



LAND BRANDENBURG

Ministerium für  
Infrastruktur und  
Raumordnung

Ministerium für Infrastruktur und  
Raumordnung

Postfach 60 11 61

14411 Potsdam

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH  
Geschäftsführung  
Flughafen Schönefeld  
12521 Berlin

BFG / FBS  
Geschäftsführer Technik

Eing. 19. Sep. 2006

Tagebuch:

zur Bearb.:

Termin:

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8  
14467 Potsdam

Bearb.: Frau Andreotti

Gesch.-Z.: 44.5-6441/01/108

Hausruf: (03 31) 8 66-82 93

Fax: (03 31) 8 66-83 65

Internet: www.mir.brandenburg.de  
Sonja.Andreotti@mir.brandenburg.de

Tram 90-93, 96, 98, 99

Potsdam Hauptbahnhof: DB und S-Bahn 7

→ B

DB Netz AG  
Bauherrenfunktion Großprojekte  
Az.: I.NIO2 (N)  
z. H. Herrn Peter Schulze  
Ruschestraße 104  
10365 Berlin

Bereich Planfeststellung BBI  
Posteingang

19. Sep. 2006

286/MLB

Potsdam, 14. September 2006

⇒ MH

**5. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Ausbau Verkehrsflughafen  
Berlin-Schönefeld (44/1-6441/1/101) vom 13.08.2004**

Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.05.2006  
Änderungsantrag Nr. 05: Optimierung der Planungen, Entwässerung und Flugbe-  
triebsflächen - Rollwege  
Ergänzung des Antrags vom 07.08.2006, Flächenergänzung Rollweg H1

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund Ihres mit zustimmenden Erklärungen der DB Netz AG und der DB Stati-  
on und Service AG vom 14.08.2006 gestellten Antrags auf Änderung des Plan-  
feststellungsbeschlusses vom 22.05.2006 bezüglich der Optimierung der Planun-  
gen zu Entwässerung und Flugbetriebsflächen – Rollwege und Ergänzung des  
Antrags vom 07.08.2006 in Bezug auf den Rollweg H1 ergeht folgender Bescheid:

6/10/9

**5. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses  
Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.08.2004**

Die vor Fertigstellung des Vorhabens beantragte Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses ist nach § 76 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg) dem Grunde nach planfeststellungspflichtig.

Für die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 76 Abs. 2 VwVfGBbg wird von der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens abgesehen, da es sich um einen Fall von unwesentlicher Bedeutung handelt.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 wird durch diesen Bescheid wie folgt geändert:

**1. Die folgenden unter A I 1 planfestgestellten Pläne der Flugbetriebsflächen werden entsprechend den Deckblättern geändert:**

Plan B 2-1 i.d.F. des Plans B 2-1 A 2	Flugbetriebsflächen, Deckblatt, Lageplan (03.08.2006)	M 1 : 5.000
--	---	-------------

**2. Die folgenden unter A I 5.1 planfestgestellten Pläne zur Entwässerung werden entsprechend den Deckblättern geändert:**

Pläne E 1-1, E 1-1 A1 und i.d.F. des Plans E 1-1 A3	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Deckblatt, Übersichtsplan (22.05.2006)	M 1 : 10.000
---	--	--------------

Pläne E 1-2 und E 1-2 A1 i.d.F. des Plans E 1-2 A2	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Deckblatt, Systemplan (22.05.2006)	ohne
--	--	------

**3. Die folgenden unter A I 5.2 planfestgestellten Pläne zur Oberflächenentwässerung werden entsprechend den Deckblättern geändert:**

Plan E 3-1 i.d.F. des Plans E 3-1 A1	Oberflächenentwässerung, Retentions- bodenfilter, Deckblatt, Übersichtsplan (22.05.2006)	M 1 : 10.000
---	---	--------------

Plan E 3-11 i.d.F. des Plans E 3-11 A1	Entwässerung, Oberflächenentwässerung, Bodenfilter 2 und Versickerungsmulde, Deckblatt, Querschnitt (27.06.2006)	M 1 : 200/1 : 50
---	---	------------------

Pläne E 3-18 i.d.F. des Plans E 3-18 A1	Oberflächenentwässerung, Leichtflü- sigkeitsabscheider LFA 5, Deckblatt, Grundriss und Schnitte (22.05.2006)	M 1 : 100
Pläne E 3-19 i.d.F. des Plans E 3-19 A1	Oberflächenentwässerung, Leichtflü- sigkeitsabscheider LFA 6, Deckblatt, Grundriss und Schnitte (22.05.2006)	M 1 : 100
Pläne E 3-20 i.d.F. des Plans E 3-20 A1	Oberflächenentwässerung, Speicher, Deckblatt, Grundriss und Schnitte (22.05.2006)	M 1 : 100

**4. Die unter A II 12.2 zum Planfeststellungsbeschluss erlassene Nebenbestimmung wird wie folgt geändert und neu gefasst:**

