderungsvorhabens entgegenstehenden Belange. Diese mussten zurücktreten.

5.5 Höhenkonzept

Hinsichtlich der Erforderlichkeit der Anpassung des Höhenkonzepts wird auf obige Ausführungen verwiesen. Aufgrund der Anpassungen der Höhenfestlegungen im Vorfeldbereich ergeben sich keine Auswirkungen auf den unterirdischen Bahnhof bzw. die unterirdische Trasse der Bahnführung.

Bei der höhenmäßigen Gestaltung des Vorfeldbereiches des Änderungsvorhabens sind die vorgesehenen Nutzungen (z. B. Betankung, Enteisung, Entwässerung, Rollbeziehungen der Luftfahrzeuge) zu berücksichtigen. Der ICAO-konforme Höhenverbund ist gewährleistet, s. o. Zwangspunkte ergeben sich durch erforderliche Anschlüsse an vorhandene Flugbetriebsflächen bzw. sonstige Geländeflächen:

- Im Osten: Vorfeld (Ramp) 3 und Rollbahn H3
- Im Süden: Rollbahn H3 und Anbindung über Rollbahn H2 an den Rollbahnabschnitt Rollbahn T (ehemalige nördliche Start- und Landebahn)
- Im Westen: vorhandene Geländefläche der Flughafenrandstraße.

Der Vorfeldbereich AA/BMVg weist entlang der Bauflächen in Ost-West-Richtung kein Längsgefälle (0%) auf, um die Anbindung des Protokollbereiches und der Luftfahrzeugunterstellhallen für die Wartung an das Vorfeld zu gewährleisten. Die Faltung des Vorfeldes erfolgt im Wesentlichen in Nord-Süd Richtung. Die Faltung des vorhandenen Vorfeldes 3 wird in den Anschlussbereichen aufgenommen. Das Höhenkonzept ist in den Plänen B 2-89 bis B 2-92 dargestellt.

6 Bauplanungsrechtliche Zulässigkeit der Hochbauten auf den Bauflächen

Die Planfeststellungsbehörde hat sich hinsichtlich der ausgewiesenen Bauflächen und der dort vorgesehenen Hochbauten davon überzeugt, dass das Änderungsvorhaben den Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) entspricht.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Ausbauvorhaben am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld von seiner Gebietscharakteristik her am ehesten einem sonstigen Sondergebiet i. S. des § 11 Absatz 1 BauNVO bezeichneten Sondergebiet entspricht. Um im Rahmen der Planfeststellung eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, zieht die Planfeststellungsbehörde zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung regelmäßig die Obergrenzen des § 17 BauNVO entsprechend heran. Die Obergrenze der Baumassenzahl 10,0 wird vom Änderungsvorhaben nicht überschritten:

Die Grundfläche der Baufläche AA beträgt 37 448 m². Die max. Kubatur der Hochbauten beträgt ca. 60 000 m³. Die Baumassenzahl nach § 21 Absatz 1 BauNVO beträgt daher 1,6, gerundet 2,0 (60 000 m³ / 37 448 m²), so dass es einer gesonderten Begründung gemäß § 17 Absatz 2 BauNVO nicht bedurfte.

Die Grundfläche der Baufläche BMVg beträgt 40 595 m². Die max. Kubatur der Hochbauten beträgt ca. 400 000 m³. Die Baumassenzahl nach § 21 Absatz 1 BauNVO beträgt daher 9,9, gerundet 10,0 (400 000 m³ / 40 595 m²), so dass es einer gesonderten Begründung gemäß § 17 Absatz 2 BauNVO nicht bedurfte.

Betriebsflächen für mobile Geräte zur Abfertigung von Luftfahrzeugen sind im östlichen Bereich der Baufläche BMVg und östlich des Empfangsgebäudes in der Baufläche AA vorgesehen. Für die Befeuerung auf dem Vorfeld des Änderungsvorhabens sowie auf der Rollbahn H2 ist eine eigene Energieversorgungs- und Befeuerungsstation in der Baufläche AA vorgesehen.

Die nicht überbauten Grundstücksflächen der Bauflächen werden als unversiegelte und gärtnerisch gestaltete Vegetationsflächen angelegt, soweit keine Versiegelung aus betriebstechnischen Gründen oder aus Gründen des Grundwasserschutzes erforderlich ist. Der Anteil der Vegetationsflächen an der Gesamtfläche des Änderungsvorhabens beträgt mindestens

- 25 % für die Baufläche AA
- 12 % für die Baufläche BMVg.

Um den Belangen des Brandschutzes und des Feuerlösch- und Rettungswesen Rechnung zu tragen, wurden entsprechende Auflagen verfügt. Da Gegenstand des Änderungsvorhabens nur die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit und nicht bereits die konkreten Hochbauvorhaben sind - diese sind Gegenstand gesonderter bauordnungsrechtlicher Verfahren - berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde ausschließlich die von der FBS im Rahmen des Anhörungsverfahrens mitgeteilten Informationen. Danach gehen die derzeit vorhandenen Konzepte der Nutzer des Änderungsvorhabens davon aus, dass die Aufgabe des abwehrenden Brandschutzes (land- und luftseitig, Gebäude und Flugbetriebsflächen) vollumfänglich durch die Flughafenwerkfeuerwehr der FBS übernommen werden. Die Verantwortlichkeit für den vorbeugenden Brandschutz wird durch den Bund als „Bauherrenaufgabe“ wahrgenommen. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu eine Auflage (siehe Abschnitt A VI 5 Nr. 2) bis Nr. 4)) erlassen, die den vorbeugenden und abwehrenden Brandschutz für Gebäude sicherstellt.

Die DFS hat hinsichtlich der gebotenen Hindernisfreiheit keine Bedenken geäußert. Die von der LuBB übermittelte Stellungnahme zu Fragen der Einhaltung der Hindernisfreiheit bei den Hochbauvorhaben

sowie bezüglich der Einrichtung und des Betriebs der Baustelle stand dem Erlass des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses nicht entgegen, da Gegenstand dieses Verfahrens keine konkreten Bauvorhaben sind. Den geäußerten Bedenken konnte durch Auflagen (siehe Abschnitt A VI 2 und 6) Rechnung getragen werden, die sicher stellen, dass im Genehmigungsverfahren für die Hochbauten die Belange der LuBB berücksichtigt werden.

Da je nach Größe und Kubatur der Baufläche BMVg die Gefahr besteht, dass die Flugfunkempfangseinrichtungen am Gebäude „Block A“ nicht mehr die Signale des rollenden Flugzeugverkehrs im Funk Schatten der genannten Baufläche sowie entfernter Luftfahrzeuge in Richtung der genannten Baufläche empfangen können und das BAF erst nach Mitteilung der konkreten Beschaffenheit der geplanten Hochbauten genauere Hinweise geben kann, war eine entsprechende Auflage (siehe Abschnitt A VI 2 Nr. 3)) zu fassen.

Die im genannten Bereich geplanten Bauvorhaben sind im Rahmen des jeweiligen Verfahrens der DFS und dem BAF zur Stellungnahme zu übermitteln.

Die Ausweisung der neuen Bauflächen AA und BMVg stehen dem bisherigen Nutzungskonzept für die Unterbringung der Anlagen des Bundes nicht entgegen. Die verfahrensgegenständliche Erweiterung löst sich nicht von der planerischen Grundkonzeption des planfestgestellten Flughafenausbaus BBI, sondern führt sie unter Inanspruchnahme von planerisch verfügbaren Entwicklungsflächen fort.

Die Erforderlichkeit der Bauflächen AA und BMVg ist oben in Abschnitt C II 2.3 bereits dargestellt. Die genannten Bauflächen dienen der Abwicklung des protokollarischen und politisch-parlamentarischen Flugbetriebs am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld. Eine Überdimensionierung kann nicht festgestellt werden. Es handelt sich vielmehr um für die Abwicklung des spezifischen Bedarfs übliche Anlagen.

7 Innere und äußere Verkehrsanbindung des Änderungsvorhabens

Das Änderungsvorhaben verfügt über die notwendige Verkehrsanbindung. Straßenverkehrs- sowie straßen- und wegerechtliche Belange können dem Änderungsvorhaben nicht entgegengehalten werden.

7.1 Innere Verkehrsanbindung

Die innere Verkehrsanbindung des Änderungsvorhabens erfolgt über Betriebs- und Vorfeldstraßen. Eine Betriebsstraße verläuft entlang des westlichen Flughafensicherheitszaunes im Sicherheitsbereich des Flughafens und bindet die Baufläche AA und die Baufläche BMVg verkehrlich an. Sie ist durch einen Grünstreifen und eine Zaunanlage von den Flugbetriebsflächen getrennt. Eine weitere Betriebsstraße bindet die Anlagen des Bundes an das bestehende Betriebsstraßennetz des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld an.

Das Vorfeldstraßennetz orientiert sich an den vorgesehenen Abstellpositionen. Jeweils vor und hinter einer Positionsreihe sind Vorfeldstraßen angeordnet. Hiervon ausgenommen sind die Positionen P1, P2 und P3, die seitlich bedient werden, sowie die Positionen G1, G2 und G3, die im Übergang zur Rollbahn H3 keine Vorfeldstraße aufweisen. Die Breite der Vorfeldstraßen beträgt jeweils 10 m.

Neben den Vorfeldstraßen sind insbesondere am westlichen Rand des Vorfeldes des Änderungsvorhabens Parkflächen für Betriebsfahrzeuge und Bodenabfertigungsgerätschaften des Bundes und deren externen Dienstleistern vorgesehen.

Mit diesen Maßnahmen ist die innere Erschließung des Änderungsvorhabens ausreichend gesichert. Die Funktionsfähigkeit der Anlagen des Änderungsvorhabens ist hierdurch gewährleistet.

7.2 Äußere Verkehrsanbindung

Die äußere Verkehrsanbindung des Änderungsvorhabens erfolgt über die bestehende Flughafenrandstraße. Sie führt in nördliche Richtung bis zur Bundesstraße B 96a und fungiert als Hauptzufahrt zum Änderungsvorhaben. Die Trennung der Verkehre für das Änderungsvorhaben einerseits und den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld andererseits erfolgt bereits vor der bestehenden zentralen Kontrollstelle ZKS 2 östlich der Ramp 1. Der Zugang zu den Anlagen erfolgt über eine gesonderte ZKS. Generell hat die FBS für eine ausreichende, insbesondere angemessene und leistungsfähige Erschließung der öffentlich zugänglichen Flugplatzanlagen zu sorgen (siehe Abschnitt A VI 4 Nr. 1)).

Es ist gegebenenfalls aus Sicherheitsgründen erforderlich, die Zufahrt zur ZKS 2 sowie den Kreuzungsbereich zur B 96a für den öffentlichen Verkehr temporär zu sperren. Wenn die Flughafenrandstraße gesperrt wird, kann grundsätzlich die Zufahrt zur ZKS 2 alternativ über die Kirchstraße erfolgen. Bestimmte Großereignisse können allerdings weitergehende verkehrliche Einschränkungen verursachen, so dass dann auch diese Zufahrt entfallen kann.

Erfahrungsgemäß dauern Sperrungen je nach Gefährdungslage der Personen nur wenige Minuten (ca. fünf bis zehn Minuten). Im Jahresdurchschnitt ist von täglich zwei bis drei kurzfristigen Sperrungen in den genannten Bereichen auszugehen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der tägliche Durchschnittswert aufgrund der im Jahresverlauf ungleichmäßigen Verteilung der Sperrungen Schwankungen unterliegt. Anlässlich von Großereignissen wie zum Beispiel Gipfeltreffen können erheblich mehr Sperrungen pro Tag anfallen, während es ohne solche Großereignisse mitunter längere Zeit gar keine Sperrungen geben wird. Hinsichtlich der Minimierung von Verkehrsbeeinträchtigungen wurde die Auflage A VI 4 Nr. 2) erlassen.

Bei Staatsbesuchen von besonders gefährdeten Gästen (ca. zwei bis vier Ereignisse pro Jahr, z. B. Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika, Ministerpräsident des Staates Israel) kann es zu noch weiter reichenden Einschränkungen im gesamten Umfeld des Flughafens kommen. Die erforderlichen polizeilichen Maßnahmen werden dabei jeweils ereignisbezogen von der Landespolizei getroffen.

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte an der B 96a ist bei einer Anpassung der Steuerung der Lichtsignalanlagen an Änderungen des Verkehrsaufkommens gegeben.

7.3 Bewertung eingegangener Stellungnahmen

Die Gemeinde Schönefeld hat Bedenken gegen die im Einzelfall vorgesehene Nutzung der Kirchstraße vorgetragen und angeregt, die möglichen Verkehrsbelastungen des Änderungsvorhabens zu ermitteln. Gegebenenfalls seien daraus Maßnahmen zur Verbesserung des derzeitigen Ausbauszustandes der Kirchstraße abzuleiten. Dazu zählten u. a. Maßnahmen zur Standfestigkeit der Fahrbahn, der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Minderung der Lärmimmissionen. Diese Maßnahmen seien auf Kosten der Antragstellerin durchzuführen.

Aus den Antragsunterlagen ergeben sich bereits entsprechende Verkehrszahlen: Anhand der für das Änderungsvorhaben maßgebenden Flugzeugtypen der jeweiligen Luftfahrzeuggruppen wurden folgende Verkehrswerte für Flugbewegungen und darauf bezogene landseitige Fahrzeugbewegungen für das Prognosejahr 20XX ermittelt (vgl. Technischer Bericht, Seite 44):

Bezugsjahr 20XX	Flugzeug Bewegungen	PKW Abholer	Busse Abholer	PKW Personal
Flugbewegungen Gesamt (montags bis freitags)	4 868	35 194	768	15 372
davon: P 1, P 2, S 5	2 214	20 616	0	7 840
davon: S 6, S 7, S 8	452	9 512	768	2 576
davon: H	2 202	5 066	0	4 956
Flugbewegungen Gesamt (sonn- abends, sonn- und feiertags)	723	6 924	220	2 645
davon: P 1, P 2, S 5	385	3 683	0	1 428
davon: S 6, S 7, S 8	134	2 770	220	756
davon: H	204	471	0	461
Flugbewegungen in den sechs ver- kehrsreichsten Monaten (Mai bis Oktober)	3 039	19 926	488	9 140
davon: P 1, P 2, S 5	1 110	10 176	0	3 824
davon: S 6, S 7, S 8	278	5 952	488	1 600
davon: H	1 651	3 798	0	3 716
Flugbewegungen in den Nachtrandzei- ten (22:00 bis 24:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr)	294	2 636	56	1 030
davon: P 1, P 2, S 5	190	1 786	0	684

Bezugsjahr 20XX	Flugzeug Bewegungen	PKW Abholer	Busse Abholer	PKW Personal
davon: S 6, S 7, S 8	32	684	56	184
davon: H	72	166	0	162
Flugbewegungen in der Kernzeit der Nacht (00:00 bis 05:00 Uhr)	95	785	28	319
davon: P 1, P 2, S 5	36	336	0	128
davon: S 6, S 7, S 8	17	352	28	96
davon: H	42	97	0	95

Den Antragsunterlagen ist weiterhin ein Nachweis über Kapazitäten für die Landseite des Änderungsvorhabens zu entnehmen (vgl. Technischer Bericht Seite 53 ff, Anlagen). Die genannten Unterlagen sind nachvollziehbar und wurden im Anhörungsverfahren von den zuständigen Trägern öffentlicher Belange nicht in Zweifel gezogen. Daher wurde von einer weiteren Ermittlung der Verkehrsbelastungen des Änderungsvorhabens abgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde erwartet durch den Vollzug dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses keine erhebliche Steigerung des Verkehrsaufkommens, da dieser Beschluss weder zu einer Erhöhung der luftverkehrlichen Kapazität des Flughafens und der Zahl der Flugbewegungen führt, noch zu einer wesentlichen Erhöhung der Zahl zusätzlicher Arbeitsplätze, die durch den Ausbau am Flughafen generell neu geschaffen werden.

Das durch die Planänderung prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen beträgt < 1 % des für das Jahr 2020 prognostizierten Gesamtaufkommens am Knotenpunkt B 96a / Waltersdorfer Chaussee / Einfahrt Flughafen. Gemäß der Landesprognose 2020 der Straßenverwaltung des Landes Brandenburg (Stand 02.02.2007) wird für die B 96a im Bereich der Gemeinde Schönefeld eine durchschnittliche Verkehrsmenge an Werktagen (DTWw) von 39 000 Fahrzeugen prognostiziert. Die in der Landesprognose 2020 prognostizierten Verkehrszunahmen ergeben sich aus dem Betrieb des ausgebauten Flughafens insgesamt, unter Einschluss der im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 bereits vorgesehenen Verlagerung der „Regierungsflüge“ von Tegel nach Schönefeld.

Da die Kirchstraße nur im Einzelfall als Zufahrt zum Planänderungsbereich genutzt werden soll, erwartet die Planfeststellungsbehörde keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen. Um eine Überprüfung der Nutzungshäufigkeit der Zufahrt über die Kirchstraße zu ermöglichen, wurde die jährliche Erfassung der Nutzungen geregelt. Dies wurde durch entsprechende Auflagen (siehe Abschnitt A II 4 Nr. 4)) sicher gestellt. Im Rahmen der Abwägung war es nicht gerechtfertigt, die nachgesuchte Änderung zu versagen, bis sich die zum Flughafen führenden Straßen im idealen Ausbauzustand befinden. Dies zum einen, weil dieser Änderungsplanfeststellungsbeschluss keine Kapazitätserhöhung beinhaltet, zum anderen benötigt die FBS für ihre Planungen angesichts der zahlreichen Nutzerinteressen und der Komplexität der Bauvorhaben ein hohes Maß an Rechtssicherheit. Unter Berücksichtigung der vorran-

gigen öffentlichen Interessen am Änderungsvorhaben ist die Nutzung der Kirchstraße im Einzelfall letztlich hinzunehmen.

Die von der Gemeinde Schönefeld angeregte Prüfung von Maßnahmen zur Verbesserung des derzeitigen Ausbauzustandes der Kirchstraße ist durch das vorliegende Änderungsvorhaben nicht veranlasst und daher gegenwärtig nicht notwendig.

Die im Anhörungsverfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange der Straßenverwaltung des Landes Brandenburg äußerten hinsichtlich der äußeren Verkehrsanbindung des Änderungsvorhabens keine Bedenken. Der LS wies lediglich darauf hin, dass bei Leitungsänderungen oder Neuverlegungsmaßnahmen außerhalb des Geländes des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld auf Grundstücken klassifizierter Straßen durch die Versorgungsunternehmen Gestattungen bei den Baulastträgern zu beantragen sind. Dem Hinweis konnte durch eine Auflage (siehe Abschnitt A VI 4 Nr. 3)) Rechnung getragen werden.

8 Schienenanbindung

Auswirkungen des Änderungsvorhabens auf die Schienenanbindung erwartet die Planfeststellungsbehörde nicht. Die schienenseitige Erschließung des Flughafens wird durch das Änderungsvorhaben nicht berührt. Die Deutsche Bahn Netz AG teilte mit, dass gegen das Änderungsvorhaben keine Einwände bestehen.

9 Fluglärm

Das Änderungsvorhaben führt gegenüber dem im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 zugelassenen Flugbetrieb zu keiner Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen und der damit verbundenen, bereits bewältigten Lärmbelastung des Flughafenumfelds gegenüber der bisherigen Planfeststellung. Die Auswirkungen der aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen resultierenden Geräusche waren daher nur insoweit zu ermitteln und abzuwägen, als sich Belastungen der Umgebung durch zusätzlichen Fluglärm in Folge des Änderungsvorhabens ergeben.

Unter Lärmschutzgesichtspunkten war zu berücksichtigen, dass das Änderungsvorhaben gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld 13. August 2004 bei gleicher Anzahl der Flugbewegungen veränderte Abstellpositionen der Luftfahrzeuge vorsieht sowie Veränderungen im Flugzeugmix aufgrund der Konkretisierung der Flughafenutzung durch den Bund auftreten.

Die vorhabensbedingte Zunahme des Fluglärms liegt bei max. 0,1 dB(A) des energieäquivalenten Dauerschallpegels in der Gemeinde Schönefeld. Dies ergibt sich zunächst aus der Unterlage 9 „Schalltechnisches Gutachten über die Auswirkungen der Planänderung 21 auf die Fluglärmbelastung“, Stand Mai 2010. Mit der genannten Unterlage übereichte die FBS das der Fluglärmrechnung zugrundeliegende Datenerfassungssystem (DES) 20XXB. Referenzfall für die Lärmbetrachtungen war die Planergänzung „Lärmschutzkonzept BBI“. Prognosefall war das Änderungsvorhaben.