„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, E 1-1 A1, , E 1-1 A3, E 1-2, E 1-2 A1, E 1-2 A2, E 3-1, E 3-1 A1, E 3-2, E 3-3, E 3-11 A1, 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 6-53A1, E 7-2, E 7-3, E 7-3 A 1, E 7-4, E 7-5, E 7-5 A1, E 7-6, E 7-6 A1 wird die wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 18 b WHG sowie § 71 Abs. 2 BbgWG erteilt.“

**5. Die unter A II 12.3.1 zum Planfeststellungsbeschluss erlassene Nebenbestimmung 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, E 1-1 A1, , E 1-1 A3, E 1-2, E 1-2 A1, E 1-2 A2, E 3-8, E 3-11 A1, E 3-13 wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 2, 3 Abs. 1 Nr. 5,4 und 7 WHG sowie der §§ 28, 29 Abs. 1 und 57 Abs. 1 BbgWG erteilt.“

**6. Die unter A II 12.3.3 zum Planfeststellungsbeschluss erlassene Nebenbestimmung wird wie folgt geändert und neu gefasst:**

„Für die Einleitung von max. 2 m<sup>3</sup>/s des von den befestigten Verkehrsflächen des Flughafens anfallenden Niederschlagswassers in den Selchower Flutgraben und von max. 1 m<sup>3</sup>/s in den Glasowbach werden nach Maßgabe der Pläne E 1-1, E 1-1 A1, , E 1-1 A3, E 1-2, E 1-2 A1, E 1-2 A2, E 3-1, E 3-2, E 3-3, E 3-4, E 3-11 A1, E 3-13, E 3-15, E 3-18 A1, E 3-19 A1, E 3-20 A1, E 6-2, E 6-8, E 6-8 A1, E 6-33, E 6-33 A1, E 6-39, E 6-39 A1, E 6-44, E 6-44 A1, E 6-53, E 6-53 A1, E 7-2, E 7-3,

E 7-4, E 7-5, E 7-5 A1, E 7-6, E 7-6 A1 gemäß §§ 2, 3 Abs. 1 Nr. 4 und 7 WHG sowie §§ 28, 29 Abs. 1 und 64 BbgWG die wasserrechtlichen Erlaubnisse mit folgender Maßgabe erteilt.“

Auflagen:

1. Es ist sicherzustellen, dass die Leichtflüssigkeitsabscheider und der Speicher mit dem Höhenniveau angepassten Rohrleitungen angeschlossen werden. Die Pläne der Anschlussleitungen zu bzw. von den Leichtflüssigkeitsabscheidern und dem Speicher sind mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde spätestens 4 Wochen vor Baubeginn vorzulegen.
2. Die Träger des Vorhabens haben die durch die Planänderung entstehende Verringerung der Versiegelungsfläche um 8.594 m<sup>2</sup> in das entsprechend dem Bescheid zur 4. Planänderung durchzuführende ergänzende Planfeststellungsverfahren zur Festlegung von durch Planänderungen entstandenem Bedarf in Bezug auf Kompensationsmaßnahmen einzubeziehen. Das ergänzende Verfahren ist bis spätestens 31.05.2008 zu beantragen. Eine abschließende Entscheidung über die Maßnahmen in Bezug auf die Reduzierung der Versiegelungsfläche bleibt vorbehalten.

Hinweise:

1. Die Vorgaben der ICAO, Anhang 14, sind zu beachten.
2. Nachrichtliche Darstellungen in Plänen werden nicht planfestgestellt. Lediglich zur Information vorgelegte Pläne werden mit diesem Bescheid nicht bewertet.
3. Die wasserrechtliche Genehmigung bzw. die wasserrechtlichen Erlaubnisse erstrecken sich entgegen dem Antrag nicht auf den Plan E 1-1 A2.

Gründe:

**A Sachverhalt**

Die Planänderung erfolgt auf Antrag der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH vom 22.05.2006, die ausweislich der Erklärung vom 14.08.2006 von der DB Netz AG und die DB Station & Service AG als Vorhabensträger mitgetragen wird. Mit Schreiben vom 07.08.2006 wurde der Planänderungsantrag seitens der Träger des Vorhabens um eine Flächenergänzung an der Rollbahn H1 (vorhandene Rollbahn D) ergänzt.

Gegenüber den Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses sind im Zuge des Planungsfortschritts seitens der Träger des Vorhabens Änderungserfordernisse festgestellt worden, die sich aus den im Folgenden dargestellten Gründen ergeben haben:

## 1. Gründe für den Änderungsantrag:

### Änderungen an den Flugbetriebsflächen

Zur Optimierung der Planung und Reduktion der Kosten wird dem Ausbau des Flughafens ein neues Höhenkonzept zugrunde gelegt. Dieses Erfordernis ergibt sich auch unter Berücksichtigung der Notwendigkeiten zur Anbindung des Bestandes. Mit den Anforderungen einer konstanten Anschlusshöhe von 45,03 m über NHN zum Terminal bzw. 43,50 m über NHN Anschlusshöhe Satellit 1 und dem Höhenverbund mit dem Rollbahnsystem werden in der technischen Planung der Vorfeldflächen Zwangspunkte der Höhenplanung umgesetzt.

Die Änderungen führen darüber hinaus dazu, dass Richtungswechsel beim Rollverkehr soweit wie möglich reduziert werden und tragen damit den Empfehlungen des ICAO Anhang 14, Kapitel 3 besser Rechnung. Außerdem sollen die Änderungen die Berücksichtigung von möglichen Anpassungen in Standplatzabmessungen zur Optimierung der Vorfeldflächen ermöglichen. Die Anpassung der Filletkonstruktion im Verlauf der Rollbahnkurve zwischen den Rollbahnen D und I5 (im Antragstext irrtümlich mit L 5 angegeben) erfolgt zwecks Berücksichtigung der Separationsminima zu einer vorhandenen Betriebsstraße.

Darüber hinaus wird mit der Planänderung die Auflage des Planfeststellungsbeschlusses A II 2.6, Nr. 2 im Hinblick auf die neue südliche Start- und Landebahn erfüllt. (Es wird darauf hingewiesen, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 auf S.423 einen falschen Bezug enthält. Statt der Auflage A II 1, Nr.4 muss es heißen A II 2.6)

Es erfolgt eine Flächenergänzung der Rollbahn H1 zur flugbetrieblichen Anbindung des heutigen Bestandes des Flughafens Berlin-Schönefeld an die Flugbetriebsflächen der 1. Ausbaustufe. Die Flächenergänzung erfolgt am nördlichen Rand der heutigen Start- und Landebahn Süd im Bereich der bestehenden Rollbahn D und ermöglicht eine durchgehende Rollverbindung zur neuen Rollbahn I 2. Auf dieser Rollbahnverbindung sind Rollbewegungen zwischen dem Nordbereich des Flughafens und dem bestehenden sowie dem zukünftigen Südbereich möglich, ohne den Anlagenschutzbereich des Gleitwegsenders des Instrumentenlandesystems im Bereich der Schwelle 25L (alt) bzw. 25R (neu) durchqueren zu müssen.

### Änderungen an den Entwässerungsanlagen

Die Planänderung wird notwendig aufgrund einer Optimierung des Entwässerungskonzepts zur Reduktion der notwendigen Aktivitäten und damit der Kosten für den 1. Bauabschnitt. Unter dieser Prämisse ergibt sich die Notwendigkeit zu einer geänderten lagemäßigen Anordnung von Teilen des Gesamtentwässerungssystems. Trassenverläufe sollen verändert werden, ebenso Pumpwerks- und Leichtflüssigkeitsabscheiderstandorte.

Die beantragten Änderungen berücksichtigen darüber hinaus verschiedene Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss:

Die Versickerungsmulde wird in ihrer Lage so angepasst, dass die zum Schutz des Brunnluchs erforderliche Versickerung auch über den westlichen Teil der Versickerungsmulde erfolgen kann (Auflage A II 12.3.1.2.3) des PFB).

Änderungen an der Konstruktion der dezentralen Bodenfilter werden dadurch bedingt, dass Erkenntnisse aus dem Betrieb der Pilotanlage, der zum Nachweis der korrekten Dimensionierung und des sicheren Betriebs der Bodenfilteranlage unter A II 12.2.1.13) des PFB beauftragt ist, berücksichtigt werden.

Die Auflage zum Betreiben der Leichtflüssigkeitsabscheider nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik (A II 12.2.1.15) des PFB) findet ebenso Berücksichtigung, wie das allgemeine Verminderungs- und Vermeidungsgebot in der Ausführungsplanung (A II 9.1.21 des PFB).

## 2. Inhalt der Änderungen:

Dem Planfeststellungsbeschluss liegt ein Höhenkonzept zugrunde, das eine symmetrische Faltung des Vorfelds vorsieht. Aus dem Höhenverbund des Rollfeldes mit dem Vorfeld ergibt sich besonders im westlichen Bereich ein hoher Bedarf an Auftragsmengen. Zur Reduzierung der Erdbewegungen ist eine Vorfeldfaltung entwickelt worden, die eine Absenkung des gesamten westlichen Bereichs mit Ausnahme der Start- und Landebahn Süd bewirkt.

Auf diesem Konzept beruht die Planänderung. Durch sie wird ein Höhenverbund über das gesamte Rollfeld und Midfield hergestellt. Die asymmetrische Faltung, nach der die westliche Anschlusshöhe (Satellit1) ca. 1,50 m unter der östlichen Anschlusshöhe (Terminal) liegt, dient zur Absenkung des gesamten westlichen Midfieldbereiches und des angeschlossenen Rollbahnsystems für Mengenreduzierungen im großräumigen Erdbau. Diese Erdmassenoptimierungen haben Auswirkungen auf die bereits während der Planfeststellung festgesetzten Schachthöhen im Midfield.