Im Rahmen weiterer Fluglärmrechnungen wurde bei der Überprüfung der Ausgangsdaten des schalltechnischen Gutachtens mit dem Stand Mai 2010 festgestellt, dass bei den vorangegangenen Berechnungen infolge einer fehlerhaften Datenübernahme bei den erforderlichen Änderungen der Zuordnung von Rollbewegungen zu und von Abstellpositionen auf den Vorfeldern die Zuordnung des Betriebs der Hilfsgasturbinen (Auxiliary Power Unit - APU) zu den entsprechenden Abstellpositionen versehentlich nicht geändert worden war.

Dieser Fehler wurde korrigiert. Es wurde ein „Änderungsprotokoll zum Schalltechnischen Gutachten über die Auswirkungen des Planänderungsantrages 21 auf die Fluglärmbelastung“ erstellt. Die FBS überreichte der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 15.02.2011 ein neues schalltechnisches Gutachten, Stand 2. Februar 2011, sowie ein korrigiertes DES 20XXB. Das korrigierte DES 20XXB weist als Stand den Januar 2011 aus.

Die vorhabensbedingte Zunahme des Fluglärms liegt auch unter Berücksichtigung des korrigierten schalltechnischen Gutachtens, Stand 2. Februar 2011, weiterhin bei max. 0,1 dB(A) des energieäquivalenten Dauerschallpegels.

Bei der Neuberechnung wurde ebenfalls festgestellt, dass - gegenüber den Berechnungen vom Mai 2010 - nur an den Immissionsorten Agl 1 und Agl 2 in Altglienicke sowie an den Immissionsorten Scö 1 bis Scö 11 in Schönefeld Veränderungen der Fluglärmbelastung zu verzeichnen sind. Diese Veränderungen bestehen ausnahmslos in einer Verringerung der im Jahr 2010 berechneten Fluglärmbelastung im Umfeld des Nordbereiches des Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld. Einer erneuten Auslegung des korrigierten schalltechnischen Gutachtens mit dem Stand 2. Februar 2011 bedurfte es deshalb nicht. Das schalltechnische Gutachten ist nach der erfolgten Korrektur nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde methodisch nicht mehr zu beanstanden.

Die durch das Änderungsvorhaben verursachten Fluglärm erhöhungen in Höhe von jeweils 0,1 dB(A) des energieäquivalenten Dauerschallpegels finden in beiden schalltechnischen Gutachten tagsüber jeweils am Immissionsort Was 2 und nachts in gleicher Höhe an den Immissionsorten Was 2 und Was 3 statt.

Alle hier betrachteten Geräuschimmissionen werden durch den bereits genehmigten Flugbetrieb verursacht. Denn der Flugbetrieb am Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ ist - abgesehen von den festgesetzten flugbetrieblichen Beschränkungen und dem Auflagenvorbehalt nachträglicher Schutzanordnungen - im Rahmen der technischen Bahnkapazität unbeschränkt zugelassen.

Die durch das Änderungsvorhaben hervorgerufene Erhöhung der Fluglärmbelastung um max. 0,1 dB(A) ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unerheblich. Deshalb stehen Belange des Lärmschutzes dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Im Einzelnen:

9.1 Vereinbarkeit des Änderungsvorhabens mit den Belangen des Fluglärmschutzes

Das Änderungsvorhaben ist auch im Hinblick auf Lärmschutzinteressen mit den Belangen des Fluglärmschutzes vereinbar. Die Lärmschutzbelange sind in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingegangen. Durch die bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 festgesetzten Auflagen zum Flugbetrieb sowie zum Schallschutz ist sichergestellt, dass Auswirkungen auch bei Realisierung des Änderungsvorhabens das zulässige Maß nicht übersteigen. Soweit die Fluglärm auswirkungen unter dem zulässigen Maß bleiben, sind sie zumutbar, da die für das Änderungsvorhaben sprechenden Belange überwiegen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die durch das Änderungsvorhaben verursachten Fluglärm auswirkungen ermittelt und die hierzu vorgelegten Unterlagen der FBS sorgfältig geprüft. Es bestehen keine Zweifel an der korrekten Ermittlung und Darstellung der Fluglärm belastungen. Die anerkannten Methoden der Wissenschaft haben Anwendung gefunden.

Die bereits verfügbaren Betriebsbeschränkungen und angeordneten Schutzauflagen minimieren die Fluglärm belastung auch in der Umgebung des Änderungsvorhabens auf ein zumutbares Maß.

9.1.1 Erfolgte Anpassungen im DES 20XXB

Das DES 20XXB enthält gegenüber dem der Planergänzung „Lärmschutzkonzept BBI“ folgende Anpassungen:

Es erfolgten zunächst Änderungen der Abstellpositionen. Da der westliche Teil im Norden des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nunmehr für die Anlagen des Bundes vorgesehen ist, fielen die Abstellpositionen Ramp3N1, Ramp3S1 und Ramp2N auf den Vorfeldern, die ursprünglich für die Allgemeinen Luftfahrt und sonstige Verkehre vorgesehen waren, im DES 20XXB weg. Aufgrund der Verlagerung der sonstigen Luftfahrzeuge in andere Vorfeldbereiche entfiel zusätzlich die nicht mehr benötigte Position Ramp3N. Die drei ausgewiesenen Abstellflächen für Hubschrauber wurden zu einer Position zusammengefasst. Der Hubschrauberabstellplatz und somit die Hubschrauberstrecken HS_11, HS_17, HS 19 und HS_35 wurden entsprechend verlagert. Zur Kennzeichnung der neuen Situation wurde den Strecken die Endung „_neu“ angehängt. Für Hubschrauber, die nicht im Protokollbereich abgestellt werden können, wurde ein neuer Abstellbereich auf der Ramp 1 eingerichtet. Diese neuen Strecken erhielten die Bezeichnungen HS_11_2, HS_17_2, HS 19_2 und HS_35_2. Für den Protokollbereich wurden die Positionen LW1 bis LW6, G1 bis G4 sowie P1 bis P3 angelegt.

Weiterhin erfolgten Änderungen bei der Belegung der Positionsbereiche. Die Flugbewegungen des Bundes und ihrer Gäste einschließlich der Hubschrauberbewegungen wurden auf die neu angelegten Positionen im Planänderungsbereich verteilt. Aufgrund der vorgelegten Verkehrsprognose mussten Hubschrauberbewegungen unter Beibehaltung der Gesamtanzahl innerhalb der Klassen umverteilt werden. Die im DES bisher nicht vorhandenen Bewegungen der Klasse H 1.0 wurden eingefügt und bei der Klasse H 1.1 entsprechend reduziert. 62 fehlende Tagbewegungen der Klasse H 2.1 wurden der Klasse H 2.2 entnommen. Zwei fehlende Nachtbewegungen der Klasse H 2.1 und vier der Klasse H 2.2 wurden der Klasse H 1.2 entnommen. Bei den Bewegungen von Flugzeugen wurden die bisher nicht vorhandenen Bewegungen in der Flugzeugklasse S 8 aus der Klasse S 7 entnommen und vier nächtliche Flugbewegungen der Klasse S 6.2 entnommen und in die Klasse S 6.3 verschoben. Neben dem Protokollbereich verblieben im Norden des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld aus Platzgründen nur Flüge, die der Allgemeinen Luftfahrt zuzurechnen sind. Alle Flugzeugbewegungen der Klassen S 5.2 und darüber wurden in den Abstellbereich B des zentralen Abfertigungsbereichs des Flughafens verlagert.

Schließlich erfolgte eine Änderung bei der Bahnbelegung. Flugzeuge, die in den Abstellbereich B des zentralen Abfertigungsbereichs des Bestandsflughafens verlagert wurden, mussten gleichzeitig von der Bahn 25RV/07LV auf die Bahn 25R/07L verlagert werden.

Letztlich wurden die für den Betrieb der Hilfsgasturbinen angegebenen Laufzeiten geändert. Die von den Nutzern des Protokollbereichs des Bundes genannten Laufzeiten der Hilfsturbinen wurden für die Protokollpositionen übernommen.

9.1.2 Ermittlung der Fluglärmbelastung

Zur Ermittlung der Unterschiede zwischen den für den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009 einerseits und den für den Planänderungsantrag Nr. 21 andererseits berechneten Ergebnissen der jeweils nach den Berechnungsvorschriften der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen - 1. FlugLSV) ermittelten Fluglärmbelastungen hat der Träger des Vorhabens das schon erwähnte schalltechnische Gutachten über die Auswirkungen der Planänderung 21 auf die Fluglärmbelastung, Stand 2. Februar 2011, eingereicht.

Im genannten Gutachten wurden folgende Fluglärmkonturen neu bestimmt:

- Fluglärmkonturen für den energieäquivalenten Dauerschallpegel L_{Aeq} von 60 und 62 dB(A) außen für den Tag (06:00 bis 22:00 Uhr),
- Fluglärmkonturen für den energieäquivalenten Dauerschallpegel L_{Aeq} von 50 dB(A) außen für die Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr),
- Fluglärmkonturen für das NAT-Kriterium L_{Amax} 6 mal 70 dB(A) außen für die Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr).

Des Weiteren wurde eine Neuberechnung der Fluglärmbelastung an 111 bereits im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren festgelegten Immissionsorten im Umfeld des Flughafens und sieben zusätzlichen Immissionsorten in der Ortslage Schönefeld durchgeführt und deren Ergebnisse mit den für die gemäß 1. FlugLSV für das o.g. Planergänzungsverfahren „Lärmschutzkonzept BB“ ermittelten Ergebnissen verglichen.

Da die Auswirkungen des Fluglärms nur insoweit zu prüfen und abzuwägen sind, als sich Belastungen der Umgebung durch zusätzlichen Fluglärm des Änderungsvorhabens ergeben, ist die vorgenommene Differenzbetrachtung nicht zu beanstanden.

9.1.3 Veränderungen der Fluglärmbelastung durch das Änderungsvorhaben im Vergleich mit den der Fluglärmkonturen gemäß 1. FlugLSV aus dem Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“

Beim Vergleich mit den gemäß der 1. FlugLSV im Rahmen des o.g. Planergänzungsverfahrens ermittelten Fluglärmkontur von 62 dB(A) außen am Tage (Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich) war festzustellen, dass sich die im Zuge des hier betrachteten Planänderungsvorhabens ermittelte Kontur in weiten Bereichen nicht von der Kontur des Planergänzungsbeschlusses unterscheidet.

Im Kartenwerk sichtbare Veränderungen der Fluglärmkonturen durch das Änderungsvorhaben ergeben sich nur im Bereich von Schönefeld. Dabei verringern sich die von der 62 dB(A) - Isolinie umschlossenen Flächen im Bereich nördlich der bestehenden Abfertigungsgebäude des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld durch eine Verschiebung der Isolinie um ca. 180 m nach innen, im Bereich nordöstlich der derzeit genutzten Passagierabfertigungsgebäude im Norden des Flughafens um ca. 125 m nach innen und im Bereich der Kirchstraße von ca. 65 m nach innen.

Für das Nachtschutzgebiet ergibt sich ein nahezu gleiches Bild. Die Veränderungen bei den im Nachtschutzgebiet gelegenen Flächen fallen ähnlich aus. Nördlich des bestehenden Abfertigungsgebäudes des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld verschiebt sich die Grenze der Nachtkontur um ca. 240 m nach innen (nur Verkehrsanlage betroffen), nordöstlich um ca. 120 m nach innen und im Bereich der Kirchstraße / Mittelstraße um ca. 65 m nach innen.

Somit ergibt sich durch das Änderungsvorhaben eine Verkleinerung der von den relevanten Fluglärmkonturen umschlossenen Flächen im Norden des Flughafens.

9.1.4 Ermittlung von Veränderungen der Fluglärmbelastung durch Vergleich der Fluglärmbelastung an den ausgewählten Nachweisorten

Um eine Aussage über die sich aus dem Änderungsvorhaben ergebenden möglichen Veränderungen der Fluglärmbelastung an den vorgegebenen Nachweisorten im Umfeld des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zu erhalten, wurden für diese gemäß 1. FlugLSV die energieäquivalenten Dauerschallpegel

für den Tag und die Nacht berechnet und mit den für den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ ebenfalls gemäß 1. FlugLSV ermittelten Werten verglichen.

Eine Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels in Höhe von jeweils 0,1 dB(A) ist danach nur im Ortsteil Waßmannsdorf am Immissionsort Was 2 am Tag und an den Immissionsorten Was 2 und Was 3 in der Nacht zu erwarten.

In der übrigen Ortslage von Schönefeld sind keine Erhöhungen des energieäquivalenten Dauerschallpegels am Tage zu erwarten. Vielmehr ergibt sich durch die Einrichtung einer neuen Hubschrauberabstellfläche und die Verlagerung bisher vorgesehener Hubschrauberabstellflächen sowie durch die fast vollständige Verlegung der Rollbewegungen und des Betriebs von Hilfsgasturbinen der Flugzeuggruppe S 6.1 von den Abstellpositionen des Nordbereiches auf die zentrale Abstellfläche eine deutliche Verringerung der Fluglärmbelastung von -0,6 dB(A) bis -2,8 dB(A) am Tag und von -0,4 dB(A) bis -2,3 dB(A) in der Nacht an den Immissionsorten im gesamten Umfeld des Nordbereiches des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld.

9.1.5 Berücksichtigung des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses „Baufläche für sonstige Flughafeneinrichtungen SF 1 und Vorfeldbereich“ vom 17. Februar 2011

Da der Änderungsplanfeststellungsbeschlusses „Baufläche für sonstige Flughafeneinrichtungen SF 1 und Vorfeldbereich“ vom 17. Februar 2011 ebenfalls geringfügige Veränderungen der Fluglärmbelastung in Höhe von 0,1 dB(A) des energieäquivalenten Dauerschallpegels im Umfeld des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld verursacht, hat die Planfeststellungsbehörde dessen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung im vorliegenden Verfahren vorsorglich mitbetrachtet.

Durch den genannten Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 17. Februar 2011 kommt es aber nur an den Immissionsorten Sec 4 und Sec 5 zu Erhöhungen von 0,1 dB(A) des energieäquivalenten Dauerschallpegels. Die im schalltechnischen Gutachten behandelten Immissionsorte in Selchow (Sec 1 bis Sec 3) weisen durch das Änderungsvorhaben tagsüber und nachts Pegeldifferenzen von 0,0 dB(A) bis -0,1 dB(A) des energieäquivalenten Dauerschallpegels auf. Sie werden durch das verfahrensgegenständliche Änderungsvorhaben nicht berührt. Daher erwartet die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung des genannten Änderungsplanfeststellungsbeschlusses keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens.

9.2 Einbeziehung des neuen Flugroutenkonzepts der DFS für die Flugverfahren in die Differenzbetrachtung

Aufgrund des Vorschlages der DFS zur Gestaltung der An- und Abflugverfahren in der Sitzung der Kommission gemäß § 32b LuftVG (Fluglärmkommission) für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 06. September 2010 forderte die Planfeststellungsbehörde die FBS mit Schreiben vom 07.09.2010 auf, den Nachweis zu erbringen, dass auch bei Nutzung der nunmehr vorgeschlagenen Abflugverfahren keine Veränderungen der Auswirkungen des Änderungsvorhabens auf die Fluglärmbelastung im Verhältnis zu den bisher vorgelegten Ergebnissen eintreten werden.

Für die Erstellung dieses Nachweises reichte die FBS zunächst eine „Beurteilung der Auswirkungen der neuen Flugverfahren für den Flughafen Berlin Brandenburg International auf die Ergebnisse der schalltechnischen Beurteilung des Planänderungsantrages Nr. 21“ ein. Ergebnis der genannten Beurteilung war, dass auch bei Berücksichtigung der von der DFS im September 2010 der Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vorgestellten neuen Flugverfahren für den ausgebauten Flughafen, die gegenüber der ersten Grobplanung der DFS nicht mehr eine weitgehende Bündelung der Flugrouten, sondern deren breite Auffächerung vorsahen, für den Planänderungsantrag Nr. 21 „keinerlei Veränderungen bei den bisher errechneten Differenzen der Ergebnisse der Fluglärm-

berechnungen zwischen den „Null-Varianten“ der bisherigen und neuen Flugverfahren und dem Antrag zu erwarten“ sind.

Da die genannte Beurteilung keinen rechnerischen Nachweis enthielt, forderte die Planfeststellungsbehörde von der FBS eine neue Fluglärmrechnung nach. Ziel der Nachforderung war es, die Differenzbetrachtung auf einer rechnerischen Grundlage nachvollziehen zu können, nicht dagegen, den neuen Flugroutenvorschlag im Rahmen dieses Planänderungsverfahrens zu berücksichtigen. Denn die endgültige Festlegung der Flugverfahren für den ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld obliegt nicht der Planfeststellungsbehörde, sondern dem BAF und wird erst zu einem späteren Zeitpunkt kurz vor der Inbetriebnahme der neuen südlichen Start- und Landebahn des Flughafenausbaus BBI erfolgen.

Als rechnerischen Nachweis reichte die FBS das „Schalltechnisches Gutachten über die Auswirkungen der Planänderung 21 auf die Fluglärmbelastung (DFS-Flugrouten September 2010)“, Stand 11. Februar 2011, sowie das der Fluglärmrechnung zugrunde liegende DES 20XXB_F_1, Stand 26. Januar 2011, nach.

Die Berechnungen wurden auf der Grundlage des neuen Flugroutenkonzepts der DFS und der durch das Änderungsvorhaben veränderten Betriebsabläufe durchgeführt. Dazu wurde zunächst - als neue Nullvariante - das DES 20XXL des Planergänzungsverfahrens „Lärmschutzkonzept BBI“ an das neue Flugroutenkonzept angepasst und ein neues Datenerfassungssystem DES 20XXL_F_1 erstellt. Sodann wurde das bisher für das Änderungsverfahren maßgebliche DES 20XXB an das neue Flugroutenkonzept angepasst und ein neues Datenerfassungssystem DES 20XXB-F_1 erstellt.

Zur Ermittlung der Unterschiede zwischen den für den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ entsprechend den Berechnungsvorschriften der 1. FlugLSV berechneten Ergebnissen und den Ergebnissen für den Planänderungsantrag Nr. 21 hat die FBS unter Berücksichtigung des neuen Flugroutenkonzepts der DFS das schalltechnische Gutachten über die Auswirkungen der Planänderung 21 auf die Fluglärmbelastung (DFS-Flugrouten September 2010), Stand 11. Februar 2011, eingereicht. Im genannten Gutachten wurden folgende Fluglärmkonturen neu bestimmt:

- Fluglärmkonturen für den energieäquivalenten Dauerschallpegel L_{Aeq} von 60 und 62 dB(A) außen für den Tag (06:00 bis 22:00 Uhr),
- Fluglärmkonturen für den energieäquivalenten Dauerschallpegel L_{Aeq} von 50 dB(A) außen für die Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr),
- Fluglärmkonturen für das NAT-Kriterium L_{Amax} 6 mal 70 dB(A) außen für die Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr).

Des Weiteren wurde unter Berücksichtigung des neuen Flugroutenkonzepts eine Neuberechnung der Fluglärmbelastung an 111 bereits im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren festgelegten Immissionsorten im Umfeld des Flughafens und sieben zusätzlichen Immissionsorten in der Ortslage Schönefeld durchgeführt. Deren Ergebnisse wurden mit den für den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ gemäß 1. FlugLSV ermittelten Ergebnissen verglichen.

9.2.1 Veränderungen der Fluglärmkonturen bei Zugrundelegung des neuen Flugroutenkonzepts der DFS

Beim Vergleich der gemäß der 1. FlugLSV im Rahmen des Planergänzungsverfahrens „Lärmschutzkonzept BBI“ ermittelten Fluglärmkontur von 62 dB(A) außen am Tage (Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich) mit der für das Änderungsvorhaben ermittelten Kontur - jeweils unter Zugrundelegung des neuen Flugroutenkonzepts der DFS - war festzustellen, dass sich die Kontur für den Planände-

rungsantrag Nr. 21 in weiten Bereichen nicht von der Kontur für den Planergänzungsbeschluss unterscheidet.