### Flugbetriebsflächen

In den Rollstrecken der Rollbahnen L1, L2, N2 und N3 zum Vorfeld können sich gemäß dem planfestgestellten Lageplan B 2-1, je nach Ziel der Rollbewegung, bei einem Teil der Rollbewegungen zusätzliche Richtungsänderungen ergeben. Diese sollen entsprechend der Empfehlung zur Minimierung von Richtungsänderungen in ICAO Anhang 14, Kapitel 3, entfallen. Die Vereinfachung der Rollstrecke wird durch eine geringfügige Verschiebung in der Lage der Abrollbahnen L1, L2, N2 und N3 erreicht.

Die Rollbahn L1 wird gegenüber der planfestgestellten Lage um 63,38 m in östliche Richtung verschoben. Die Distanz zwischen Schwelle 25R und dem Achsen-

schnittpunkt beträgt 1.638 m. Anschlusswinkel und Verbindungsradius bleiben unverändert.

Die Rollbahn L2 wird gegenüber der planfestgestellten Lage um 85,90 m in östliche Richtung verschoben. Die Distanz zwischen Schwelle 25R und dem Achsen-schnittpunkt beträgt 2.107 m. Anschlusswinkel und Verbindungsradius bleiben unverändert.

Die Rollbahn N2 wird gegenüber der planfestgestellten Lage um 20,90 m in westliche Richtung verschoben. Die Distanz zwischen Schwelle 07R und dem Achsen-schnittpunkt beträgt 2.187 m. Anschlusswinkel und Verbindungsradius bleiben unverändert.

Die Rollbahn N3 wird gegenüber der planfestgestellten Lage um 63,40 m in westliche Richtung verschoben. Die Distanz zwischen Schwelle 07R und dem Achsen-schnittpunkt beträgt 2.637 m. Anschlusswinkel und Verbindungsradius bleiben unverändert.

Um eine Flächenoptimierung in künftigen Ausbaustufen zu gewährleisten, soll eine Reduzierung des Abstandes zwischen den Achsen der Vorfeldrollgassen P2, P1 und den Grenzen der Hochbauzonen (Satelliten) von 171,0 m auf 148,5 m ermöglicht werden. Mit dieser Optimierung soll auch dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich insbesondere in der ersten Ausbaustufe noch keine Erfordernisse für eine Bereitstellung von ICAO-Code-Buchstabe F tauglichen Stand- und Bewegungsflächen auf allen Vorfeldflächen ergeben. Die mögliche Reduzierung der Abstände würde eine Verschiebung der westlichen Vorfeldrollgassen einschließen. Die Weiterführung dieser Flächenoptimierung in westliche Richtung erfordert eine geringfügige Verschiebung der Lage der Rollbahn M1 und zwar gegenüber der planfestgestellten Lage um 18,85 m in östliche Richtung. Ihr Abrollradius wird von R50 auf R65,5 vergrößert.

Der Rollradius in der Verbindungskurve zwischen den Rollbahnen D und I5 wird vergrößert, um den gemäß ICAO Anhang 14 notwendigen Abstand zu einer vorhandenen Betriebsstraße herzustellen. Dadurch wird die Filletkonstruktion in der Kurveninnenseite in westliche Richtung verschoben.

Planfestgestellt ist bisher eine 60 m breite Start- und Landebahn ohne Schultern. Im Regelquerschnitt der Piste 07R/25L ist daher im beidseitigen Anschlussstreifen von 7,5 m Breite ein Schotterrasen vorgesehen, unter dem eine undurchlässige Dichtungsbahn verlegt ist.

Für Code-Buchstabe F empfiehlt die ICAO jedoch eine befestigte Breite von 75 m für die Startbahn einschließlich der Schultern. Um dieser Empfehlung der ICAO und der Auflage A II 2.6 Nr. 2 des PFB nachzukommen, werden nun auf jeder Seite der Startbahn 7,5 m breite Streifen zusätzlich befestigt.

Zur Vermeidung von Erosion infolge des Abgasstrahls von Flugtriebwerken und zur Gewährleistung der Befahrbarkeit von Einsatzfahrzeugen im Havariefall ist jetzt eine tragfähige Schulterbefestigung aus Asphalt vorgesehen.

Die Flächenergänzung für die Rollbahn H1 erfolgt zwecks Anbindung der späteren Start- und Landebahn Nord (07L neu/25R neu) sowohl an die nördlichen Positionsbereiche als auch an die neuen Vorfelder im südlichen Bereich.

Bei Betrieb der Gleitwegsender auf der Nordseite der Start- und Landebahn wird bei Rollbewegungen über die bestehenden Rollbahnen A und E zu den Schwellen 07R (alt) bzw. 25L (alt) der Anlagenschutzbereich der Gleitwegsendeanlagen durchquert. Eine Querung ist insbesondere bei Flugbetrieb unter CAT I bzw. CAT II/III Bedingungen nur möglich, wenn sich keine Flugzeuge im Anflug befinden. Dies führt dazu, dass sich bei Rollbewegungen aus dem Nordbereich zur jeweiligen Schwelle der Startbahn Verzögerungen ergeben können. Um derartige Verzögerungen zu vermeiden bzw. so weit wie möglich zu reduzieren, soll durch die zusätzlichen Befestigungen im Bereich des Anschlusses der bestehenden Rollbahn D an die heutige Südbahn eine Möglichkeit geschaffen werden, die Schwellen der Startbahn bzw. den südlichen Bereich des Flughafens zu erreichen, ohne die Anlagenschutzbereiche der Gleitwegsendeanlagen durchqueren zu müssen.

#### Entwässerung

Die Leichtflüssigkeitsabscheider werden der aktuellen Flächengröße angepasst und wie folgt verändert:

Im Planfeststellungsbeschluss werden Leichtflüssigkeitsabscheider einmal vor und einmal nach dem Pumpwerk angeordnet. Im Rahmen der Planänderung sollen die Leichtflüssigkeitsabscheider entsprechend der DIN 1999 Teil 2 Punkt 3.6.2 vor den Hebeanlagen eingebaut werden. Die Reihenfolge von LFA 5 und Pumpwerk R5, sowie LFA 6 und Pumpwerk R6 werden gegenüber der Darstellung im planfestgestellten Plan E 1-2 A2 vertauscht.

Die Auslegung der Leichtflüssigkeitsabscheider wird durch die Planänderung der DIN 1999 angepasst. Die Zuläufe werden entsprechend der Leistungsfähigkeit der Leichtflüssigkeitsabscheider gedrosselt geplant; ein Bypass ist nicht vorgesehen.

Aufgrund von Optimierungsbestrebungen werden das Speicherbauwerk, der Leichtflüssigkeitsabscheider LFA6 und das Pumpwerk PW R6 verschoben. Infolge dessen ändern sich die Zu- und Ablaufhöhen der Bauwerke, wie in den Plänen E 3-18 A1, E 3-19 A1 und E 3-20 A1 dargestellt. Die Verschiebung der Bauwerke macht auch eine Änderung der Bauwerksgeometrie erforderlich, die die Funktionsweise unverändert lässt.

Die Formänderung der Versickerungsmulde zwecks erhöhter Versickerung im westlichen Bereich zum Schutz des Brunnluchs führt zu einer neuen Geometrie des Bodenfilters BF2. Das Volumen von Versickerungsmulde und BF2 bleibt nahezu unverändert.

Das Zulaufbauwerk zur Versickerungsmulde wird im Vergleich zur Planfeststellung „gespiegelt“.

Infolge des geänderten Höhenkonzepts und der Verschiebung der Rollbahnen ergibt sich eine neue Lage und Geometrie der dezentralen Retentionsbodenfilter. Eine entsprechende Darstellung enthält der Plan E 3-1 A1. Die ursprüngliche Tiefenstaffelung entfällt aufgrund der nun durchgängig gleichen Tiefe der dezentralen Retentionsbodenfilter. Diese Änderungen tragen den Erkenntnissen aus dem Betrieb der im Planfeststellungsbeschluss beauftragten Bodenfilter-Pilotanlage Rechnung. Während das Wasser in der ursprünglichen Konstruktion der Bodenfilter bedingt durch das Gefälle von 2,5% sehr schnell durch den Filter läuft und das Speichervolumen des Filters daher nur unzureichend genutzt wird, kann ohne ein solches Gefälle eine längere Aufenthaltszeit erreicht werden, die Voraussetzung für eine gute Reinigungsleistung ist.

Bedingt durch die neue Vorfelddarstellung wird eine Neuordnung der Abflussflächen von ursprünglich Regenwasser Klasse C zu Regenwasserklasse B erforderlich. Aufgrund des veränderten Höhenkonzepts ergibt sich eine neue Zuordnung der Abflussfläche von ursprünglich Regenwasser der Klasse C zu Regenwasser der Klasse B. Die Darstellung erfolgt im Plan E 1-1 A3.

Die prinzipiellen Ableitungswege und – qualitäten, sowie auch die Anlagenkomponenten zur Quantitäts- und Qualitätsbeeinflussung bleiben unverändert. Auswirkungen auf Bereiche außerhalb des Flughafengeländes ergeben sich nicht. Es entstehen keine Änderungen an Einleitungsstellen in natürliche Gewässer; Festlegungen von Grenzwerten, Abflussmengen etc. bleiben unverändert. Auch die Funktionalität des Entwässerungssystems der Flugbetriebsflächen wird nicht verändert.