Geringfügige Veränderungen der Fluglärmkontur durch das Änderungsvorhaben ergeben sich nur im Bereich des Ortsteils Schönefeld, wobei sich die von der 62 dB(A) - Isolinie umschlossene Flächen durch eine Verschiebung nach innen verringern, und zwar im Bereich nördlich der bisherigen Abfertigungsgebäude des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld um ca. 175 m, im Südteil der Kirchstraße um ca. 90 m und im Bereich östlich des bestehenden Abfertigungsgebäudes des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld um ca. 130 m.

Die Veränderungen der Fluglärmkontur für das Nachtschutzgebiet betroffenen Flächen fallen ähnlich aus. Nördlich des bestehenden Abfertigungsgebäudes des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld verschiebt sich die Nachtkontur um ca. 150 m, östlich und westlich des Nordbereiches des Flughafens um ca. 90 m nach innen.

Auch unter Zugrundelegung des neuen Flugroutenkonzepts der DFS vom September 2010 ergäbe sich somit eine Verkleinerung der von den relevanten Fluglärmkonturen umschlossenen Fläche.

9.2.2 Veränderungen der Fluglärmbelastung an den ausgewählten Nachweisorten bei Zugrundelegung des neuen Flugroutenkonzepts der DFS

Um eine Aussage über die sich aus dem Änderungsvorhaben ergebenden Veränderungen der Fluglärmbelastung an den 118 Immissionsorten im Umfeld des Flughafens zu erhalten, wurden für diese Immissionsorte der energieäquivalente Dauerschallpegel für den Tag und für die Nacht berechnet und mit den für den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ gemäß 1. FlugLSV ermittelten Werten verglichen, jeweils unter Berücksichtigung des neuen Flugroutenkonzepts der DFS.

Hiernach ist eine Zunahme der Fluglärmbelastung durch den energieäquivalenten Dauerschallpegel in Höhe von jeweils ca. 0,1 dB(A) am Tage und in der Nacht nur am Immissionsort Was2 zu erwarten. An den übrigen in der Ortslage Schönefeld gelegenen Immissionsorten sind nur Verminderungen des energieäquivalenten Dauerschallpegels am Tag und in der Nacht zu erwarten.

Es wird Bezug genommen auf das genannte schalltechnische Gutachten.

9.3 Zugrundelegung der von der DFS geplanten Flugverfahren Juli 2011

Auch bei Zugrundelegung der von der DFS nach Beratungen mit der Fluglärmkommission zur Genehmigung beim BAF eingereichten Flugverfahren für den Betrieb des ausgebauten Flughafens (Stand 4. Juli 2011), erwartet die Planfeststellungsbehörde keine sich durch das Änderungsvorhaben ergebenden erhebliche nachteilige Auswirkungen. Die Abflugrouten von der nördlichen Start- und Landebahn des Ausbaivorhabens orientieren sich nach dem überarbeiteten Konzept wieder stark am ursprünglichen Grobkonzept der DFS, das dem Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 zugrunde liegt. Im Nahbereich des Flughafens schlägt die DFS für Abflüge von der nördlichen Start- und Landebahn Flugrouten vor, die geradeaus verlaufen. Die Abflugrouten von der neuen südlichen Start- und Landebahn weisen gegenüber der alten Grobplanung nunmehr eine Divergenz bzw. Abkurvung nach Süden auf, die dazu führt, dass die Lärmbelastungen teilweise von Norden nach Süden verlagert werden, also die Fluglärmbelastung im Bereich des im Norden gelegene Änderungsvorhaben verringert wird.

9.4 Keine wesentliche Veränderung der 70 dB(A)-Kontur zu erwarten

Vor dem Hintergrund der Bedeutung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze hat sich die Planfeststellungsbehörde gesondert mit der 70 dB(A)-Kontur des Entschädigungsgebietes Übernahmeanspruch befasst. Hinsichtlich dieser Kontur erwartet die Planfeststellungsbehörde durch das Änderungsvorhaben keine wesentlichen Veränderungen.

Die im schalltechnischen Gutachten, Stand 2. Februar 2011, dargestellten energieäquivalenten Dauerschallpegel erreichen tagsüber nur an drei Immissionsorten (Gla2, Kib1, Kib3) Werte von 70,0 dB(A) und mehr. An den Immissionsorten Gla2 und Kib3 führt das Änderungsvorhaben zu keiner Veränderung (Differenz jeweils 0,0 dB(A)). Am Immissionsort Kib1 wird die Lärmbelastung sogar um 0,1 dB(A) reduziert (von 70,2 dB(A) auf 70,1 dB(A)).

Die im schalltechnischen Gutachten, Stand 11. Februar 2011, dargestellten energieäquivalenten Dauerschallpegel unter Zugrundelegung des neuen Flugroutenkonzepts der DFS vom September 2010 erreichen tagsüber nur an zwei Immissionsorten (Gla2, Kib 3) unverändert Werte von 70,0 dB(A) und mehr (Differenz jeweils 0,0 dB(A)).

9.5 Bewertung der Stellungnahme der Fluglärmkommission

Die Fluglärmkommission für den Flughafen Schönefeld teilte im Anhörungsverfahren mit, dass gegen das Änderungsvorhaben grundsätzlich keine Einwände bestünden. Entschiedene Einwände würden aber erhoben, wenn mit dem Änderungsvorhaben zusätzliche Nachtflüge verbunden wären.

Anhaltspunkte für einen zusätzlichen Nachtflugbedarf oder überhaupt für einen Bedarf an zusätzlichen mit dem Änderungsvorhaben verbundenen Flugbewegungen liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Der Nachtflugbedarf für „Regierungsflüge“ im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ ausführlich behandelt worden. „Regierungsflüge“ sind dabei als „Sonstiger Luftverkehr“ berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei im Verkehrssegment der „Regierungsflüge“ einschließlich der Flüge bei Staatsbesuchen einen standortspezifischen Bedarf sowohl in den Randzeiten als auch in der Kernzeit der Nacht für gegeben angesehen. Berücksichtigung hat u. a. auch die Verlegung der Anteile der Kurz-, Mittel- und Langstreckenflotte der Flugbereitschaft des BMVg von Bonn nach Berlin gefunden. Die Planfeststellungsbehörde ist zum Ergebnis gekommen, dass die Lärmschutzinteressen der Betroffenen hinter dem öffentlichen Interesse an der Durchführung von „Regierungsflügen“ in der Nacht zurückzutreten haben und hat insofern die entstehende Belastung der Betroffenen durch Fluglärm für zumutbar gehalten. Das Änderungsvorhaben gibt keinen Anlass für eine andere Beurteilung.

Ausgangspunkt der eingereichten Unterlagen zur Ermittlung der durch das Änderungsvorhaben verursachten Fluglärmbelastung sind die stets unverändert gebliebenen Flugbewegungszahlen. Die Randbedingungen der „Regierungsflüge“ verändern sich durch das Änderungsvorhaben nicht.

Daher stehen Einwände der Fluglärmkommission dem Änderungsvorhaben nicht entgegen.

9.6 Bewertung der Stellungnahmen sonstiger Träger öffentlicher Belange

Der Forderung der Gemeinde Schönefeld, die Fluglärmbelastungen für die Nachweisorte im Umfeld zu prüfen und gegebenenfalls geeignete Schallschutzmaßnahmen durchzuführen, ist im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 vollumfänglich Rechnung getragen. Dies geschieht auch hier.

Das MUGV teilte im Anhörungsverfahren mit, dass in den Antragsunterlagen eine Betrachtung zu Änderungen der NAT-Werte an den Einzelnachweisorten nicht enthalten sei. Eine quantitative Angabe zu Veränderungen liege daher nicht vor. Die leichte Verschiebung der Luftfahrzeuggruppen im Rahmen des Änderungsvorhabens zu schwereren Maschinen lasse an einzelnen Immissionsorten eine leichte Erhöhung der NAT-Werte erwarten. Eine Quantifizierung sei von der FBS nachzureichen.

Im Rahmen der eingereichten Fluglärmrechnungen wurden im Nachtzeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate lediglich vier Luftfahrzeuge der Klasse S 6.2 auf die Klasse S 6.3 verlagert. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine unerhebliche Verschiebung der Luftfahrzeuggruppen und daher in Bezug auf die jeweiligen NAT-Werte an den Immissionsorten vernachlässigbar. Die Verlagerung von zwei weiteren Luftfahrzeugen der Klasse S 7 auf S 8 wirkt sich rechentechnisch nicht nachteilig aus, weil diesen Klassen identische Fluglärmemissionsdaten zugrunde liegen. Da das Steigverhalten der Luftfahrzeuge der Klasse S 8 besser ist, erwartet die Planfeststellungsbehörde eher einen gegenteiligen Effekt.

Das MUGV führte weiter aus, dass eine Überprüfung der absoluten Größe des Tagschutzgebietes bzw. des Nachtschutzgebietes nicht erfolgen könne. Zwar sei die formale Übereinstimmung des Datenerfassungssystems DES 20XXB mit der AzD und der AzB festzustellen, jedoch mangle es für eine Prüfung der inhaltlichen Konsistenz an der notwendigen Transparenz, insbesondere hinsichtlich der Flugbewegungsprognose und der Alpha-Matrix. Veränderungen innerhalb der Flugbewegungsprognose sowie der Alpha-Matrix könnten einen beträchtlichen Einfluss auf die Größe der Schutzgebiete haben.

Wie bereits ausgeführt, wurde im Rahmen des Änderungsvorhabens der Flugzeugmix nur minimal geändert. Die Verschiebung der Luftfahrzeuggruppen ist in Bezug auf die NAT-Werte an den Immissionsorten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vernachlässigbar. Zudem basieren die Veränderungen der Dauerschallpegel auf den Änderungen beim Bodenlärm. Die Flugbewegungsprognose des BMVg für „Regierungsflüge“ ist durch die bisher im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 verwendete Verkehrsprognose abgedeckt. Weitere Änderungen ergeben sich durch die Verlagerung von Abstellpositionen (Bodenlärm) und als Folge hiervon durch die Nutzung anderer Startpunkte. Da die Startpunkte jedoch nur minimal versetzt sind (300 m) und die Anzahl der verlagerten Luftfahrzeuge in der Masse der Gesamtflugbewegungen untergeht, ist die zu erwartende Änderung minimal. Dies zeigt sich auch in den unverändert bleibenden Dauerschallpegel an entfernten Immissionsorten. Da die Verlagerungen nur in sehr geringem Umfang vorzunehmen waren, fand die Alpha-Matrix aus dem Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zugrunde liegenden DES 20XXL Anwendung.

Die Erklärungen zu in den Antragsunterlagen verwendeten Bezeichnungen, deren Fehlen die SenGUV gerügt hat, sind den Antragsunterlagen, namentlich den beantragten Plänen bzw. Textteilen, zu entnehmen.

Die SenGUV hat bestritten, dass die Planänderung zu keinen wesentlichen Änderungen der Lärmbelastungen führe. Während bei der Bestimmung des Tagschutzgebiets 2004 Bodenlärm nicht berücksichtigt worden sei, werde durch das Änderungsvorhaben gerade Bodenlärm verursacht. Der Bodenlärm sei im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren wie Gewerbelärm nach der TA-Lärm beurteilt worden. Daher sei bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen des Änderungsvorhabens ein Vergleich mit dem Tagschutzgebiet 2004 herzustellen bzw. eine separate Beurteilung nach der TA-Lärm vorzunehmen. Festzusetzen sei daher

- als „neues“ Nachtschutzgebiet die Umhüllende der Nachtschutzgebiete nach Planfeststellungsbeschluss 2004, nach Planergänzungsbeschluss 2009 und der gutachterlichen Ermittlung zu den Auswirkungen des Änderungsvorhabens,

- ein „neues“ Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich aus der Umhüllenden des Entschädigungsgebietes nach Planergänzungsbeschluss 2009 und der gutachterlichen Ermittlung zu den Auswirkungen des Änderungsvorhabens sowie
- analog dazu ein „neues“ Tagschutzgebiet als Umhüllende des Tagschutzgebietes 2004 und der gutachterlichen Ermittlung zu den Auswirkungen des Änderungsvorhabens.

Die Planfeststellungsbehörde kann den Ausführungen und dem Ergebnis der Stellungnahme der Sen-GUV nicht folgen. Für die Beurteilung der Auswirkungen des Änderungsvorhabens auf die Fluglärmbelastung sind zunächst alle auf dem Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ in der zuletzt geänderten Fassung beruhenden Fluglärmimmissionen mit denen des Änderungsvorhabens zu vergleichen. Referenzfall ist daher die Planergänzung „Lärmschutzkonzept BBI“.

Maßgeblich für eine Vergleichbarkeit des Änderungsvorhabens mit dem Referenzfall ist, dass die Fluglärmwerte nach derselben Methodik berechnet werden. Diese Anforderungen erfüllen die eingereichten schalltechnischen Gutachten. Hierbei wurde auf die aktuellen Rechtsvorschriften zurückgegriffen. Die Änderungen wurden als Pegeldifferenzen an Immissionsorten und Fluglärmkonturen im Nordbereich dargestellt. Hieraus wurde in zutreffender Weise die Aussage einer unwesentlichen Lärmauswirkung des Änderungsvorhabens hergeleitet.

Eine Bewertung des Änderungsvorhabens nach TA Lärm ist nicht geboten. Vielmehr ist Bodenlärm nach der 1. FlugLSV zu berechnen. Auch im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) den durch bodengebundene Operationen der Luftfahrzeuge verursachten Lärm nicht nach der TA Lärm ermittelt, sondern in einem an die AzB angelehnten Berechnungsverfahren (vgl. Planfeststellungsbeschluss Seite 589).

9.7 Abwägung

Unter Berücksichtigung des ermittelten Sachverhalts, der im Planfeststellungsverfahren vorgetragenen Argumente und Einwendungen, kam die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den Fluglärm zu dem Ergebnis, dass das Änderungsvorhaben nach Maßgabe der bereits verfügbaren Beschränkungen und festgesetzten Schutzaufgaben im Übrigen wie beantragt planfestgestellt werden kann.

Mit dem eingereichten schalltechnischen Gutachten, Stand 2. Februar 2011, und der nachgereichten Fluglärmrechnung unter Zugrundelegung des neuen Flugroutenkonzepts der DFS für Flugverfahren bei Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln am ausgebauten Flughafen vom September 2010, Stand 11. Februar 2011, verfügt die Planfeststellungsbehörde über eine ausreichende Grundlage für die Beurteilung der Relevanz des Änderungsvorhabens für die Fluglärmbelastung der Umgebung des Flughafens. Die Fluglärmrechnung auf der Grundlage des Grobkonzeptes der DFS aus dem Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ mit einer starken Bündelung der Flugwege und die nachgeforderte Fluglärmrechnung auf der Grundlage des neuen Flugroutenkonzepts der DFS vom September 2010 mit einer starken Spreizung der Flugrouten decken einen weiten Bereich möglicher Alternativen ab. Selbst die von der DFS zwischenzeitlich am 4. Juli 2011 präsentierten neuen Flugroutenvorschläge führen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu anderen Ergebnissen. Durch die Erfassung des weiten Bereiches von starker Bündelung bis extremer Spreizung der Flugwege in den bereits eingereichten Fluglärmrechnungen sind alle Flugmöglichkeiten im Nahbereich des Flughafens weitgehend abgedeckt sind und keine anderen Pegeldifferenzen durch die nochmals überarbeitete Planungen der DFS für Flugverfahren zu erwarten.

Das Änderungsvorhaben führt zu keiner Steigerung der Zahl der Gesamtflugbewegungen am zukünftigen Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg. Relevante Veränderungen des Fluglärms an den nächstgelegenen Immissionsorten, insbesondere in Schönefeld, sind nicht zu erwarten. Das MUGV hat dies im

Anhörungsverfahren bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde bewertet die durch das Änderungsvorhaben verursachte Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels von 0,1 dB(A) als geringfügig.

Auch unter Berücksichtigung des neuen Flugroutenkonzepts der DFS für Flugverfahren vom September 2010 ergibt sich eine durch das Änderungsvorhaben verursachte Pegeldifferenz des energieäquivalenten Dauerschallpegels von höchstens 0,1 dB(A). Mit der nachgereichten Unterlage „Schalltechnisches Gutachten über die Auswirkungen der Planänderung 21 auf die Fluglärmbelastung (DFS-Flugrouten vom 06.09.2010)“ hat die FBS den Nachweis erbracht, dass auch bei Nutzung der vorgeschlagenen neuen Flugverfahren keine nachteiligen Veränderungen der Fluglärmbelastung durch das Änderungsvorhabens im Vergleich zu den bisher zugrunde gelegten Werten eintreten werden.

Die Planfeststellungsbehörde beurteilt die errechnete Erhöhung des Fluglärms auch deswegen als geringfügig, weil sie sich mit 0,1 dB(A) schon nicht mehr im Bereich der verlässlich erzielbaren Genauigkeiten von Schallausbreitungsrechnungen auf der Basis von Prognosedaten bewegt.

Nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sind bauliche Eingriffe als wesentlich anzusehen, wenn sich der energieäquivalente Dauerschallpegel um mindestens 2 dB(A) ändert. Die hier ermittelte Änderung des energieäquivalenten Dauerschallpegels von 0,1 dB(A) bleibt weit hinter diesem Wert zurück.

Nach eingehender Prüfung der vorgelegten schalltechnischen Gutachten gelangt die Planfeststellungsbehörde zur Feststellung der Vereinbarkeit des Änderungsvorhabens mit den Belangen des Fluglärmschutzes. Die äußerst geringfügigen Erhöhungen des energieäquivalenten Dauerschallpegels sind unter Berücksichtigung der vorrangigen öffentlichen Interessen am Änderungsvorhaben hinzunehmen. Durch die bereits verfügbaren Betriebsbeschränkungen und Schallschutzaufgaben ist sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen eintreten können. Die am Flughafen installierte Fluglärmüberwachungsanlage nach § 19a LuftVG gewährleistet eine hinreichende Kontrolle des Fluglärms. Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung bleibt vorbehalten (vgl. Abschnitt A II 5.1.9 1 des Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011).

10 Sonstiger Lärm

Sonstige erhebliche Lärmauswirkungen durch das Änderungsvorhaben sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten.

10.1 Baulärm

Durch das Änderungsvorhaben sind keine erheblichen nachteiligen Wirkungen durch Baulärm zu erwarten. Ob nachteilige Wirkungen vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Absatz 1 Satz 1, § 3 Absatz 1, § 66 Absatz 2 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - AVV-Baulärm (vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof Beschluss vom 04.05.2011 Az. 22 AS 10.40045). Die AVV-Baulärm ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein praxisingerechtes Regelwerk zur Beurteilung von Baustellenlärm.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass durch das Änderungsvorhaben keine unzumutbaren Belästigungen durch Baulärm entstehen können. Der durch das Änderungsvorhaben verursachte Baulärm führt unter Berücksichtigung der bereits erlassenen sowie der mit diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss verfügbaren weiteren Nebenstimmungen (siehe Abschnitt A VI 7) nicht zu einer unzumutbaren Lärmbetroffenheit der Bevölkerung. Auch der Lärm innerhalb der Ortslagen durch an- bzw. abfahrende Baufahrzeuge führt mit den genannten Auflagen (siehe Abschnitt A VI 6 Nr. 10) nicht zu unzumutbaren Lärmbetroffenheiten.

10.1.1 Ermittlung der Geräuschimmissionen während der Bauphase

Als Unterlage 12 hat die FBS eine „Gutachterliche Stellungnahme zur Ermittlung der Geräuschimmissionen durch den Neubau von Gebäuden für das Auswärtige Amt (SF AA) und das Bundesministerium für Verteidigung (SF BMVg) und Erweiterung / Rückbau der Vorfeldflächen auf dem Gelände SXF Nord (Altbestand des Flughafens Berlin Schönefeld) - Baulärmgutachten“, Endfassung, eingereicht.

Die für die genannte Unterlage maßgeblichen Immissionsorte wurden in Abstimmung mit dem LUGV festgelegt. Der bei derartigen Bauvorhaben typische Wechsel von geräuschintensiven und weniger geräuschintensiven Bauphasen wurde durch den Fachgutachter anhand verschiedener Variantenberechnungen berücksichtigt.

Das vorgelegte Gutachten ist plausibel und nachvollziehbar. Es entspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Berechnung und Bewertung den entsprechenden Vorschriften. Diese Einschätzung wird auch vom LUGV geteilt.

Im Ergebnis wurde durch den Fachgutachter festgestellt, dass in Abhängigkeit der untersuchten Varianten an einigen Immissionsorten die zulässigen Immissionswerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV) ausgeschöpft und auch überschritten werden. Im Folgenden wurden durch den Fachgutachter Maßnahmen zur Vermeidung der genannten Immissionen dargelegt. Die benannten Maßnahmen sind aus fachlicher Sicht des LUGV notwendig, aber auch geeignet, um die jeweiligen Immissionsrichtwerte einhalten zu können.

Der Fachgutachter kam zum Ergebnis, dass unzulässige Geräuschimmissionen aufgrund der Bautätigkeiten an den ausgewählten Immissionsorten nicht zu erwarten sind. Da es bei einem Einsatz von Brechern im Bereich der ehemaligen nördlichen Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld im Nahbereich des Flughafens an den ausgewählten Immissionsorten zu Überschreitungen der zulässigen Immissionsrichtwerte kommen kann, berechnete der Fachgutachter einen Mindestabstand von 600 m, bei dem keine Überschreitungen der zulässigen Immissionsrichtwerte zu erwarten sind. Bei der Variantenberechnung der Punktschallquelle „Fertigteilbau und Gießen einer Betonplatte“ im Bereich des nächstgelegenen Immissionsortes 13, dem Bürogebäude der FBS, wurden nachts Überschreitungen festgestellt. Eine messtechnische Überwachung der Baustelle durch eine stationäre Lärm-Dauermessstation wurde nicht für erforderlich gehalten.

Für eine qualitative Baulärmüberwachung waren daher - auch gestützt auf die bisherigen Erfahrungen aus der Baulärmüberwachung für den bisherigen Flughafen ausbau - die verfügbaren Auflagen in Abschnitt A VI 7 in den Änderungsplanfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

10.1.2 Bewertung eingegangener Stellungnahmen

Die SenGUV teilte im Anhörungsverfahren zunächst mit, dass das Baulärmgutachten Zweifel über seine Methodik aufkommen lasse. Die im Kapitel 4.1 des Baulärmgutachtens dargestellte Vorgehensweise zur Bestimmung der Emissionen sei ungeeignet. Weiter seien die in Kapitel 4.2 des Baulärmgutachtens enthaltenen Ausgangsdaten Erfahrungswerte aus der Bauphase des neu errichteten Umweltbundesamtes in Dessau. Diesen Erfahrungswerten könnten aber Bauarbeiten zugrunde liegen, die von denen des Änderungsvorhabens abweichen. Daher sei eine genaue Analyse der geplanten Bautätigkeiten sinnvoll. Der ausschließliche Bezug auf Erfahrungen aus Messungen des TÜV Nord sei nicht fachgerecht, zumal wenig glaubhafte Schalleistungspegel genannt würden (z. B. Trennschleifer $L_{WA} = 103 \text{ dB(A)}$, Seite 32). Die Angabe von drei Nachkommastellen bei den Beurteilungspegeln sei nicht sachgerecht, da dadurch eine nicht vorhandene Genauigkeit suggeriert werde (Seite 25 ff). Dies widerspreche auch der üblichen fachgerechten Darstellung. Im Übrigen begrenze die AVV Baulärm nicht - wie auf Seite 12 des Baulärmgutachtens angegeben - die Höhe der Spitzenpegel. Schließlich könne

dem Gutachten nicht entnommen werden, in welcher Relation die dargestellten baulichen Aktivitäten zu den tatsächlich zu erwartenden Bauarbeiten stehen.

Die Stellungnahme von der SenGUV stand dem Erlass des Änderungsplanfeststellungsbeschluss nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht entgegen.

Das vorliegende Baulärmgutachten beinhaltet eine Baulärmprognose. Genauere, auf die konkreten Aktivitäten der Baustelle des Änderungsvorhabens zugeschnittene Immissionsberechnungen können erst nach Vorliegen eines detaillierten Bauablaufplanes durchgeführt werden. Mit der in Punkt 4.1 des Baulärmgutachtens gewählten Methode soll bereits in einer frühen Phase der Planung von der max. möglichen Gesamtschalleistung ausgegangen werden (vgl. Seite 28 des Baulärmgutachtens mit Angaben zur Höhe der Gesamtschalleistung). Da zum Zeitpunkt der Erstellung des Baulärmgutachtens die Planung noch keine Planungstiefe erreicht hatte, die detaillierte Bautätigkeiten erkennen ließ, wurde - für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - auf Daten zurückgegriffen, die im Rahmen eines Forschungsauftrages für das Umweltbundesamt ermittelt wurden.

Auch wenn der Planänderungsantrag Nr. 21 keine Bauausführungsplanungen enthält - die Bauausführungsplanung (Festlegung der Einrichtung der Baustellen, der Art der Baudurchführung, des Baustellenverkehrs) erfolgt erst nach Abschluss des Planänderungsverfahrens - hatte die FBS in ihren Antragsunterlagen die notwendigen Nachweise vorgelegt, die zur Beurteilung der voraussehbaren Auswirkungen der Bauphase erforderlich und ausreichend sind.

Der Fachgutachter berücksichtigte im Baulärmgutachten eine Vielzahl einschlägiger Fachliteraturquellen. So resultieren die einzelnen Angaben aus Ergebnisübersichten des Umweltbundesamtes (z. B. LEISES BAUEN HAT ZUKUNFT - Lärminderung mit dem „Blauen Engel“), Herstellerangaben, aus vorhandenen Messergebnissen des TÜV Nord sowie aus der weiteren Fachliteratur.

Bei den Angaben des Baulärmgutachtens handelt es sich um gemessene Schallpegel und um berechnete Beurteilungspegel. Die Beurteilungspegel werden als Ergebnis sinnvoll gerundet angegeben. Wie oben bereits ausgeführt, stellt das vorliegende Baulärmgutachten eine Baulärmprognose dar. Genauere, auf die Aktivitäten der konkreten Baustelle zugeschnittene Immissionsberechnungen können erst nach Vorliegen eines detaillierten Bauablaufplanes durchgeführt werden.

Die Gemeinde Schönefeld teilte unter Bezugnahme auf das genannte Baulärmgutachten mit, dass lärmintensive Baumaßnahmen nicht in den Nachtstunden auszuführen seien. Die messtechnische Überwachung mit einer stationären Lärmdauermessstation werde als erforderlich erachtet. Nur so könne zeitnah auf Überschreitungen reagiert werden. Die Anlieger seien über lärmintensive Baumaßnahmen und deren Dauer rechtzeitig zu informieren. Eine Ansprechstelle sei zu benennen. Ein Befahren der Kirchstraße mit Baufahrzeugen sei auszuschließen.

Die Stellungnahme der Gemeinde Schönefeld steht dem Erlass des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses nicht entgegen. Der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss enthält bereits zahlreiche Festsetzungen zur Vermeidung und Verminderung von Baulärm. Durch die mit diesem Beschluss festgesetzten zusätzlichen Auflagen (siehe Abschnitt A VI 7 und Abschnitt A VI 6 Nr. 10)) wird sichergestellt, dass es durch das Änderungsvorhaben zu keinen erheblichen Baulärmemissionen kommen kann. Für Brecher, bei deren Einsatz es zu Überschreitungen der zulässigen Immissionsrichtwerte kommen kann, wurde verfügt, dass diese nur werktags von 07:00 bis 20:00 Uhr außerhalb der festgesetzten Ruhezeiten eingesetzt werden dürfen.

Eine messtechnische Überwachung der Baustelle durch eine stationäre Dauermessstation ist nach Auffassung des Fachgutachters nicht erforderlich. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten genügen Stichprobenmessun-

gen den Anforderungen an eine Überwachung der Immissionssituation. Das LUGV stellte im Anhörungsverfahren keine darüber hinausgehenden Anforderungen.

Der Benennung einer Ansprechstelle stimmte die FBS zu, so dass die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Zusage der FBS in diesen Beschluss aufgenommen hat.

Im Zuge der erforderlichen Anschlussarbeiten im Bereich der Kirchstraße ist ein Befahren der Kirchstraße mit Baufahrzeugen aus tatsächlichen Gründen unumgänglich.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Übrigen den Erlass weiterer Auflagen vorbehalten.

10.1.3 Abwägung Baulärm

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach allem zum Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der zum Baulärm bereits erlassenen sowie der in diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss zusätzlich verfügbaren Nebenbestimmungen keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm zu erwarten sind. Der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde liegt das als plausibel angesehene, vom Antragsteller vorgelegte Baulärmgutachten eines Fachgutachters zugrunde, das auch vom LUGV nicht in Zweifel gezogen wurde. Als Nachtzeit wird allerdings – insoweit abweichend vom Baulärmgutachten – gemäß Nr. 3.1.2 der AVV Baulärm die Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr festgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich auch der Einschätzung des Fachgutachters an, dass Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nachts im Bereich des Friedhofes und im Bereich der Bürogebäude nicht relevant sind, da die genannten Bereiche üblicherweise zur Tageszeit genutzt werden. Das LUGV teilte im Anhörungsverfahren diesbezüglich keine Bedenken mit.

Es ist zwar nicht auszuschließen, dass es zeitweise zu Belästigungen einzelner Anwohner durch das Baugeschehen kommt, diese bleiben aber unterhalb der Schwelle der Erheblichkeit. Insofern muss jedoch das Interesse der Anwohner an einer von Baulärm gänzlich freien Umgebung hinter dem öffentlichen Interesse am Änderungsvorhaben zurücktreten.

10.2 Straßen- oder Schienenlärm

Da das Änderungsvorhaben nicht den Neubau oder die Änderung von Straßen oder Schienenanlagen umfasst, kommen insoweit zusätzliche Lärmbelastungen nicht in Betracht. Das durch die Planänderung verursachte, prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen im Bereich Straße beträgt weniger als 1 % des für das Jahr 2020 prognostizierten Gesamtaufkommens am Knotenpunkt B 96a / Waltersdorfer Chaussee / Einfahrt Flughafen. Die zusätzlichen Lärmimmissionen werden somit als unerheblich eingeschätzt.

10.3 Sonstige technische Anlagen: Wärme- und Energieversorgung des Änderungsvorhabens

Da im Bereich der Baufläche AA zur Wärmeversorgung eine Wärmepumpe installiert wird und im Bereich der Baufläche BMVg zwei gasbetriebene Brennwärtekessel eingesetzt werden und zusätzlich zu den Brennwärtekesseln noch ein Blockheizkraftwerk errichtet wird, hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich den Lärm von sonstigen technischen Anlagen berücksichtigt. Die Genehmigung der Wärme- und Energieversorgungsanlagen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz sind aber ausdrücklich nicht Gegenstand des Planänderungsantrages.

Anhaltspunkte für unzumutbare Lärmimmissionen durch sonstige technische Anlagen im Planänderungsbereich liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Dieser Auffassung ist auch das LUGV. Es

teilte im Anhörungsverfahren mit, dass relevanten Betroffenheiten von Siedlungsflächen durch die infolge der technischen Anlagen im Empfangsgebäude und im Blockheizkraftwerk auftretenden Luft- und Lärmemissionen nicht zu erwarten sind.

Die Emissionen der sonstigen technischen Anlagen werden Gegenstand eines gesonderten immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens sein.

10.4 Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen auf der Baufläche BMVg

Die Planfeststellungsbehörde erwartet keine unzumutbaren Auswirkungen durch die in der Baufläche BMVg vorgesehenen Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen. In den Luftfahrzeugunterstellhallen in der Baufläche BMVg werden Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen (Line- und Light-Maintenance) durchgeführt. Die Line-Maintenance umfasst gemäß der Definition des Luftfahrt-Bundesamtes die eingeschränkte Instandhaltung wie z. B. kleinere Kontrollen und Beanstandungsbehebungen, die am Standort des Instandhaltungsbetriebes oder auf Stationen während Transit-, Turnaround- oder Nightstops durchgeführt werden, damit ein Luftfahrzeug für den geplanten Einsatz lufttüchtig und einsatzbereit ist.

Auf dieser Grundlage werden folgende Arbeiten in den Luftfahrzeugunterstellhallen (Hangars) in der Baufläche BMVg durchgeführt:

- Wartungsarbeiten, Vor-, Zwischen- und Nachflugkontrollen sowie Herstellen der geforderten Rüstvarianten (VIP-Transport / AIRMEDVAC - medizinische Dienste) und Pflegearbeiten,
- Durchführung von Maßnahmen wie Betriebsmittelergänzung, Radwechsel, Schleppen, Abstellen und Verankern, Ausbessern von Außenanstrich (Teillackierung), Anbringung von Kennzeichnungen und Markierungen,
- technische Betriebsführung / technisches Debriefing,
- alle planbaren Instandsetzungsmaßnahmen mit Wiederholungszeiten geringer als 90 Tage und mit einem Aufwand von bis zu 100 Arbeitsstunden, Sonderkontrollen, kalendarische und flugstundenabhängige Inspektionen, die der Line-Maintenance zugeordnet sind (A-/S-Checks), Funktionsprüfungen / Prüfläufe, Fehlersuche, Datenaufspielung / Verschlüsselung,
- planbare Arbeiten, die nach Erreichen vorgegebener Betriebswerte oder nach bestimmten Zeitabschnitten (Teilewechsel und Zustandsüberprüfungen) durchzuführen sind,
- nicht planbare Arbeiten, die aus Störmeldungen oder aufgrund besonderer Ereignisse (Erkenntnisse aus Störbehebungsmaßnahmen, Kontrollen und Sonderinspektionen) resultieren, hierzu gehören: Instandsetzungs-, Einstell- und Abstimmungsarbeiten inklusive Bauteilwechsel sowie Änderungs-/Einrüstmaßnahmen auf der Grundlage firmenseitig herausgegebener Service-Bulletins / Engineering Order bzw. amtsseitig veröffentlichter Technischer Anweisungen für Querschnittsgeräte,
- zusätzlich alle ungeplanten Wartungs-/ Instandsetzungsmaßnahmen inklusive Gerätewechsel an der Main Operating Base mit einem Aufwand von 50 Arbeitsstunden und A-Checks.

Alle anderen Tätigkeiten sind der sogenannten Base-Maintenance zugeordnet und werden durch Industriepersonal in den Einrichtungen der Industrie durchgeführt.

Zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen i. S. d. Bundesimmissionsschutzgesetzes hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Auflage in Abschnitt A VI 2 Nr. 1) gefasst.

11 Luftreinhaltung

Das Änderungsvorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Vorhabensbedingte luft-hygienische Einwirkungen auf Mensch und Natur, die geeignet sind Gesundheitsgefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen herbeizuführen, sind nicht zu erwarten. Diese Beurteilung beruht auf der von der FBS als Unterlage 10 eingereichten „Untersuchung der Luftschadstoffsituation und Geruchssituation Planänderungsantrag Nr. 21“, Stand 19.05.2010. Die Bewertung ergab, dass die zu erwartenden, aufgrund ihrer Geringfügigkeit nicht messbaren Zusatzbelastungen dem Änderungsvorhaben nicht entgegenstehen. Die Minimierung der Emissionen während der Bauphase ist durch die Auflagen in Abschnitt A VI 9 sicher gestellt.

11.1 Ermittlung der Veränderungen

Ziel der „Untersuchung der Luftschadstoffsituation und Geruchssituation Planänderungsantrag Nr. 21“ war, die emissionsseitigen Auswirkungen des Änderungsvorhabens zu untersuchen und zu bewerten. Zur Ermittlung der zusätzlichen Emissionen wurde der Prognosefall (Änderungsvorhaben) mit dem Referenzfall ((Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011) verglichen. Dem Referenzfall liegen das Gutachten M 10 und die ergänzenden Stellungnahmen hierzu, die letzte vom 04.02.2001, zugrunde, mit denen die Schadstoffemissionssituation durch den flug- und kfz-bedingten Verkehr für das Flughafenausbauprojekt BBI berechnet wurde.

Als Ausgangspunkt der Luftschadstoffbetrachtungen wurden mit den Flugbewegungszahlen des Änderungsvorhabens zunächst die Luftschadstoffemissionen der Start-Lande-Zyklen der verkehrenden Luftfahrzeuge für die Luftschadstoffe HC, CO und NO_x entsprechend dem Gutachten M 10 berechnet. Für jeden berücksichtigten Luftschadstoff wurde die vorhabensbedingte Zusatzbelastung durch Vergleich des Referenzfalls mit dem Prognosefall berechnet. Die Ergebnisse der Berechnung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Luftschadstoffemissionsanteile	HC-Emissionen	CO-Emissionen	NO _x -Emissionen	Kraftstoffverbrauch
Gesamtanteil AA/BMVg in kg / a (Prognosefall)	1 143	9 691	15 225	1 173.694
Gesamtanteil AA/BMVg in t / a (Prognosefall)	1,14	9,69	15,23	1 173,69
Gesamtanteil Szenario 20XX in kg / a (Referenzfall)	128 292	1 122.375	1 456 630	119 491.966
Gesamtanteil Szenario 20XX in t / a (Referenzfall)	128,29	1 122,38	1 456,63	119 491,97
Anteil AA/BMVg an 20XX-Berechnung	0,89%	0,86%	1,04%	0,98%

Im Weiteren bedurften die Emissionsanteile des Änderungsvorhabens nach Aussage des Fachgutachters einer Reduzierung, da die Flugbewegungen für Staatsbesuche und Regierungsflüge bereits im Gutachten M 10 berücksichtigt wurden. Damit werden die in der Tabelle dargestellten Veränderungen nicht insgesamt durch das Änderungsvorhaben verursacht. Durch das Änderungsvorhaben erfolgen

Verlagerungen von Luftfahrzeugabstellpositionen und damit auch Veränderungen bei der Rollführung der Luftfahrzeuge. Während der Rollbewegungen der Luftfahrzeuge entstehen aber nur ca. 80 % bis 90 % der Emissionen an HC und CO und nur ca. 12 % der NO_x-Emissionen des gesamten Start- und Lande-Zyklus. Damit sinkt der Anteil der durch das Änderungsvorhaben verursachten möglichen Emissionserhöhung

- bei HC von 0,89 % auf 0,76 %,
- bei CO von 0,86 % auf 0,73 %,
- bei NO_x von 1,04 % auf 0,12 %.

Die eingereichte Unterlage ist nachvollziehbar und methodisch nicht zu beanstanden. Es war ausreichend, auf die zu erwartende Zusatzbelastung des veränderten Rollverkehrs abzustellen. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind im Wesentlichen bauliche Veränderungen und die damit verbundenen flugbetrieblichen Änderungen. Zusätzlicher Luftverkehr findet durch das Änderungsvorhaben nicht statt. Angesichts der im Hinblick auf die zu erwartende Immissionszusatzbelastung gefundenen Ergebnisse waren zusätzliche Darstellungen in der Untersuchung nicht erforderlich.

11.2 Keine relevante Veränderung

Da die Geruchsemissionen durch den Flugbetrieb vor allem auch durch die Emissionen der unverbrannten Kohlenwasserstoffe verursacht und diese direkt mit dem Flugbetrieb und dem damit verbundenen Kraftstoffverbrauch ursächlich zusammenhängen, mit dem Änderungsvorhaben aber keine Änderung der Flugbewegungszahlen verbunden ist, wird sich auch nach Aussage des Fachgutachters an der Geruchssituation nichts Grundlegendes ändern. Die Planfeststellungsbehörde geht aufgrund der Luftschadstoff- und Geruchsprognose davon aus, dass die Siedlungsbereiche durch das Änderungsvorhaben keinen erheblichen Geruchsbelästigungen ausgesetzt werden.

Durch das Änderungsvorhaben werden sich die in die Ausbreitungsrechnung eingehenden Parameter der Flugzeugabgase nicht wesentlich ändern. Da mit dem Änderungsvorhaben keine Erhöhungen der Flugbewegungszahlen und damit der daraus resultierenden Emissionsbelastung einhergehen, wird sich die im Gutachten vom 04.02.2001 errechnete Schadstoffimmissionsbelastung einschließlich der Geruchsbelastung nicht berechenbar verändern.

Das durch die Planänderung prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen im Bereich Straße beträgt weniger als 1 % des für das Jahr 2020 prognostizierten Gesamtaufkommens am Knotenpunkt B 96a / Waltersdorfer Chaussee / Einfahrt Flughafen. Die zusätzlichen Luftemissionen durch das Verkehrsaufkommen für die Anlagen des Bundes werden somit als gering eingeschätzt. Diese Einschätzung wird auch vom LUGV geteilt.

Auch durch zusätzliche technische Anlagen erwartet die Planfeststellungsbehörde keine relevanten Betroffenheiten von Siedlungsflächen. Das LUGV teilt diese Einschätzung. Solche Emissionswirkungen werden zudem abschließend in einem gesonderten immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren geprüft.