Die Flächenergänzung für die Rollbahn H1 erfordert keine neuen Entwässerungsanlagen. Zwecks Errichtung der Rollbahn H1 muss ein Teil der vorhandenen Entwässerungsrinne zurückgebaut werden. Das von der neuen Nordbahn (alte Südbahn) anfallende Regenwasser entwässert über die Rollbahn H1 in die vorhandene Entwässerungsrinne parallel zur Flugbetriebsfläche Rollbahn D. Ein Gefälle in Richtung der vorhandenen Entwässerungsrinne wird durch die höhenmäßige Anpassung an die vorhandenen Flugbetriebsflächen gewährleistet.

### **3. Vorgelegte Unterlagen:**

Die Träger des Vorhabens legen mit dem Planänderungsantrag Nr. 05 die folgenden Pläne vor:

zur Planfeststellung:

Plan B 2-1 A2	Flugbetriebsflächen, Deckblatt, Lageplan (03.08.2006)	M 1 : 5.000
Plan E 1-1 A3	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Deckblatt, Übersichtsplan (22.05.2006)	M 1 : 10.000
Plan E 1-2 A2	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Deckblatt, Systemplan (22.05.2006)	ohne
Plan E 3-1 A1	Oberflächenentwässerung, Retentionsbodenfil- ter, Deckblatt, Übersichtsplan (22.05.2006)	M 1 : 10.000
Plan E 3-11 A1	Entwässerung, Oberflächenentwässerung, Bodenfilter 2 und Versickerungsmulde, Deckblatt, Querschnitt (27.06.2006)	M 1 : 200/1 : 50
Plan E 3-18 A1	Oberflächenentwässerung, Leichtflüssigkeitsabscheider LFA 5, Deckblatt, Grundriss und Schnitte (22.05.2006)	M 1 : 100
Plan E 3-19 A1	Oberflächenentwässerung, Leichtflüssigkeitsabscheider LFA 6, Deckblatt, Grundriss und Schnitte (22.05.2006)	M 1 : 100
Plan E 3-20 A1	Oberflächenentwässerung, Speicher, Deckblatt, Grundriss und Schnitte (22.05.2006)	M 1 : 100

## Zur Information

Plan E 1-1 A3n	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Deckblatt, Übersichtsplan (22.05.2006)	M 1 : 10.000
5 HP 01 151800	Flugbetriebsflächen, Ausführungsplanung, 1. Ausbaustufe, Höhenverbund verschobene Schnellabroller (21.07.2006)	M 1 : 2.000

5 HP 01 151800	Flugbetriebsflächen, Ausführungsplanung, 1. Ausbaustufe, Höhenverbund verschobene Schnellabrollbahnen (21.07.2006)	M 1 : 2.000
FBF 5 LS 005 159000	Flugbetriebsflächen, Ausführungsplanung, 1. Ausbaustufe, Nachweis Höhenverbund (20.07.2006)	M 1 : 1.000/1 : 100
WES 5 HP 001	Entwässerung, Ausführungsplanung, 1. Ausbaustufe, Höhenverbund verschobene Schnellabroller (21.07.2006)	M 1 : 2.000
WES 5 HP 002	Entwässerung, Ausführungsplanung, 1. Ausbaustufe, Höhenverbund verschobene Schnellabrollbahnen (21.07.2006)	M 1 : 2.000

Die mit der Planänderung Nr. 05 beabsichtigten Änderungen wurden verbal ausgeführt und begründet.

#### 4. Beteiligung Träger öffentlicher Belange:

Durch die Träger des Vorhabens wurden die durch die Planänderung in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden beteiligt und haben folgende Stellungnahmen abgegeben:

- Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz (MLUV)  
Stellungnahme vom 07.08.2006

Das MLUV bestätigt in seiner Stellungnahme, dass die geplanten technischen Änderungen am Entwässerungssystem zu keinen Auswirkungen auf Bereiche außerhalb des Flughafens führen. Die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten qualitativen und quantitativen Parameter der Abwasserbehandlung und der Einleitung in vorhandene Gewässer würden nicht geändert. Aus Sicht des Naturschutzes ergäbe sich daher kein Erfordernis von Festlegungen, die über die bereits im Planfeststellungsbeschluss getroffenen hinausgehen.

Die sich aus der Planänderung ergebende Reduzierung der versiegelten Fläche sei in einer späteren Bilanz entsprechend der Zeitvorgabe der Planfeststellungsbehörde mit einzustellen.

Im Zusammenhang mit den Änderungen des Höhenkonzepts sei die Vermeidung zusätzlicher Eingriffe in Natur und Landschaft zu berücksichtigen. Solche könnten aus Abgrabungen, Überschüttungen, sowie damit verbundenen

Bodenbewegungen und Lagerflächen resultieren, die über die Flächenbeanspruchungen, die über die Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses hinausgehen, verbunden sind.