Messbare Erhöhungen der Luftschadstoffe und der Geruchsbelastungen sind durch das Änderungsvorhaben nicht zu erwarten.

11.3 Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde gelangt nach eingehender Prüfung der vorgelegten Luftschadstoffprognose zur Feststellung der Vereinbarkeit des Änderungsvorhabens mit den Belangen der Luftreinhal-

tung. Im Rahmen der Abwägung waren auch die vom Änderungsvorhaben ausgehenden Geruchsemissionen und die Emissionen durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf den Straßen zu den Anlagen des Bundes zu berücksichtigen. Die Bewertung ergibt, dass die zu erwartenden Zusatzbelastungen durch Immissionen wegen ihrer Geringfügigkeit dem Änderungsvorhaben nicht entgegenstehen. Sie sind unter Berücksichtigung der vorrangigen öffentlichen Interessen am Änderungsvorhaben hinzunehmen. Hinsichtlich der Gesamtbelastung ist durch die im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 verfügten Auflagen sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen eintreten können.

12 Sonstige Auswirkungen

12.1 Erschütterungen während der Bauphase

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stehen in der Bauphase zu erwartende Erschütterungswirkungen dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Ihnen kann durch entsprechende Vorkehrungen in ausreichendem Maße entgegengewirkt werden. Die notwendigen Auflagen zur Minimierung der Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Umgebung sind in Abschnitt A VI 8 aufgeführt.

Die FBS hat als Unterlage 13 eine „Einschätzung der zu erwartenden Erschütterungswirkungen während der Bauphase“, Stand 27.08.2009, eingereicht. Zur angemessenen Berücksichtigung von Unsicherheiten, z. B. in Bezug auf den Baugrund, basieren die Schlussfolgerungen der genannten Unterlage auf Worst-Case-Annahmen.

In der näheren Umgebung des Änderungsvorhabens befinden sich mit der Wohnbebauung in der Kirchstraße, dem Bürogebäude der FBS und dem Friedhof einschließlich denkmalgeschützter Kapelle und drei denkmalgeschützten Grabreihen in Bezug auf Erschütterungen durch Bautätigkeiten grundsätzlich schutzwürdige Nutzungen. Der Friedhof und das Bürogebäude der FBS liegen ca. 20 m von der nächsten Außengrenze der Baustelle des Änderungsvorhabens entfernt. Die kürzeste Entfernung der Wohnbebauung zur Baustelle des Änderungsvorhabens weist mit ca. 125 m das in der Kirchstraße 19 gelegene Wohnhaus auf. Wegen der räumlich geringen Abstände vom Friedhof und vom Bürogebäude der FBS zum Änderungsvorhaben ist bei diesen Nutzungen am ehesten mit negativen Erschütterungswirkungen zu rechnen. Aufgrund ihrer hohen Schutzwürdigkeit wurden aber auch die nächstgelegenen Wohnnutzungen in der Kirchstraße betrachtet.

Da bei der Bewertung von Erschütterungen, anders als bei der Bewertung von Geräuschemissionen, derzeit auf keine Richt- oder Grenzwerte zurückgegriffen werden kann, wurden durch den Fachgutachter zur Bewertung von erheblichen Belästigungen oder Bauwerksschäden richtigerweise die Anhaltswerte der DIN 4150 zugrunde gelegt.

12.1.1 Ermittlung der Erschütterungswirkungen

Auf der Grundlage der DIN 4150 sind Belästigungen durch Erschütterungen, insbesondere durch Abbrucharbeiten oder herab fallende Massen, bei der entfernt liegenden Wohnbebauung eher unwahrscheinlich, jedoch nicht vollständig auszuschließen. Bei auf dem Gelände des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld liegenden Bürogebäuden ist relativ sicher mit Belästigungen bei allen eingesetzten Baumaschinen und -technologien zu rechnen. Bauwerksschäden sind bei der Wohnbebauung relativ sicher auszuschließen. Auch bei den Bürogebäuden sind Bauwerksschäden nicht sehr wahrscheinlich, jedoch sollte in der näheren Umgebung der Bürogebäude das Herabfallen großer Massen vermieden werden. Demgegenüber sind jedoch Bauwerksschäden an den Friedhofs-Grabreihen in der Gemeinde Schönefeld nicht auszuschließen.

12.1.2 Bewertung der Stellungnahme der Gemeinde Schönefeld

Die Gemeinde Schönefeld teilte unter Bezugnahme auf die in den Antragsunterlagen befindliche „Einschätzung der zu erwartenden Erschütterungswirkungen während der Bauphase“ mit, dass für die Friedhofs-Grabreihen ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen sei. Eine Bestandsaufnahme sei unter Teilnahme eines Vertreters der Gemeinde Schönefeld und gegebenenfalls eines Vertreters der Denkmalschutzbehörde vorzunehmen. Notwendige Sicherungsmaßnahmen seien durchzuführen. Für andere Orte sei die Notwendigkeit eines Beweissicherungsverfahrens zu prüfen und gegebenenfalls eine entsprechende Bestandsaufnahme durchzuführen. Erschütterungsintensive Arbeiten seien nicht in den Nachtstunden durchzuführen. Die Ausführung dieser Arbeiten an Samstagen und nach Büroschluss solle auf ein Minimum reduziert werden. Die Anlieger seien über die zu erwartenden Erschütterungen und deren Dauer rechtzeitig zu informieren. Eine Ansprechstelle sei zu benennen.

Die Stellungnahme der Gemeinde Schönefeld stand dem Erlass des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses nicht entgegen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Forderungen der Gemeinde Schönefeld, die sich im Wesentlichen aus dem eingereichten Gutachten ergeben, aufgegriffen und entsprechende Auflagen gefasst. Der Abschnitt A II 19.3 des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 regelt bereits, dass spätestens drei Monate vor Inanspruchnahme von Flächen für die Bauausführung eine Bestandsaufnahme der voraussichtlich betroffenen Flächen einschließlich der für den Baustellenverkehr zu benutzenden Wege zu erstellen ist, so dass der Forderung der Gemeinde Schönefeld nach einer Bestandsaufnahme genügt ist.

Für die Gemeinde Schönefeld wird zudem zu Fragen des Baulärms ein Ansprechpartner durch die FBS benannt werden (vgl. Abschnitt A VII Nr. 2)).

12.1.3 Abwägung

Als Ergebnis der Untersuchung wurden vom Fachgutachter zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen Auflagen zur Minderung von Erschütterungen empfohlen. Diese wurden in den Änderungsplanfeststellungsbeschluss aufgenommen. Unter Berücksichtigung der verfügbaren Auflagen (vgl. Abschnitt A VI 8) sind erhebliche Auswirkungen durch Erschütterungen nicht zu erwarten.

12.2 Lichtimmissionen

Konkrete Beleuchtungsanlagen werden nicht planfestgestellt. Sie sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

Die Vorfeldbeleuchtung für das Änderungsvorhaben erfolgt soweit möglich positionsnah über Flutlichtmasten oder Flutlicht auf Gebäuden. Die vorgesehene mittlere Beleuchtungsstärke beträgt $E_m = 50 \text{ lx}$.

Nach den Darstellungen der FBS in der Unterlage 8 „Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit“ führt die Vorfeld- und Abstellungsbeleuchtung im Bereich des Änderungsvorhaben zu keinen erheblichen Belästigungen durch Aufhellung von Wohnbereichen oder durch störende Blendeffekte im Freien. Die Wohnbebauung wird durch Gebäude auf dem Flughafen vor den Lichtemissionen abgeschirmt.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 verfügbaren Auflage (Abschnitt A II 19.1.3 Nr. 1)) erhebliche Belästigungen nicht zu erwarten.

12.3 Belästigungen durch Straßensperrungen

Etwaige Belästigungen durch Straßensperrungen schätzt die Planfeststellungsbehörde insgesamt als nicht erheblich ein. Da im Wesentlichen die Anwohner im Ortsteil Schönefeld der gleichnamigen Gemeinde sowie der Durchgangsverkehr auf der B 96a betroffen sind, ist das Ausmaß der Sperrungen in Bezug auf das geographische Gebiet und die betroffene Bevölkerung gering. Etwaige Auswirkungen sind im Übrigen nicht schwer und komplex, da es um durchschnittlich zwei bis drei Straßensperrungen pro Tag mit einer Dauer von durchschnittlich fünf bis zehn Minuten geht (Gutachten, Seite 29). Für den Fall der Sperrung der Flughafenrandstraße kann alternativ die Zufahrt über die Kirchstraße erfolgen, soweit aufgrund der polizeilichen Maßnahmen keine weitreichenden Einschränkungen erforderlich sind.

Etwaige starke Verkehrseinschränkungen im gesamten Umfeld des Flughafens zum Schutz besonders gefährdeter Staatsgäste hält die Planfeststellungsbehörde ebenfalls für unerheblich. Die Häufigkeit der Besuche von solchen Staatsgästen dürfte erfahrungsgemäß eher gering ausfallen.

13 Schienenanbindung

Anlagen der Bahn bzw. die schienenseitige Erschließung des Flughafens werden durch das Änderungsvorhaben nicht betroffen. Die im Anhörungsverfahren beteiligte Deutsche Bahn Netz AG teilte keine Bedenken mit. Der gegebene Hinweis zur Tunnelanlage wurde im Plan der baulichen Anlagen entsprechend berücksichtigt.

14 Wasserwirtschaft

Das Änderungsvorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Beeinträchtigungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer sind durch das Änderungsvorhaben bei Einhaltung der wasserwirtschaftlichen Auflagen, der allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie der ergänzenden Vorgaben der Fachbehörde nicht zu erwarten.

Das Entwässerungskonzept für das Änderungsvorhaben orientiert sich am Entwässerungskonzept für das bisher planfestgestellte Ausbaivorhaben. Die Ableitung erfolgt in separaten Systemen je nach spezifischer Nutzung der jeweiligen Flächen. Durch Anpassungen des Entsorgungssystems innerhalb des gesamten Ausbaivorhabens wird ausgeschlossen, dass planfestgestellte Regelungen für die Einleitung von Abwässern in natürliche Gewässer angepasst oder verändert werden müssen. Die Dimensionierung der Ableitungssysteme erfolgt so, dass genügend Retentionsraum im Kanalsystem vorhanden ist. Dazu ist es erforderlich, u. a. ein zusätzliches Pumpwerk N1 einzurichten. Im freien Gefälle kann daher kein Wasser von den Flächen des Änderungsvorhabens ablaufen.

Gegenstand dieser Planfeststellung ist auch die Anpassung der Entwässerung der Bestandsflächen des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld an das Entwässerungskonzept des Flughafenausbaivorhabens BBI im Wege der sogenannten Entflechtung. Dazu werden entsprechende Umbaumaßnahmen am Ableitungsnetz vorgesehen. Der Bestandsbereich wird im Wesentlichen in die vier Bereiche E1xx, E2xx, E3xx und Axx gegliedert (vgl. Plan E 1 - 1Ae2). In den Bereichen E1xx, E2xx und E3xx werden systemische Änderungen gegenüber der derzeitigen Bestandssituation vorgesehen, für den Bereich Axx wird ein zusätzlicher Schlamm- und Sandfang vor der Einleitung in den Bauernsee vorgesehen.

Die von der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald aufgestellten Forderungen wurden allesamt berücksichtigt. Nach Maßgabe der Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen das Änderungsvorhaben.

14.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

Mit dem Änderungsvorhaben sind Benutzungen eines Gewässers verbunden. Es werden Anlagen zum Transport, Rückhalt und zur Behandlung von Abwasser errichtet. Somit hatte die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung von Erlaubnissen gemäß § 19 Absatz 1 WHG und Genehmigungen gemäß § 60 Absatz 1 WHG im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde zu entscheiden.

14.2 Im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde getroffene Regelungen

Das Einvernehmen nach § 19 Absatz 3 WHG wurde seitens der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald nur unter der Bedingung erteilt, dass ihre entsprechenden fachlichen Ausführungen im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat alle Anforderungen der Unteren Wasserbehörde als Auflagen (siehe Abschnitt V 3) in diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss übernommen.

Gemäß Abschnitt A II 12.3 des Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 werden alle erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse zu Gewässerbenutzungen bis zum 31.12.2040 befristet erteilt. Dies gilt auch für die mit diesem Beschluss neu erteilten oder geänderten Erlaubnisse. Das wird auch durch die in diesem Beschluss allgemein gefasste Auflage in Abschnitt A VI deutlich, dass die Regelungen und Festsetzungen des Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 auch für den vorliegenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss gelten.

Durch das Änderungsvorhaben werden folgende Abwasserbehandlungsanlagen neu errichtet bzw. geändert:

- Änderung des Bodenfilters (BF) BF 2 mit einem Endvolumen von ca. 60 100 m³ (laut Systemplan E1 - 2Ae1 aufgeteilt in 2a mit einem Volumen von 44 200 m³ und 2b mit einem Volumen von 15 900 m³)
- Errichtung von weiteren dezentralen Bodenfiltern (laut Übersichtsplan E3-1Ae1 A1)
- Errichtung von fünf weiteren Pumpwerken (PW), PW N1, PW N2, PW E1, PW E2, PW E3 (vgl. Übersichtsplan E1 - 1Ae2)
- Errichtung von drei weiteren Leichtstoffflüssigkeitsabscheidern (LFA) mit Schlammfang und Koaleszenzstufe, LFA N1, LFA N2, LFA E3 (vgl. Übersichtsplan E1 - 1Ae2)
- Errichtung der Regenrückhaltebecken (RRB) RRB E1 mit einem Speichervolumen von 330 m³ und RRB E3 mit einem Speichervolumen von 1 050 m³ (vgl. Übersichtsplan E1 - 1Ae2)
- Diverse Sand- und Schlammfänge
- Mulden, Rigolen

Dazu muss sowohl für die Anlagen des Bundes als auch für die Entflechtung des Entwässerungssystems des Bestandsflughafens die wasserrechtliche Genehmigung für den Bau und Betrieb des Niederschlagswasserbehandlungssystems geändert werden. In Folge dessen wird zunächst der Abschnitt A II 12.2 „Wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 18b WHG i. V. m. § 71 Absatz 2 BbgWG“ des Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 aufgrund des geänderten WHG entsprechend angepasst und die Pläne bzw. Deckblätter des Änderungsvorhabens in bestehenden Regelungen ergänzt (siehe Abschnitt A II 3 a)). Ferner war die Zahl der erforderlichen LFA und der PW zur funktionsgerechten Niederschlagswasserbehandlung anzupassen (siehe Abschnitt A V 3 b) und c)).

Aus wasserrechtlicher Sicht bestanden seitens der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald bei Beachtung und Einhaltung der bereits im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss

festgelegten Auflagen und gegebenen Hinweisen keine Bedenken hinsichtlich der Errichtung ergänzender bzw. Erweiterung der bestehenden Anlagen. Zur beantragten Änderung der Verfügung in Abschnitt A II 12.2 Nr. 15 des Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 hinsichtlich der LFA 5 und LFA 6 wurde das Einvernehmen erteilt (siehe Abschnitt A V 3 d)).

Die Flugbetriebsflächen des Bundes, auf denen Betankung der Luftfahrzeuge erfolgt und die mit Flächenenteisungsmitteln enteist werden, werden über den neu zu errichtenden LFA N1 an das Ableitungssystem der Klasse B angeschlossen. Es ist darauf zu achten, dass das bestehende Netz den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht, technisch betriebsbereit ist und die hier zusätzlich anfallenden Niederschlagswassermengen aufnehmen kann. Die Flächen, auf denen nur Flächenenteisung und aber keine Luftfahrzeugenteisung erfolgt, werden - wie bisher auch - direkt in das B-Netz abgeleitet. Gegebenenfalls ist das bestehende Netz dem Bedarf anzupassen. Diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde gemäß der Forderung der Unteren Wasserbehörde eine entsprechende Auflage (siehe Abschnitt A V 3 e)) gefasst.

Bei den für die Entflechtung des Entwässerungssystems vorzunehmenden Umbaumaßnahmen am Ableitungsnetz ist zu gewährleisten, dass die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden, die Netze technisch betriebsbereit sind und die zusätzlich anfallenden Niederschlagsmengen aufnehmen können. Die Schlamm-/Sandfänge sind entsprechend den Herstellerangaben zu errichten und regelmäßig zu warten. Die in der wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung über die vorhandene Wurzelraumkläranlage in die Schönefelder Seen sowie im 1. und 2. Nachtrag zu dieser wasserrechtlichen Erlaubnis aufgeführten Auflagen, Bedingungen und Hinweise sind bei der vorgesehenen Einleitung einzuhalten. Für die Einleitung des Niederschlagswassers ohne Belastung erfolgt die Direkt-einleitung in den Bauernsee. Dazu existieren wasserrechtliche Bescheide. Die in diesen wasserrechtlichen Bescheiden aufgeführten Auflagen, Bedingungen und Hinweise sind bei der vorgesehenen Einleitung einzuhalten. Die zugelassene Einleitmenge ist nicht zu überschreiten. Diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde gemäß der Forderung der Unteren Wasserbehörde entsprechende Auflagen erlassen. Ferner waren nach Auffassung der Unteren Wasserbehörde Regelungen bei Bauarbeiten an den bestehenden Rollbahnen zu treffen. Weiterhin war auf die nur befristet erteilte Erlaubnis für die Einleitung über die vorhandene Wurzelraumkläranlage hinzuweisen (siehe Abschnitt A V 3 f), g) und h)).

Der Abschnitt A II 12.3.1 vor Abschnitt A II 12.3.1.1 des Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 / 04.08.2011 wird aufgrund der zur Planfeststellung beantragten Pläne im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde ebenfalls geändert, die festgestellten Pläne und Deckblätter waren aufzunehmen (siehe Abschnitt A V 3 i)).

Weiterhin muss sowohl für die Anlagen des Bundes als auch für die Entflechtung des Entwässerungssystems am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld die wasserrechtliche Erlaubnis zu Gewässerbenutzungen angepasst werden. Dazu wurde nach Vorgabe und Abstimmung der Unteren Wasserbehörde der Abschnitt A II 12.3.2.1 mit Regelungen zur dezentralen Versickerung von Niederschlagswasser von den Anlagen des Bundes und der Abschnitt A II 12.3.2.2 zur Regelung der Entflechtung des Entwässerungssystems nach Abschnitt A II 12.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08. 2004 i. d. F. vom 04.08.2011 im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde entsprechend angepasst (siehe Abschnitt A V 3 j) und k)). Der Zweck der Gewässerbenutzung für die Entflechtung des Bestandsflughafens hinsichtlich der Entwässerung ergibt sich aus der Rückhaltung und Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers der Dach- und nicht verschmutzten Verkehrsflächen aus dem Einzugsgebiet E1xx über eine Versickerungsmulde in das Grundwasser. Die versiegelte Fläche im Einzugsgebiet beträgt ca. 2 ha.

Das Einleiten von Stoffen in ein Gewässer (hier: Versickerung von Niederschlagswasser in das Grundwasser) stellt nach § 8 Absatz 1 in Verbindung mit § 9 Absatz 1 Nr. 4 WHG eine erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung dar. Da hier ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde, entscheidet gemäß § 19 Absatz 1 WHG die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei Einhaltung der Nebenbestimmung durch die beantragte Gewässerbenutzung eine Verunreinigung des Grundwassers nicht zu besorgen ist und sonstige Belange der Versickerung des Niederschlagswassers in der vorgesehenen Art und Weise nicht entgegenstehen. Im Übrigen sind die in der Erlaubnis aufgeführten Nebenbestimmungen geeignet, nachteilige Wirkungen für das Wohl der Allgemeinheit zu verhüten oder auszugleichen (vgl. § 13 WHG). Sie sind, auch soweit Ermessen eingeräumt wurde, im öffentlichen Interesse gerechtfertigt. Nach Abwägung des öffentlichen Interesses an dem Änderungsvorhaben mit den Interessen der Allgemeinheit am Gemeingut Wasser sind die Nebenbestimmungen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gerechtfertigt. Die wasserrechtliche Erlaubnis konnte unter den oben aufgeführten Nebenbestimmungen erteilt werden.

Aufgrund des geänderten WHG und der festgestellten Pläne und Deckblätter des Änderungsvorhabens wurde der Abschnitt A II 12.3.3 vor Nr. 1) des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 angepasst (siehe Abschnitt A V 3 l)).