In den Antragsunterlagen zur Planänderung 05 sei zwar der Hinweis auf eine ausgeglichene Mengenbilanz enthalten. Es fehle jedoch der explizite Hinweis auf den Verzicht auf zusätzliche Flächenbeanspruchungen. Ein entsprechender Nachweis sei gegenüber der Planfeststellungsbehörde zu erbringen.

- Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz (MLUV)  
Stellungnahme vom 04.09.2006

Im Hinblick auf die Forderung des MLUV, nachzuweisen, dass es durch die Änderungen im Höhenkonzept nicht zu zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft kommt, haben die Träger des Vorhabens ein Schreiben der Airport Berlin-Brandenburg Consult vorgelegt, das die Erklärung enthält, dass sich durch das geänderte Höhenkonzept keine Erweiterung der Auf- und Abtragbereiche ergibt, sowie dass die grundsätzliche Beachtung der Schutzbereiche gemäß Plan H 6.2-13E über die ökologische Baubegleitung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde sichergestellt wird.

In seiner Stellungnahme vom 04.09.2006 erklärte das MLUV, dass mit diesem Schreiben die Forderung aus der MLUV Stellungnahme vom 07.08.2006 erfüllt worden ist.

Somit bleibt keine Forderung des MLUV offen.

- Landesumweltamt Brandenburg, obere Wasserbehörde (LUA)  
Stellungnahmen vom 08.08.2006 und vom 16.08.2006

Das LUA stimmt der Planänderung Nr. 05 in seinen Stellungnahmen zu. Forderungen werden nicht erhoben, Nebenbestimmungen werden ebenfalls nicht gefordert.

- Landkreis Dahme-Spreewald (LDS)  
Stellungnahmen vom 08.08.2006 und 12.09.2006 (untere Naturschutzbehörde)  
Stellungnahme vom 08.08.2006 und 11.09.2006 (untere Wasserbehörde)

Die untere Wasserbehörde erhebt in ihren Stellungnahmen keine Einwände gegen die Planänderung. Die beantragten Änderungen seien unerheblich und praktisch geometrischer Natur.

Die untere Naturschutzbehörde stellt in ihren Stellungnahmen fest, dass die Planänderung eine Reduzierung der notwendigen Versiegelung um ca. 8.594 m<sup>2</sup> bewirke und somit eine Verringerung des Eingriffs in Natur und Landschaft bedeute.

Forderungen werden nicht erhoben. Hinweise werden ebenfalls nicht erteilt.

#### 5. Beteiligung Drittbetroffener:

Es sind keine Privaten Dritten von der Planänderung betroffen. Entsprechend fand keine Beteiligung statt.

Die Änderungen betreffen ausschließlich Flächen auf dem Flughafengelände, die auch bereits nach dem Planfeststellungsbeschluss für den Flughafenausbau vorgesehen sind. Grundstücke Dritter sind somit nicht betroffen. Auch sonstige Belange Dritter werden durch die Änderungen nicht berührt.

Anerkannte Naturschutzverbände wurden nicht beteiligt. Durch die Planänderung ergibt sich lediglich eine geringere Versiegelung, zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht die Planänderung nicht. In Bezug auf die von den anerkannten Naturschutzverbänden zu vertretenden Belange ergeben sich keine Veränderungen durch die Planänderung.

#### B Entscheidungsgründe

Dem Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses wird stattgegeben. Die beantragten Änderungen an den Flugbetriebsflächen und dem Entwässerungssystem stellen sinnvolle Optimierungen dar. Die Ausgewogenheit der Gesamtplanung bleibt davon unberührt.

Öffentliche Belange werden nicht nachteilig verändert. Private Dritte werden durch die Planänderung nicht berührt.

#### I Verfahren: Planänderung von unwesentlicher Bedeutung nach § 76 Abs. 2 VwVfGBbg

Mit dem Antrag der Träger des Vorhabens vom 22.05.2006 und 07.08.2006 wird eine teilweise Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld vor Fertigstellung des Vorhabens beantragt. Für eine solche Änderung gilt der § 76 VwVfGBbg, danach ist dem Grunde nach ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

## 1. Änderung von unwesentlicher Bedeutung

Bei der beantragten Änderung des Planfeststellungsbeschlusses, handelt es sich um eine Änderung von unwesentlicher Bedeutung, für die nach § 76 Abs. 2 VwVfGBbg von der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens abgesehen und durch einfachen Verwaltungsakt entschieden werden kann.

Die Entscheidung ob es sich um eine wesentliche oder unwesentliche Änderung handelt ist eine Einzelfallentscheidung, die die Planfeststellungsbehörde nach den quantitativen und qualitativen Auswirkungen der Änderung trifft.

Eine Änderung von unwesentlicher Bedeutung ist immer dann gegeben, wenn Umfang und Zweck des Vorhabens unverändert bleiben und wenn zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht, sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich einzelner öffentlicher oder privater Belange mit Sicherheit auszuschließen sind (BVerwG Urt. v. 20.10.1989 in NJW 90, 925; VGH Mannheim Urt. v. 22.11.1996 in NuR 97, 449). So liegt es hier.