Schließlich wird der Abschnitt A II 12.8 des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 in der Folge der Erweiterung der Flugfeldbetankungsanlage angepasst, die festgestellten Pläne und Deckblätter wurden aufgenommen (siehe Abschnitt A V m)).

Entsprechend einer allgemeinen Auflagenforderung der Unteren Wasserbehörde war nach Abschnitt A II 12.8.1 Nr. 4) des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 die Nr. 5) einzufügen (siehe Abschnitt A V n)). Im Bereich der Hinweise zu Abschnitt A II 12.8.1 waren in Nr. 61 in Absatz 4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 die zusätzlichen LFA des Änderungsvorhabens aufzunehmen, der Absatz wurde entsprechend geändert und neu gefasst (siehe Abschnitt A V 3 o)).

Das geänderte Entwässerungskonzept ist nach Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen in Abschnitt A V 3 mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Beeinträchtigungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer sind bei Einhaltung der im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde getroffenen wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen und der allgemein anerkannten Regeln der Technik nicht zu erwarten.

Das geänderte Entwässerungskonzept ist nach Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Beeinträchtigungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer sind bei Einhaltung der im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde getroffenen wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen und der allgemein anerkannten Regeln der Technik nicht zu erwarten.

14.3 Flugfeldbetankungsanlage

Für das Hydrantensystem Unterflurbetankung des Änderungsvorhabens wird ausgehend vom bestehenden Tanklager östlich des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ein neues unabhängiges (autarkes) Leitungssystem einschließlich der erforderlichen Pump- und Steuerungstechnik eingerichtet. Die Anlagenteile der Anlage werden ohne wesentliche Beeinträchtigung des Flugbetriebes und ohne negative Auswirkungen auf bereits im Bau befindlichen Anlagen errichtet. Die Trasse für die Anlagen des Bundes verläuft zunächst parallel entlang der Hauptleitungen des auszubauenden Flughafens nach Osten. Für den weiteren unterirdischen Verlauf der Hydrantenleitungen ist eine Trassenführung ge-

wählt worden, die die nördliche Start- und Landebahn des Flughafens in östlicher Richtung umgeht. Die Versorgung der Flugzeugabstellpositionen des Änderungsvorhabens erfolgt über eine Ringleitung. Der Anschluss der Hydrantenventile an die Ringleitungen DN 300 erfolgt jeweils über Rohrleitungen DN 150. Für eine Flugzeugabstellposition werden zwei Hydrantenventile vorgesehen. Die Mindestüberdeckung der Rohrleitungen beträgt 1 m. Die Rohrleitungen werden mit einem Mindestgefälle von 2,5 % verlegt. Aufgrund des Gefälles der Rohrleitungen sind entsprechende Hoch- und Tiefpunkte erforderlich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird Bezug genommen auf Seite 32 ff des Technischen Berichts.

In Abschnitt A II 12.8.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. 08. 2004 / 04. 08. 2011 werden aufgrund der Stellungnahmen der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald im Beteiligungsverfahren Hinweise und allgemeinen Auflagen zur Erweiterung und Anpassung der Flugfeldbetankungsanlage des Flughafens aufgenommen (siehe Abschnitt A VI 16).

Im Übrigen ergeht der Planfeststellungsbeschluss unter dem Vorbehalt einer nach der BetrSichV noch durchzuführenden Eignungsfeststellung und noch zu erteilenden Erlaubnis. Beides setzt eine technisch detaillierte Ausführungsplanung voraus, die im derzeitigen Verfahrensstadium noch nicht vorgelegt werden kann.

14.3.1 Entscheidungsvorbehalt

§ 74 Absatz 3 VwVfG eröffnet die Möglichkeit, für den Fall, dass eine Entscheidung über einzelne, abtrennbare Teile noch nicht getroffen werden kann, den Planfeststellungsbeschluss insoweit unter Vorbehalt einer abschließenden Entscheidung zu stellen und stellt damit eine Ausnahme vom Grundsatz der Einheitlichkeit der Planfeststellung dar. Voraussetzung der Vorbehaltsentscheidung ist, dass eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist. Das ist hier aufgrund des Planungsstandes der Fall. Die für die Eignungsfeststellung und das Verfahren nach § 13 BetrSichV erforderliche Detailplanung kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen.

Aufgrund des vorgelegten Gutachtens der DEKRA und der fachbehördlichen Stellungnahmen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass die verfahrensgegenständliche Flugfeldbetankungsanlage insgesamt realisierbar ist und die erforderlichen Feststellungen getroffen werden können, sobald die technische Ausführungsplanung vorliegt. Das Landesamt für Arbeitsschutz stimmte dem Änderungsvorhaben zu.

Der Umsetzung des Änderungsvorhabens stehen unter diesen Voraussetzungen in Bezug auf die Flugfeldbetankungsanlage keine rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegen.

14.3.2 Bewertung eingegangener Einwendungen

Die von der Anhörungsbehörde beteiligte TOTAL Deutschland GmbH hat mit Schreiben vom 24.11.2010 mitgeteilt, dass Abstimmungen notwendig seien. Da zur Sicherung der Produktqualität in regelmäßigen Abständen die Hochpunkte oder Tiefpunkte in den Schächten beprobt würden, sei die notwendige Zufahrt zum Schacht B01 so auszuführen, dass diese Fläche als Umfüllfläche genutzt werden könne. Die FBS hat erwidert, dass die Ausführung der genannten Fläche als Umfüllfläche in Anlehnung an DWA A 784 (Betankung von Luffahrzeugen) realisiert werde. Damit steht die Einwendung der Total Deutschland GmbH dem Änderungsvorhaben nicht entgegen.

Die THBG BBI GmbH hat mit Schreiben vom 27.07.2010 und vom 15.09.2010 eingewandt, dass die vorgesehenen Hoch- und Tiefpunkte zwischen dem Schacht B01 und dem Schacht B02 ohne Zugang über einen Schacht geplant würden. Ohne die Möglichkeit einer Beprobung an diesen Punkten und ohne den erforderlichen Zugang über einen Schacht stehe das System nicht im Einklang mit den national und international maßgeblichen Sicherheits- und Qualitätsstandards. Dem Einwand der THBG BBI

GmbH folgt die Planfeststellungsbehörde und erteilt eine entsprechende Auflage zur Sicherstellung der Beprobung (siehe Abschnitt A V 11).

15 Natur und Landschaft

Die Planfeststellungsbehörde ist zur Überzeugung gelangt, dass das Änderungsvorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist. Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind angemessen berücksichtigt. Der Abschnitt A VI 12 enthält die notwendigen Nebenbestimmungen.

15.1 Naturschutzrechtliche Verbote

Dem Änderungsvorhaben stehen keine naturschutzrechtlichen Verbote entgegen. Gesetzlich geschützte Teile von Natur und Landschaft i. S. des § 20 Absatz 2 BNatSchG kommen im Planänderungsbereich nicht vor. Der Planänderungsbereich liegt vollständig auf den Flächen des Bestandsflughafens. Schutzausweisungen wurden für diese Flächen nicht getroffen. Über den Flughafenbereich hinausgehende Auswirkungen des Änderungsvorhaben auf Gebiete gemäß § 31 BNatSchG, Europäisches Netz „Natura 2000“ sind nicht zu erwarten.

15.2 Öffentlicher Belang - Integritätsinteresse von Natur und Landschaft

Es waren alle von dem Änderungsvorhaben ausgehenden und für Natur und Landschaft relevanten Umweltauswirkungen zu ermitteln. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in §§ 1, 2 BNatSchG aufgeführten Ziele und Grundsätze allgemein benannt und sind im Einzelfall entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten zu konkretisieren. Darüber hinaus ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen, Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden (§ 1 Satz 3, § 3 Absatz 1 Nr. 8 BBodSchG).

Diesen Erfordernissen wird die beantragte Änderungsplanung gerecht. Auf Grund der vorgelegten Unterlagen und der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden die Umweltauswirkungen des Änderungsvorhabens dargestellt und bewertet. Die naturschutzrechtlichen Gebote, insbesondere das Minimierungsgebot, wurden eingehalten. Die Neuinanspruchnahme von unversiegelten Flächen wurde durch die Standortwahl minimiert, da die Bestandsflächen des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld in das Änderungsvorhaben integriert werden konnten. Die Abwägung führt zu dem Ergebnis, dass durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zwar in erheblicher Weise betroffen sind, dass jedoch negative Auswirkungen durch die angeordnete Maßnahmen auf das unvermeidbare Maß gemindert und die unvermeidbaren Auswirkungen durch die festgestellten Ausgleichsmaßnahmen, die Zahlung einer Ausgleichsabgabe sowie der verfügbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausreichend kompensiert werden können. Angesichts der luftverkehrlichen Bedeutung des Vorhabens kann den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege nicht der Vorrang eingeräumt werden.

15.3 Eingriffsregelung

Mit dem Änderungsvorhaben sind Veränderungen in der Gestalt und Nutzung von Grundflächen verbunden, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigen können. Es liegt somit ein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Absatz 1 BNatSchG vor. Die für die naturschutzrechtliche Zulässigkeit zu prüfenden Auswirkungen betreffen die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima / Luft, Biotope / Pflanzen, Tiere und Landschaftsbild.

Insbesondere die zusätzliche Überbauung und Versiegelung im Umfang von ca. 150 000 m² tragen hierzu bei. Auch wird durch das Änderungsvorhaben die Entwicklung von Lebensraum auf dem Flugplatz und in bestimmten Beziehungen in seinem Umfeld eingeschränkt.

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13 ff BNatSchG hat der Verursacher, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Gemäß § 15 Absatz 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Ergibt diese eigenständige naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Vorhabens, hat der Verursacher nach § 15 Absatz 6 Satz 1 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten.

15.3.1 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Absatz 1 Satz 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Zumutbare Alternativen sind, wie schon oben in Abschnitt C II 4 ausgeführt, nicht vorhanden, erst recht nicht solche, die mit einer geringeren Beeinträchtigung von Natur und Landschaft verbunden wären. Die Einrichtung eines in den künftig einzigen Verkehrsflughafen am Standort Berlin räumlich und funktional integrierten „Regierungsflughafens“ ist zur Umsetzung der dem Planfeststellungsbeschluss vom 13. 08. 2004 / 04. 08. 2011 zugrunde liegenden Konzeption erforderlich. Die mit dem Änderungsvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind deshalb unvermeidbar.

Das nach § 17 Absatz 2 Satz 3 BbgNatSchG gebotene Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde ist hergestellt. Die im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald und des LUGV werden berücksichtigt. Das MUGV ist von der Anhörungsbehörde ebenfalls beteiligt worden, hat aber eine eigene Stellungnahme zum Bereich Natur und Landschaft nicht abgegeben, sondern auf die Stellungnahme des LUGV verwiesen.

15.3.2 Minimierungsgebot

Das Änderungsvorhaben entspricht dem naturschutzrechtlichen Minimierungsgebot. Die Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine andere Ausbauvariante noch durch anderen zumutbaren Aufwand verringern. Die zusätzlichen Versiegelungsflächen knüpfen an den vorhandenen Bestand der Vorfelder an; die baulichen Änderungen orientieren sich an der Lage der bereits planfestgestellten Funktionsbauten. Durch die Anknüpfung an bestehende Strukturen des Bestandsflughafens können große Teile der bereits vorhandenen Flugbetriebsflächen im Zusammenhang mit der Erweiterungsfäche genutzt werden. Dadurch werden insbesondere zusätzliche Versiegelungen minimiert.

15.3.3 Darstellung der Beeinträchtigungen

Das Änderungsvorhaben ist mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Als Folgen seiner Realisierung verbleiben:

- Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes durch Überbauung und Versiegelung im Umfang von ca. 150 000 m²,
- Beeinträchtigungen der Lebensraumstrukturen und des landschaftlichen Funktionsgefüges,
- Verringerung von Versickerungsflächen für Oberflächenwasser,
- Einschränkung oder Unterbindung der klimatischen Ausgleichswirkung des Bodens bei Versiegelung,
- Entfall der ursprünglich vorgesehenen und planfestgestellten Entsiegelungsmaßnahme EN 204,
- Verlust von gehölzgeprägten Biotopen auf einer Fläche von 5 046 m²,
- Verlust von zusätzlichen 88 Einzelbäumen.

15.3.4 Ausgleich oder Ersatz

Der vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplan sieht eine Reihe von Ausgleichs-, Optimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen zur Kompensation der durch das Änderungsvorhaben verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vor.

Der Verursacher eines Eingriffs ist gemäß § 15 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Absatz 2 Satz 2 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigenden Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Absatz 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts im dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) kommen nur solche Flächen in Betracht, die aufwertungsfähig sind, d.h. durch landschaftspflegerische Maßnahmen in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren als ökologisch höherwertig einstufen lässt (BVerwG Urteil vom 23.08.1996 Az. 4 A 29.95; BVerwG Beschluss vom 07.07.2010 Az. 7 VR 2/10).

Die ursprünglich vorgesehene Ausgleichsmaßnahme EN 204 zur Entsiegelung kann nicht mehr wie ursprünglich planfestgestellt realisiert werden, weil einige der dafür vorgesehenen Flächen nunmehr durch das Änderungsvorhaben in Anspruch genommen werden. Daher war das Maßnahmenblatt mit der Maßnahmen-Nr. EN 204 anzupassen.

Als Ersatzmaßnahme für den Verlust von 5 046 m² gehölzgeprägten Biotopen ist die Pflanzung von Laubgehölzen auf einer Fläche von 10 092 m² erforderlich. Hinsichtlich des zusätzlichen Verlustes von 88 Einzelbäumen sind 353 Bäume (Hochstamm, 12-14 cm) oder alternativ auch Bäume höherer Pflanzqualität (Hochstamm, 18-20 cm) mit dem Umrechnungsfaktor 3 zu pflanzen. Diese Kompensationsanfordernisse werden mit den im Maßnahmenblatt GG-FA dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen erfüllt.

Die Erlaubnis zur Beseitigung der 88 Einzelbäume wird in Abschnitt A VI 12 Nr. 9 erteilt. Hinsichtlich der Fällung der Einzelbäume ist in Abschnitt A VI 12 Nr. 10) eine Auflage zum Nist-, Brut- und Lebensstättenschutz aufgenommen worden.

Nach Auffassung des LUGV sind die genannten Ersatzmaßnahmen geeignet und ausreichend, den Eingriff durch den Verlust der gehölzgeprägten Biotope und von 88 Einzelbäumen zu kompensieren.

Die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald hat im Anhörungsverfahren ihr Einverständnis mitgeteilt. Ihre Anforderung, die Planung und Durchführung aller Kompensationsmaßnahmen sowie die Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen in Abstimmung mit ihr durch die ökologische Baubegleitung sicherzustellen, ist bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 festgelegt (Abschnitt A II 9.1.21 und A II 9.1.22).

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für die dargestellten Kompensationsmaßnahmen erfüllt sind. Die Laubgehölzpflanzungen sowie die sonstigen Baumpflanzungen werden in den gärtnerisch gestalteten Grünflächen (GG-FA-Flächen) im Bereich des Airport Center bzw. im Zufahrtbereich realisiert. Hier ist eine ausreichend große Fläche verfügbar, die, durch eine naturnahe Gestaltung gemäß dem LBP ökologisch aufgewertet werden kann. Zur fachgerechten Umsetzung der Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde die in Abschnitt A VI 12 Nr. 2 bis Nr. 8) aufgeführten Auflagen erlassen. Insbesondere ist für die festgestellten Kompensationsmaßnahmen eine Landschaftspflegerische Ausführungsplanung zu erarbeiten.

15.3.5 Kein Ausgleich oder Ersatz für Überbauung und Versiegelung von ca. 150 000 m²

Die dargestellten Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes durch Überbauung und Versiegelung in Höhe von ca. 150 000 m² sind nicht auszugleichen oder zu ersetzen, da im betroffenen Naturraum keine realen, nachweislich geeigneten Kompensationsmaßnahmen verfügbar sind. Auch die vorgesehene Entsiegelungsmaßnahme EN 204 kann nicht mehr wie ursprünglich planfestgestellt realisiert werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich ihres im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung anzustellenden Ermittlungs- und Prüfaufwandes bewusst. Sie hat geprüft, ob mögliche Ausgleichs- und Ersatzflächen vorhanden sind, konnte aber - ebenso wie der FBS als Vorhabenträger, dem dies in erster Linie obliegt - keine geeigneten Flächen finden.

Die Planfeststellungsbehörde hat auch die Möglichkeit geprüft, den Entsiegelungsbedarf in andere, konkrete Einzelmaßnahmen auf Grundlage der HVE umzurechnen und in erwünschte, bereits ausgearbeitete landschaftspflegerische Projekte einfließen zu lassen. Die Prüfung ergab jedoch keine derartige Möglichkeit, der FBS landschaftspflegerische Maßnahmen für den hier bestehenden Kompensationsbedarf aufzuerlegen.

Im Datenfonds „Potentielle Entsiegelungsflächen“ im Land Brandenburg sind bisher Flächen für zwei naturräumliche Regionen („Prignitz und Ruppiner Land“ sowie „Barnim und Lebus“) enthalten. Diese sind nach einer Ersteinschätzung und Prüfung anhand von Ausschlusskriterien für die Durchführung von Entsiegelungsmaßnahmen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung geeignet.

Es fehlt aber an dem erforderlichen engen räumlichen Bezug zum Änderungsvorhaben.

Für die Anerkennung als Ausgleichsmaßnahme ist ein enger räumlicher Bezug zu den auszugleichenden Beeinträchtigungen notwendig. Es können nur Maßnahmen anerkannt werden, deren Wirksamkeit den Raum betrifft, in dem die erheblichen Beeinträchtigungen auftreten. Für Ersatzmaßnahmen ist der räumliche Bezug gelockert. Die Kompensation kann in größerer Entfernung in sonstiger Weise erfol-

gen. Es muss aber in jedem Fall ein räumlicher Bezug zwischen Eingriffs- und Kompensationsraum bestehen. In Brandenburg ist dieser gegeben, wenn Ersatzmaßnahmen innerhalb der gleichen naturräumlichen Region gemäß Landschaftsprogramm, vorzugsweise im betroffenen Landkreis, umgesetzt werden (vgl. HVE, Seite 20).

Die genannten potentiellen Entsiegelungsflächen befinden sich zwar im Land Brandenburg, aber nicht in der gleichen naturräumlichen Region und nicht im Landkreis des am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld stattfindenden Eingriffes. Daher kommen sie hier nicht als Entsiegelungsflächen in Betracht.

Alternative Flächen der öffentlichen Hand oder einvernehmlich bereitgestellte Flächen von Privaten sind weder von der FBS benannt noch von den Fachbehörden noch von den im Land Brandenburg anerkannten Naturschutzverbände gefordert oder vorgeschlagen worden. Die im Land Brandenburg anerkannten Naturschutzverbände nahmen ihr Recht auf Äußerung ausdrücklich nicht wahr (Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände e.V.) bzw. gaben ausdrücklich keine Stellungnahme ab (Landesjagdverband Brandenburg).

15.3.6 Naturschutzrechtliche Abwägung (Kompensationsinteresse)

Gemäß § 15 Absatz 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belange im Range vorgehen.

Die Planfeststellungsbehörde misst den hier betroffenen Belangen von Natur und Landschaft ein beachtliches Gewicht zu. Durch das Änderungsvorhaben kommt es zu zusätzlichen Versiegelungen im Umfang von ca. 150 000 m². Die Planfeststellungsbehörde schätzt die nicht ausgleichbare Inanspruchnahme von Böden sowohl bezogen auf das gesamte Ausbauvorhaben (vgl. Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004, Seite 824), als auch insbesondere in Bezug auf das vorliegende Änderungsvorhaben als verbleibenden schwerwiegenden Eingriff ein.

Auf der anderen Seite sprechen aber auch sehr gewichtige Belange für das Änderungsvorhaben. Mit ihm soll die erforderliche Infrastruktur für die Durchführung des protokollarischen und politisch-parlamentarischen Flugbetriebs der Bundesrepublik Deutschland geschaffen werden. Es dient damit einer hochrangigen staatspolitischen und zudem einer unverzichtbaren Hauptstadtfunction. Das Integritätsinteresse der Natur, nämlich das Interesse am Erhalt der unversiegelten Fläche hat im Vergleich zu dem Interesse an der Realisierung des Änderungsvorhabens ein erheblich geringeres Gewicht.

Zudem handelt es sich bei dem durch das Änderungsvorhaben betroffenen Raum nicht um weitgehend unberührte Natur und Landschaft, sondern um einen Bereich, der bereits als Flughafen genutzt wird. Durch diese Nutzung ist das Gebiet stark anthropogen überprägt sowie großflächig und grundlegend verändert worden. Am Vorhabensort und in dessen Umgebung trifft man aus diesem Grund überwiegend Biozönosen an, die als nicht besonders schützenswert gelten.

Obwohl der Eingriff durch Überbauung und Versiegelung im Umfang von ca. 150 000 m² unvermeidbar und nicht ausgleichbar ist, ist die Planfeststellungsbehörde daher zu der Überzeugung gelangt, dass die Interessen am Änderungsvorhaben die Belange von Natur und Landschaft überwiegen.

15.4 Ersatzzahlung

Wird ein Eingriff nach § 15 Absatz 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, so

hat der Verursacher gemäß § 15 Absatz 6 Satz 1 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten. Mit dieser Regelung wird sichergestellt, dass der Verursacher unvermeidbarer, nicht kompensierbarer Eingriffe nicht besser gestellt wird als der Verursacher unvermeidbarer Eingriffe, die aber ausgeglichen oder ersetzt werden können.

Gemäß § 15 Absatz 6 Satz 2 BNatSchG bemisst sich die Ersatzzahlung nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung von der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten.

Die Planfeststellungsbehörde hält nach wie vor einen Betrag von 7,67 EUR pro m² versiegelter Fläche für angemessen. Es ergibt sich - ohne die bisher temporär genehmigte Rollbahn H5 - eine Ersatzzahlung in Höhe von 1 077 535,29 EUR (140 487 m² x 7,67 EUR pro m²). Die Versiegelungsabgabe erhöht sich um 8 674,77 EUR (1131 m² x 7,67 EUR pro m²), da die Maßnahme EN 204 nicht wie ursprünglich planfestgestellt realisiert werden kann. Da die Rollbahn H5 nunmehr dauerhaft bestehen bleiben soll, ist die Differenz zwischen der temporären und der mit diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss verfügbaren dauerhaften Nutzung zu berücksichtigen. Bei einer Gesamtfläche der Rollbahn H5 von 6 621 m² ergibt sich ein Betrag von 50 783,07 EUR (6 621 m² x 7,67 EUR). Abzüglich der bereits beauftragten Versiegelungsabgabe in Höhe von 27 612 EUR (3 600 m² x 7,67 EUR) verbleibt bei Erhalt der Rollbahn H5 ein Restbetrag von 23 171,07 EUR (50 783,07 EUR - 27 612,00 EUR). Es sind somit insgesamt 1 109 381,13 EUR zu leisten. Die zusätzliche Ersatzzahlung ist nach dem Erlass dieser Planänderung bei der Zahlung des nächsten fälligen Teilbetrags der nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses Naturschutz und Landschaftspflege, Komplexe Kompensationsmaßnahmen „Zülowniederung“ vom 4. August 2011 zu leistenden Ausgleichsabgabe für Versiegelungen fällig (siehe Abschnitt A VI 12 Nr. 1)).

Die Verwendung der Mittel in bestimmten Regionen kam nicht in Betracht, da die aktuelle Naturschutzgesetzgebung keine nach Gemeindegrenzen aufgeschlüsselte Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz fordert.

Die hier planfestgestellte Ausgleichsabgabe ist an den Naturschutzfond Brandenburg zu zahlen. Aus dem Naturschutzfond werden Finanzhilfen zur Förderung von Maßnahmen im Bereich des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf Grundlage des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes i. V. m. der Richtlinie über die Gewährung von Finanzhilfen des Naturschutzfonds Brandenburg zur Förderung von Maßnahmen im Bereich des Naturschutzes und der Landschaftspflege gewährt. Antragsberechtigt sind alle natürlichen und juristischen Personen des privaten und öffentlichen Rechts, so dass es möglich ist - soweit nach der Richtlinie förderungsfähige Maßnahmen geplant sind - auch für die im Rahmen des Planänderungsverfahrens genannten Regionen Mittel aus dem Naturschutzfond zu beantragen.

15.5 Artenschutz

Die Planfeststellungsbehörde hat dafür Sorge getragen, dass das Änderungsvorhaben artenschutzrechtlichen Belangen genügt. Den besonderen artenschutzrechtlichen Zugriffsverboten des § 44 Absatz 1 BNatSchG wird durch Auflagen (siehe Abschnitt A VI 13) Rechnung getragen.

Das LUGV teilte im Anhörungsverfahren mit, dass aufgrund der in der landschaftsplanerischen Zuarbeit der FBS in Bezug genommenen Unterlagen, die UVS 1999 und eine Studie aus dem Jahr 2004, nicht ausgeschlossen werden könne, dass besonders und streng geschützte Arten im Bereich des Änderungsvorhabens vorkommen können.

Angesichts der bestehenden Unsicherheiten ist ein naturschutzfachliches Monitoring, verbunden mit einem Auflagenvorbehalt nach § 74 Absatz 3 VwVfG, vorzusehen. Den wegen des stetigen Wechsels der Natur möglichen Veränderungen der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten nach Erlass des Plan-

feststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2004 kann die Planfeststellungsbehörde dadurch Rechnung tragen, dass sie im Planfeststellungsbeschluss ein naturschutzfachliches Monitoring oder eine qualifizierte begleitende ökologische Bauüberwachung anordnet. Diese Instrumente sind grundsätzlich geeignet und ausreichend, neue, d. h. zuvor nicht ermittelte oder nicht vorhandene, artenschutzrechtliche Betroffenheiten zu erkennen und sie einer naturschutzrechtlichen Problembewältigung zuzuführen.

Unter Berücksichtigung der verfügbaren Auflagen kommt die Planfeststellungsbehörde zum Ergebnis, dass das besondere Artenschutzrecht dem Erlass des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses nicht entgegenstand.

15.6 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch das Änderungsvorhaben erwartet die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der gefassten Auflagen nicht. Da das Änderungsvorhaben im Bereich des Bestandsflughafens liegt, bestehen bereits Sichtbeziehungen zum Flughafen mit seinen hochbaulichen Anlagen.

15.7 Fällung der 88 Einzelbäume

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss umfasst die nach der Baumschutzverordnung des Landkreises Dahme-Spreewald erforderliche Genehmigung zur Beseitigung, wesentlichen Veränderung oder Beeinträchtigung von Einzelbäumen, soweit sie zur Verwirklichung des Vorhabens unumgänglich sind.

15.8 Abwägung

Durch das Änderungsvorhaben sind die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege in Gestalt eines naturschutzrechtlichen Eingriffs in erheblicher Weise betroffen, aber angesichts der luftverkehrsrechtlichen Bedeutung des gesamten Ausbausvorhabens am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld und der Notwendigkeit, den „Regierungsflughafen“ in den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld als einzig verbleibenden Hauptstadtflughafen zu integrieren, gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rang nicht vor. Sie werden durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen und Nebenbestimmungen angemessen berücksichtigt.

Die zusätzliche Überbauung und Versiegelung von Flächen kann zwar zu einer Änderung der Verdunstungsverhältnisse und des Wärmehaushalts der betreffenden Flächen mit Wirkungen auf die bodennahen Luftschichten führen. Durch Versiegelungen wird die nächtliche Abkühlung bodennaher Luftschichten herabgesetzt. Versiegelte Flächen geben im Gegensatz zu Bodenflächen mit Vegetation keine Feuchtigkeit ab und führen zu keiner Verdunstung. Mit Auswirkungen auf das Lokalklima im näheren Umfeld des Änderungsvorhabens ist allerdings nicht zu rechnen, da die Gesamtfläche zu klein ist, um hierfür wirksamen Einfluss auszuüben. Die geplanten Bauflächen führen zu keinen relevanten Luftbarrieren.

Im Hinblick auf den Verlust von Biotopen und von 88 Einzelbäumen werden die Beeinträchtigungen nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert, so dass keine erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts verbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet wird. Über die beschriebenen Maßnahmen hinausgehende Forderungen konnten der FBS nicht auferlegt werden.

Im Hinblick auf die zusätzlich überbauten und versiegelten ca. 150 000 m² ist maßgeblich, dass sich diese auf dem bereits planfestgestellten Gelände des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld befinden und grundsätzlich eine Entwicklungsfläche des Flughafens darstellen. Insofern wird nicht in einen Bereich eingegriffen, der bisher von Belastungen verschont geblieben wäre.

16 Leitungen und Anlagen

Da die Unterflurbetankung rechtlich überwiegend nach Vorschriften zu beurteilen ist, die den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen regeln, finden sich die Ausführungen hierzu beim Kapitel „Wasserwirtschaft“.

Hinsichtlich der vom Änderungsvorhaben betroffenen Telekommunikationsleitungen werden die Belange der Netzeigentümerin durch die im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 verfügten Auflagen ausreichend berücksichtigt. Gleiches gilt für die im Planänderungsbereich liegenden Stromleitungen, Erdgas-Hochdruckleitungen, Trink- und Schmutzwasserleitungen sowie sonstigen Leitungen.

Der DWD äußerte gegen das Änderungsvorhaben keine Einwände, sofern die Hindernisfreiheit an der nördlichen Start- und Landebahn Berücksichtigung findet. Den Belangen des DWD hat die Planfeststellungsbehörde durch die Auflage in Abschnitt A VI 1 Nr. 4) Rechnung getragen.

Die Planfeststellungsbehörde hat vorsorglich Auswirkungen der medientechnischen Erschließung auf den öffentlichen Personen- und Nahverkehr betrachtet. Im Zusammenhang mit der medientechnischen Erschließung des Änderungsvorhabens sind Anbindungen an vorhandene Versorgungsnetze im Bereich der Mittelstraße (B 96a) vorgesehen. Das LBV, Außenstelle Cottbus, teilte im Anhörungsverfahren mit, dass im Rahmen der Baudurchführung zeitlich begrenzte Behinderungen, Einschränkungen oder Umleitungen auf ein Mindestmaß zu beschränken und mit dem Landkreis Dahme-Spreewald als zuständigem Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV abzustimmen sei. Die Planfeststellungsbehörde trägt diesem Belang durch die Auflage in Abschnitt A VI 6 Nr. 7) Rechnung tragen. Erhebliche Beeinträchtigungen sind daher nicht ersichtlich.

17 Altlasten

Die im Bereich des Änderungsvorhabens liegenden altlastenverdächtigen kampfmittelbelasteten Flächen stehen der Zulässigkeit des Änderungsvorhabens nicht entgegen.

In den Antragsunterlagen ist die Unterlage 11 „Projekt: Aktualisierung des Technischen Gutachtens zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld für den sogenannten Nordteil, Bericht: Planänderungsantrag Nr. 21 - Anlagen des Bundes, Altlastentechnische Situation Vorfeldbereich AA/BMVg“ vom 15. Oktober 2009 der ARCADIS CONSULT GmbH enthalten. In diesem Zusammenhang wurden durch die Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald Auskünfte aus dem Altlastenkataster erteilt und mehrere Besprechungstermine durchgeführt.

Unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen sind die Flächen als für das Änderungsvorhaben geeignet zu bewerten. Durch die Nebenbestimmungen in Abschnitt A VI 10 wird sichergestellt, dass schädliche Bodenveränderungen i. S. d. § 1 Absatz 1 BBodSchG abgewehrt und von Altlasten und Kampfmitteln ausgehende Gefahren beseitigt werden. Die FBS wurde bereits im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss gemäß § 7 BBodSchG verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen, die durch das Ausbauvorhaben hervorgerufen werden könnten.

17.1 Aktualisierung der ursprünglichen Bewertung

Zur Bewertung der Altlastensituation wurde mit dem Planänderungsantrag ein Bericht zur altlastentechnischen Situation Vorfeldbereich AA / BMVg vorgelegt. Er stellt die Altlastensituation im Planänderungsbereich dar und berücksichtigt die Trassenführung der Unterflurbetankung. Im Ergebnis konnten für das Änderungsvorhaben 17 Altlastenverdachtsflächen (ALVF) identifiziert werden.

17.2 Bewertung

Die Ergebnisse der Altlastenuntersuchungen wurden einer Bewertung durch die Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald unterzogen. Diese äußerte keine Einwände gegen das Änderungsvorhaben. Die Fachbehörde hat im Anhörungsverfahren entsprechende Nebenbestimmungen vorgeschlagen. Diese wurden von der Planfeststellungsbehörde alleinstimmig aufgegriffen (siehe Abschnitt A VI 10).

Die verfügten Maßnahmen führen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch zu einer Entlastung für die Schutzgüter Boden und Grundwasser.

Den Belangen der Kampfmittelfreiheit konnte die Planfeststellungsbehörde mit der Auflage in Abschnitt A VI 6 Nr. 8 Rechnung tragen, vor Ausführung von Erd- und Tiefbauarbeiten eine Kampfmittelfreiheitsbescheinigung einzuholen. Diese Bescheinigung kann von der FBS oder dem jeweiligen Grundstückseigentümer beantragt werden, oder der Nachweis der Kampfmittelfreiheit kann von einer vom Grundstückseigentümer beauftragten Fachfirma beigebracht werden. Für beide Möglichkeiten ist rechtzeitig vor Beginn des Vorhabens die entsprechende Beantragung bzw. Beauftragung vorzunehmen.

18 Denkmalschutz

Im Bereich des Änderungsvorhabens sind keine Bodendenkmale registriert. Ungeachtet dessen können während der Bauausführung im gesamten Änderungsbereich bei Erdarbeiten noch nicht registrierte Bodendenkmale entdeckt werden. Vor diesem Hintergrund waren entsprechende Auflagen zu fassen (siehe Abschnitt A VI 15).

Die von der FBS beantragte Erlaubnis zum Abriss des Denkmals „Generalshotel“ war zu erteilen. Gemäß § 9 Absatz 1 Nr. 1 BbgDSchG bedarf einer Erlaubnis, wer ein Denkmal entgegen dem Erhaltungsgebot des § 7 BbgDSchG beseitigen will. Nach § 9 Absatz 2 Nr. 2 BbgDSchG ist die Erlaubnis zu erteilen, soweit den Belangen des Denkmalschutzes entgegenstehende öffentliche oder private Interessen überwiegen und sie nicht auf andere Weise oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand berücksichtigt werden können. Es hat demnach eine Abwägung zwischen den Belangen des Denkmalschutzes einerseits und den öffentlichen Interessen am Änderungsvorhaben andererseits stattzufinden (vgl. VG Frankfurt Oder Urteil vom 04.04.2006 Az. 7 K 2036/01).

Aufgrund der Konzentrationswirkung der vorliegenden Änderungsplanfeststellung hatte die Planfeststellungsbehörde über den beantragten Abriss des Denkmals „Generalshotel“ zu entscheiden. Die verfahrensgegenständliche Änderungsplanfeststellung regelt alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der FBS und den durch den Plan Betroffenen und ersetzt auch die Erlaubnis nach dem Brandenburgischen Denkmalschutzgesetz.

18.1 Bewertung der Belange des Denkmalschutzes („Generalshotel“)

Die Gewichtigkeit der Belange des Denkmalschutzes bemisst sich nach den Umständen des Einzelfalls. Dabei ist nicht erforderlich, dass es sich um ein erstklassiges oder deutlich hervorgehobenes Objekt oder ein Objekt in einem besonders guten Erhaltungszustand handelt. Bedeutsam sind nicht nur die jeweils besten Objekte eines Typs, sondern auch solche Gegenstände, die unterhalb dieser Schwelle in besonderer Weise Ausdruck der Entwicklung von Land und Leuten sind (VG, Potsdam Urteil vom 13.08.1997 Az. 2 K 3837/95). Im Einzelfall kann der Stellenwert eines Denkmals so hoch sein, dass seine gänzlich unveränderte Erhaltung ungeachtet aller für einen Abbruch oder eine Veränderung sprechenden Gründe geboten ist. Das war hier aber nicht der Fall. Die Oberste Denkmalschutzbehörde teilte im Anhörungsverfahren mit, dass die Beseitigung des Denkmals „Generalshotel“ grundsätzlich denkmalrechtlich erlaubnisfähig ist.

Der Planfeststellungsbehörde liegt eine vom BLDAM im Anhörungsverfahren übermittelte „Gutachtliche Äußerung zum Denkmalwert“ vom 21.02.1996 vor. Damit wurden der Planfeststellungsbehörde die erforderlichen denkmalfachlichen Informationen in ausreichendem Maße vermittelt (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg Beschluss vom 27.11.1998 Az. OVG 11 S 49.09). Hinsichtlich des Inhalts wird auf die genannte gutachtliche Äußerung Bezug genommen.

Nach der gutachtlichen Äußerung hat das Denkmal „Generalshotel“ einen besonderen historischen Wert, da es sich um den ersten Neubau des zivilen Flughafens Schönefeld handelt, der zugleich das baulich prägnanteste Dokument der wichtigen Aufbauphase des Flugplatzes nach Beendigung des zweiten Weltkrieges ist. Es gehört zu den besonders frühen und gleichzeitig letzten, in dieser Originalität überkommenen baulichen Sachzeugnissen der unmittelbaren Nachkriegsarchitektur, die die politische Stärke und das Selbstbewusstsein der sowjetischen Siegermacht zum Ausdruck bringen. Die bauliche Gestaltung wie auch die Inneneinrichtung waren insbesondere auch darauf ausgerichtet, den Geltungsanspruch der sowjetischen Militärmacht nach außen zu demonstrieren. Das Gebäude ist daher von besonderem Interesse für die Erforschung der politischen Geschichte nach dem II. Weltkrieg.

Darüber hinaus kommt dem Gebäude architekturhistorische Bedeutung zu, weil es auf einmalige und in seinem Erhaltungszustand für das Land Brandenburg einzigartige Weise die Architekturauffassungen der unmittelbaren Nachkriegszeit dokumentiert. Es gehört in der Region zu den qualitativsten Bauten dieser Zeit und stellt ein für ganz Brandenburg baukünstlerisch erstrangiges Zeugnis der Architektur der 1940er und 1950er Jahre dar. In seiner Erscheinung steht das Gebäude am Ausgangspunkt der noch die gesamten 1950er Jahre prägenden Bauweise. Es ist daher auch in besonderem Maße als Forschungsobjekt der Architekturgeschichte geeignet.

Dem denkmalgeschützten Gebäude „Generalshotel“ kommt daher sowohl geschichtliche und künstlerische als auch wissenschaftliche Bedeutung im Sinne von § 2 Absatz 1 BbgDSchG zu. Es befindet sich in einem guten baulichen Zustand. Der beantragte Abriss bedeutet den Verlust eines aus Landessicht herausragenden baulichen Zeugnisses für die politische Nachkriegsgeschichte, die Architekturgeschichte und die regionale Luftfahrtgeschichte.

Zu den künstlerisch besonders wertvollen Gestaltungselementen im Innern und am Äußeren des Denkmals „Generalshotel“ gehören auch die Arbeiten von Fritz Kühn. Die künstlerische Herkunft der Arbeiten war dem BLDAM zum Zeitpunkt der Unterschutzstellung des Denkmals nicht bekannt, ihr besonderer Wert ist aber im Gutachten zur Denkmaleigenschaft genannt worden. Das künstlerische Werk Fritz Kühns genießt hohe Anerkennung in der Fachwelt und ist weit über Deutschland hinaus bekannt. Die Kühn'schen Ausstattungselemente am Denkmal „Generalshotel“ sind prägend für das künstlerische Gesamtkonzept des Entwurfs. Die hohe denkmalrechtliche Schutzwürdigkeit des Denkmals „Generalshotel“ steht für die Planfeststellungsbehörde aufgrund der gutachtlichen Stellungnahmen außer Zweifel. Die durch das Änderungsvorhaben betroffenen Belange des Denkmalschutzes sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde von erheblichem Gewicht.

18.2 Integration der Funktion „Regierungsflughafen“ in den Hauptstadtflughafen

Diesen Belangen des Denkmalschutzes steht als besonderes und gewichtiges öffentliches Interesse das Interesse der Bundesrepublik Deutschland an der Durchführung des protokollarischen und politisch-parlamentarischen Flugbetriebs am ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld entgegen. Für die Belange der Bundesregierung und der Verfassungsorgane in der Bundeshauptstadt ist es aufgrund der Schließung des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel dringend erforderlich, auf dem nunmehr einzig verbleibenden Flughafen in Berlin die entsprechende Infrastruktur für den Flugverkehr des Bundes ihrer ausländischen Staatsgäste zu schaffen.

Die BImA teilte im Anhörungsverfahren mit, dass das Vorhaben so, wie es zum Antrag gestellt worden ist, mit seinem Flächenumfang und seiner Konfiguration für den Bund von erheblichem, essentiellen Interesse ist. Auf die hohe Bedeutung des Änderungsvorhabens in seiner konkret zum Antrag gestellten Art wurde gesondert hingewiesen.

Der gewählte Standort am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wurde unter Abwägung der Interessen der FBS und der Nutzer des Änderungsvorhabens in einem mehrjährigen Abstimmungsprozess zwischen dem Bund und der FBS als einziger Standort ermittelt, der den Interessen aller Parteien gerecht wird.

18.3 Überwiegen der entgegenstehenden Belange

Die den Belangen des Denkmalschutzes entgegenstehenden Belange der Bundesregierung an der Durchführung des protokollarischen und politisch-parlamentarischen Flugbetriebs am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld genießen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis ein höheres Gewicht und überwiegen die Belange des Denkmalschutzes. Sie sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde so gewichtig, dass sie die Erteilung der begehrten Genehmigung rechtfertigen.

Das Änderungsvorhaben gewährleistet eine effektive und verantwortungsvolle Aufgabenwahrnehmung durch die führenden Repräsentanten des politischen und parlamentarischen Bereichs des Bundes und entspricht auch den Anforderungen für Staatsbesuche. Das Vorhaben trägt dem besonderen öffentlichen Verkehrsinteresse zur Sicherung der Funktion Berlins als Regierungssitz und Bundeshauptstadt Rechnung. Eine inhaltliche Beschränkung des Änderungsvorhabens würde dazu führen, dass eine Nutzbarkeit des Regierungsflughafens ernstlich in Frage gestellt würde.

Im Ergebnis misst die Planfeststellungsbehörde diesen Belangen eine höhere Bedeutung als den Belangen des Denkmalschutzes zu.

18.4 Keine anderweitige Möglichkeit der Erhaltung des Denkmals „Generalshotel“

Es war daher geboten, gemäß § 9 Absatz 2 Nr. 1 BbgDSchG zu prüfen, ob das im überwiegenden öffentlichen Interesse erforderliche Änderungsvorhaben auch bei Erhaltung des Baudenkmals realisierungsfähig ist bzw. nur unter unverhältnismäßigem Aufwand an anderen Standorten des Flughafens realisierungsfähig wäre.

Die Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde haben ergeben, dass die Ausgestaltung des Änderungsvorhabens den Mindestbedarf der Nutzer des Änderungsvorhabens abdeckt. Die Vorhabensfläche ist optimiert, Reserveflächen stehen nicht zur Verfügung. Inhaltliche Beschränkungen des Änderungsvorhabens würden dazu führen, dass eine Nutzbarkeit des Änderungsvorhabens in Frage gestellt wird. Das gilt auch für Lage und Zuschnitt des Änderungsvorhabens.

Die von der FBS aufgrund der Stellungnahmen der Denkmalbehörden eingereichte Unterlage zur Ergänzung der Planbegründung mit dem Stand 05.12.2010 kommt zum Ergebnis, dass zum beantragten Standort keine Alternative besteht, und dass die Anforderungen des Bundes an das Vorhaben bei Erhalt des Denkmals „Generalshotel“ weder auf der Vorhabensfläche noch durch eine Erweiterung der Vorhabensfläche umgesetzt werden könnten. Die Anhörungsbehörde hatte die Unterlage den im Anhörungsverfahren beteiligten Denkmalbehörden zur Verfügung gestellt. Die Unterlage ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und überzeugend.

Wie oben unter C II 4 bereits dargestellt ergab die Makroanalyse, dass keiner der in Betracht kommenden Alternativstandorte ebenso oder gar besser für das Änderungsvorhaben geeignet ist. Maßgeblich für diese Einschätzung waren insbesondere die Anforderungen des Bundes an die Vorhabensfläche

und die Auswirkungen des Regierungsflughafens auf den gesamten Flughafenbau BBI. Die betrachteten Alternativstandorte wiesen aus flugbetrieblicher Sicht Defizite hinsichtlich der Sicherheits-, Bedarfs- und Funktionsanforderungen auf.

Für den bei der Standortsuche ermittelten und schließlich beantragten Projektstandort wurde im Rahmen einer Mikroanalyse untersucht, ob Konfigurationsmöglichkeiten bestehen, die den Erhalt des Denkmals unter vollständiger Abdeckung des Mindestbedarfs der Nutzer ermöglichen. Es wurde auch geprüft, ob das Denkmal „Generalshotel“ für die Zwecke des Bundes nutzbar bliebe und ob die mit dem Erhalt des Denkmals verbundenen Einschränkungen hingenommen werden können.

Alle planerischen Erwägungen zum Erhalt des Denkmals „Generalshotel“ innerhalb der gewählten oder auch nach Süden erweiterten Vorhabensfläche waren planerisch nicht umsetzbar.

Die das Denkmal „Generalshotel“ überplanenden zwei Abstellpositionen mit der Arbeitsbezeichnung Lw1 und G4 sind aus Gründen des Bedarfs für den Bund unabdingbar. Sie fallen trotz kompakter Planung auf die Fläche des Denkmals. Eine Unterbringung der beiden Abstellpositionen durch Verlagerungen der übrigen Abstellpositionen innerhalb des Änderungsvorhabens war aus flugbetrieblichen Gründen nicht möglich. Dies beruhte auf der komprimierten Planung der Flächen (Überlappung der Flächen Lw2 bis Lw6), der notwendigen Redundanz der Zu- und Abrollwege, der räumlichen Nähe der Luftfahrzeuge untereinander, der Erreichbarkeit der Enteisungsfläche für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F und den gestellten Sicherheitsanforderungen.

Eine Unterbringung der beiden Abstellpositionen außerhalb des Änderungsvorhabens kam unter Berücksichtigung der Anforderungen des Bundes nicht in Betracht. Die Sicherheitsbedürfnisse des Bundes erfordern, dass die vorgesehenen Nutzungen in einem abtrennbaren Teil des Flughafens zusammengefasst werden. Sie müssen sich in einem militärischen Sicherheitsbereich befinden. Zum Zwecke einer effektiven und optimalen Überwachung des militärischen Sicherheitsbereiches müssen sowohl Abstellpositionen als auch Rollbahnen örtlich zusammengefasst werden. Eine Unterbringung der beiden Abstellpositionen außerhalb des Planänderungsbereiches schied daher aus.

Das Denkmal „Generalshotel“ selbst ist für die Zwecke des Bundes, auch in Teilbereichen, nicht nutzbar. Landseitige Nutzungen kommen aufgrund der Insellage des Denkmals inmitten der Flugbetriebsflächen und des erforderlichen militärischen Sicherheitsbereichs nicht in Betracht. Auch luftseitige Nutzungen waren aufgrund des Raumbedarfs der Nutzer, der protokollarischen sowie der sicherheitsrechtlichen Anforderungen nicht unterzubringen. Auch ein Anbau an das Denkmal wird den Bedürfnissen des Bundes nicht gerecht.

Ein Erhalt des Denkmals „Generalshotel“ innerhalb des Änderungsvorhabens würde den Sicherheitsbedürfnissen des Bundes zum Schutz gefährdeter Personen nicht gerecht. Es würde der sicherheitsrechtlichen Forderung nach einer übersichtlichen Gestaltung der Freiflächen widersprechen. Der dann unübersichtliche Bereich des Denkmals würde die effiziente Überwachung des Geländes erschweren. Der Abstand des Gebäudes zu Abstellpositionen wäre aus Überwachungstechnischen Gründen zu gering, die Aufdeckung unberechtigter Annäherungen würde erheblich erschwert.

18.5 Erteilung der Erlaubnis und denkmalpflegerische Dokumentation

Da den öffentlichen Interessen des Bundes nicht auf eine erhaltende, die Belange des Denkmalschutzes wahrende oder weniger beeinträchtigende Weise Rechnung getragen werden kann, ist nach § 9 Absatz 2 Nr. 2 BbgDSchG als gebundene Entscheidung die Erlaubnis für die Beseitigung des Generalshotels zu erteilen (siehe Abschnitt A VI 14 Nr. 1). In diesem Fall entsteht gemäß § 9 Absatz 3 in Verbindung mit § 7 Absatz 3 BbgDSchG die Verpflichtung für die FBS als Veranlasserin des Eingriffs, das Denkmal nach denkmalpflegerischen Grundsätzen zu dokumentieren.

18.5.1 Keine Translozierung

Nachdem das MWFK es im Anhörungsverfahren zunächst für erforderlich erachtete, noch vor Festlegung des Umfangs der Dokumentation zu prüfen, ob über die Erhaltung bestimmter Teile des Denkmals gemäß § 9 Absatz 4 Satz 2 BbgDSchG hinaus eine Translozierung des gesamten Gebäudes an einen anderen Standort innerhalb der Gemeinde Schönefeld durchzuführen sei, bestand zwischen den Denkmalbehörden im nichtförmlichen Erörterungstermin vom 17.12.2010 Einigkeit, dass eine Translozierung des Denkmals „Generalshotel“ nicht denkmalfachgerecht ist.

Die sich auf eine Translozierung des Denkmals „Generalshotel“ beziehende Eingabe bei der Planfeststellungsbehörde war daher bereits aus denkmalfachlichen Gründen zurückzuweisen.

18.5.2 Bestandsdokumentation

Der dargestellte Zeugniswert des Gebäudes setzt hohe Anforderungen an den inhaltlichen Umfang der Dokumentation. Die Bestandsdokumentation hat vollständig den Anforderungen des BLDAM zu entsprechen. Hinsichtlich der Bestandsdokumentation erlässt die Planfeststellungsbehörde die Auflage in Abschnitt A VI 14 Nr. 2, Nr. 4 bis Nr. 6)).

18.5.3 Zeitgeschichtliches Forschungsprojekt vor Abriss des Denkmals „Generalshotel“

Da eine Translozierung des Denkmals „Generalshotel“ aus denkmalfachlichen Gründen nicht in Betracht kam und das Gebäude in Umsetzung des Änderungsvorhabens zerstört wird, steht es aufgrund der dargelegten wissenschaftlichen Bedeutung nur noch kurzfristig als Forschungsprojekt zur Verfügung. Das Gebäude vermag als Träger historischer Informationen im Kontext mit der Auswertung archivarischer Quellen sowie von Film- und Bilddokumenten wichtige Erkenntnisse für die zeitgeschichtliche Forschung zur sowjetischen Besatzungszeit und zur DDR-Geschichte - insbesondere im Hinblick auf die internationalen Beziehungen bzw. die diplomatische Anerkennung der DDR - vermitteln. Angesichts des zu erwartenden Erkenntnisgewinns war die Durchführung eines diesbezüglichen Forschungsprojekts vor Abriss des Gebäudes im Interesse der wissenschaftlichen Aufarbeitung einer geschichtlichen Epoche Deutschlands durch den Veranlasser des Eingriffs geboten. Das MWFK befürwortete, mit dem Forschungsprojekt das ZZF mit Sitz in Potsdam zu beauftragen. Das MWFK hielt es weiter für empfehlenswert, die Ergebnisse dieses Forschungsprojekts in geeigneter Weise medial aufzubereiten und der musealen Arbeit dafür einschlägiger Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich diesen Empfehlungen angeschlossen und in Abschnitt A VI 14 Nr. 3) bis Nr. 6) entsprechende Auflagen verfügt. Die verfügten Auflagen wurden mit den Denkmalbehörden abgestimmt. Anmerkungen der Denkmalbehörden wurden entsprechend berücksichtigt.

18.5.4 Stellungnahmen

Das Bundesministerium des Innern (BMI) hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass die uneingeschränkte Nutzung des Denkmals „Generalshotel“ durch die Bundespolizei bis zur Inbetriebnahme des Flughafenausbaus und dem damit verbundenen Umzug in die neuen Räumlichkeiten zu gewährleisten sei. Die Planfeststellungsbehörde hat der Anforderung mit der Auflage in Abschnitt A VI 14 Nr. 7) Rechnung getragen.

Die Bundespolizeidirektion Berlin teilte im Anhörungsverfahren mit, dass die erforderliche Funktionsfähigkeit technischer Anlagen und auch sonstiger Versorgungsanlagen des Denkmals „Generalshotel“ gegeben sein müsse. Auch dieser Anforderung konnte durch eine Auflage genügt werden (siehe Abschnitt A VI 14 Nr. 7).

19 Keine Beeinträchtigung der kommunalen Gebiets- und Planungshoheit

Für das Änderungsvorhaben gilt gemäß § 38 BauGB der Vorrang der Fachplanung vor der verbindlichen Bauleitplanung. Die §§ 29 bis 37 BauGB sind für die Zulässigkeit von Vorhaben auf den von der Planfeststellung erfassten Flächen nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt worden ist. Das gilt auch, soweit sich die Planfeststellung gemäß § 8 Absatz 4 Satz 1 LuftVG auf die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten erstreckt. Städtebauliche Belange sind aber in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen. Überdies ist die Planfeststellungsbehörde nach Maßgabe des § 7 BauGB an die Darstellungen des Flächennutzungsplans gebunden.

Bei dem Änderungsvorhaben geht es um die Berücksichtigung der städtebaulichen Belange der Gemeinde Schönefeld, auf deren Gebiet der Flughafen und insbesondere das Änderungsvorhaben liegt. Das Änderungsvorhaben beeinträchtigt die Gemeinde Schönefeld in ihrer Planungshoheit nicht mehr als unbedingt erforderlich. Die Gemeinde Schönefeld ist von der Anhörungsbehörde beteiligt worden. Einen Eingriff in ihre Planungshoheit hat sie nicht gerügt.

Die im Änderungsplanfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen über die Nutzung der Flächen widersprechen nicht den Darstellungen des an die Ziele der Raumordnung angepassten Flächennutzungsplans der Gemeinde Schönefeld; die Ziele der Raumordnung weisen den Flughafenstandort Schönefeld als solchen aus. Im hier festgestellten Plan der baulichen Anlagen sind Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung in Anlehnung an das BauGB und die BauNVO getroffen. Daraus ergeben sich keine Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde Schönefeld, die deren eigenen städtebaulichen Zielsetzungen widersprechen. Entsprechendes gilt für die hier festgestellte Änderung des Planes der Flugbetriebsflächen. Nach diesem Plan werden konkrete Flächen bestimmten flugbetrieblichen Nutzungsarten zugeordnet, z. B. Vorfelder und Rollbahnen. Die Änderung des Plans der Flugbetriebsflächen umfasst auch neu ausgewiesene Flugbetriebsflächen, die sich im Norden des Flughafens befinden. Die Erweiterungsflächen befinden sich allesamt auf dem Gelände des Bestandsflughafens und sind in ihrer städtebaulichen Entwicklungsfähigkeit dadurch vorgeprägt. Auch Lärmauswirkungen des Änderungsvorhabens schränken konkrete Planungen oder städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Schönefeld nicht mehr, als durch den Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 i. d. F. vom 04.08.2011 bereits bestandskräftig entschieden ist. Wie bereits dargestellt, führt das Änderungsvorhaben lediglich zu einer äußerst geringen Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels in Höhe von max. 0,1 dB(A) im Bereich von zwei Immissionsorten.

20 Private Belange

Die getroffenen Regelungen gewährleisten, dass durch das Änderungsvorhaben keine erheblichen Belästigungen, Gesundheitsgefährdungen oder gar Gesundheitsschädigungen durch Auswirkungen, z. B. Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, sonstige Emissionen oder Grundwasserverunreinigungen, sonstige Schädigungen zu befürchten sind.

Mit dem Änderungsplanfeststellungsbeschluss war auch über die Inanspruchnahme der bezeichneten Grundstücke für das Änderungsvorhaben zu entscheiden. Privates Grundeigentum wird durch das Änderungsvorhaben nur in einem sehr geringen Umfang Anspruch genommen. Die durch das Änderungsvorhaben neu oder verändert betroffenen Grundstückseigentümer und Pächter wurden durch die Anhörungsbehörde im Wege der Auslegung der Planunterlagen in der Gemeinde Schönefeld über die beantragten Änderungen informiert. Einwendungen oder Rückäußerungen von betroffenen Grundstückseigentümern oder Pächtern wurden nicht erhoben.

Die Inanspruchnahme von Grundeigentum notfalls durch Enteignung, sei es durch Erwerb des Volleigentums, dauerhafte Beschränkungen oder vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauphase, ist in dem im planfestgestellten Grunderwerbsverzeichnis bezeichneten Umfang gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG und § 28 LuftVG in Verbindung mit dem Enteignungsgesetz des Landes Brandenburg gerechtfertigt. Über die Entziehung oder die Belastung des Eigentums mit entsprechenden Rechten und über die Entschädigung wird, wenn eine Einigung zwischen dem Träger des Vorhabens und den Betroffenen nicht erreicht wird, in einem gesonderten Enteignungsverfahren entschieden.

D Abschließende Gesamtbetrachtung

Dem Antrag der FBS war mit den sich aus dem verfügbaren Teil ergebenden Einschränkungen, Vorbehalten und Auflagen stattzugeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen des Planänderungsverfahrens nicht nur jeden einzelnen der berührten Belange gegen das Interesse an dem Änderungsvorhaben abgewogen, sondern auch eine Abwägung aller gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit gegen das Interesse am Änderungsvorhaben vorgenommen.

Der Planfeststellungsbeschluss bedingt zwar eine gewisse Zurückstellung öffentlicher und privater Belange, im Rahmen der Gesamtabwägung war hier jedoch zu berücksichtigen, dass

- Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens nicht die erstmalige Anlegung eines Flughafens ist, sondern die Änderung des bereits planfestgestellten Vorhabens „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“,
- das Änderungsvorhaben eine effektive und verantwortungsvolle Aufgabenwahrnehmung durch die führenden Repräsentanten des politischen und parlamentarischen Bereichs des Bundes ermöglicht,
- das Änderungsvorhaben dem besonderen öffentlichen Verkehrsinteresse zur Sicherung der Funktion Berlins als Regierungssitz und Bundeshauptstadt dient,
- das Änderungsvorhaben mangels Veränderungen an den Start- und Landebahnen zu keiner Kapazitätserhöhung des Flughafens führt,
- die durch das Änderungsvorhaben verursachte Erhöhung der Lärmbelastung unwesentlich ist und
- die zusätzliche Flächeninanspruchnahme zwar nicht unerhebliche Relevanz für Natur und Landschaft besitzt, sich die Veränderungen aber andererseits die Veränderung als naheliegende Fortentwicklung des Ausbavorhabens am Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld darstellt.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Änderungsvorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des Änderungsvorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei Gesamtbetrachtung der in den einzelnen Kapiteln dargelegten Entscheidungsgründe kommt den mit dem Änderungsvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu. Den gegen das Änderungsvorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen wird durch entsprechende Regelungen in den Nebenbestimmungen ausreichend Rechnung getragen worden.

E Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Planfeststellungsbeschluss betrifft die Änderung eines Flughafens. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hätte deshalb gemäß § 10 Absatz 6 Satz 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung.

F Kostenentscheidung

Die FBS hat als Trägerin des Vorhabens gemäß §§ 1, 14 Verwaltungskostengesetz (VwKostG) die Kosten des Planfeststellungsverfahrens zu tragen.

Die Entscheidung ist nach §§ 2 und 3 VwKostG, §§ 1 und 2 Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i. V. m. Abschnitt V Nr. 8 a) der Anlage Gebührenverzeichnis zur LuftKostV gebührenpflichtig.

Die in diesem Verfahren entstandenen Auslagen sind gemäß § 10 VwKostG i. V. m. § 3 LuftKostV von der FBS als Trägerin des Vorhabens zu erstatten.

Die Höhe der Gebühr und die zu erstattenden Auslagen - soweit die Auslagen nicht bereits im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erstattet wurden - werden gesondert festgesetzt.

Die den Einwendern und beteiligten Behörden und Verbänden erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

G Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin, schriftlich oder in elektronischer Form mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes auf dem unter www.berlin.de/erv veröffentlichten Kommunikationsweg Klage erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden. Nach § 10 Absatz 7 LuftVG hat der Kläger innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Beteiligte die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Nach § 67 Absatz 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) muss sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Vor dem Oberverwaltungsgericht (OVG) sind auch die in § 67 Absatz 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen.

Gemäß § 10 Absatz 6 LuftVG hat die Klage keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Bescheids beim OVG Berlin-Brandenburg gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Bescheid Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Potsdam, den 15. September 2011

Im Auftrag

Bayr