Die vorliegende Planänderung stellt im Wesentlichen eine Optimierung dar. Weder die Änderungen an den Flugbetriebsflächen, noch die geringfügigen Änderungen an der Entwässerungsanlage innerhalb des Flughafengeländes führen dazu, dass Umfang und Zweck des Vorhabens verändert werden. Insbesondere ergeben sich aus der Planänderung keine zusätzlichen Belastungen, weder für öffentliche, noch für private Belange.

### Gewichtige Belastungen sind ausgeschlossen

Zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht können hier sowohl hinsichtlich privater als auch öffentlicher Belange sicher ausgeschlossen werden.

Belange Dritter werden hier nicht verändert betroffen. Es gibt keine neuen Inanspruchnahmen von Grundstückseigentümern. Auch mittelbare Belastungen anderer Grundstücke sind nicht zu erwarten. Zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht können insofern mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Eine veränderte Betroffenheit öffentlicher Belange liegt ebenfalls nicht vor, da sich an dem Vorhaben und den durch dessen Realisierung verursachten Eingriffen, insbesondere in Natur und Landschaft, keine Veränderungen ergeben. Dies geht auch aus den Stellungnahmen der Wasserbehörden, sowie der unteren Naturschutzbehörde hervor.

Die Änderungen an den Flugbetriebsflächen haben im Hinblick auf naturschutzrechtliche Belange eine Verbesserung zur Folge, nämlich eine Verringerung der insgesamt durch das Vorhaben versiegelten Fläche. Zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht können dagegen ausgeschlossen werden. Die Leichtflüssigkeitsabscheider und die Pumpwerke werden auch nach der in der Planänderung vorgesehenen Optimierung ihre Funktion wie vorgesehen erfüllen. Die Änderungen an der Versickerungsmulde dienen der erhöhten Versickerung im westlichen

Bereich zum Schutz des Brunnluchs; sie dienen damit dem Naturschutz. Auch die Neuordnung der Abflusswege für Regenwasser der Klasse B bzw. C führt zu keiner Beeinträchtigung naturschutzrechtlicher Belange, da die schadloسة Ableitung des Wassers weiterhin gewährleistet ist. Die Änderungen haben im übrigen keine über das Flughafengelände hinausgehenden Auswirkungen.

Das Plangefüge insgesamt bleibt von der Planänderung unberührt.

Die Forderung des MLUV, nachzuweisen, dass es durch die Planänderung, insbesondere das geänderte Höhenkonzept zu keinen zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft kommt, wurde durch die Träger des Vorhabens mit Vorlage der Erklärung von der Airport Berlin-Brandenburg Consult, 01.09.2006, erfüllt. Daher sind auch in Bezug darauf keine Belastungen infolge der Planänderung zu besorgen.

## **2. Absehen von Planfeststellungsverfahren/ Ermessensentscheidung**

Auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens wird hier gemäß § 76 Abs. 2 VwVfgBbg verzichtet, denn es sind weder Dritte betroffen noch werden öffentliche Belange im Vergleich zum ursprünglichen Planfeststellungsverfahren negativ berührt.

Die Planfeststellungsbehörde kann in diesem Fall von der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens absehen und durch einfachen Verwaltungsakt entscheiden.

Ein nur abzuändernder Planfeststellungsbeschluss hat nämlich den Vorzug, dass das Vorhaben bereits zu einem früheren Zeitpunkt einer öffentlichen Kontrolle unterzogen wurde und Träger öffentlicher Belange und Betroffene umfassende Gelegenheit hatten, ihre Anregungen, Bedenken oder Einwendungen öffentlich geltend zu machen. Das rechtfertigt es, in allen Fällen, in denen das Plangefüge - wie hier - in seinen Grundzügen unberührt bleibt, auf eine erneute Beteiligung zu verzichten. (vgl. BVerwG Urt. V. 20.10.1989 Az: 4 C 12/87 in NJW 1990 S.925).

Bei der gegebenen Sachlage wäre ein weiterer Informationsgewinn durch eine Beteiligung in einem förmlichen Planfeststellungsverfahren nicht mehr zu erwarten. Ein solches Verfahren würde somit nur unnötigen Kosten- und Zeitaufwand bedeuten. Die Träger des Vorhabens haben zwar nur einen Anspruch auf fehlerfreie Ermessensentscheidung, hier würde die Durchführung eines förmlichen Verfahrens aber eine nicht zu rechtfertigende Belastung der Antragsteller bedeuten. Aus den Gesichtspunkten der Verfahrensökonomie wird daher auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens verzichtet und durch Verwaltungsakt entschieden.

## II Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Durchführung einer zusätzlichen Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

§ 3 e des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bestimmt, in welchen Fällen die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch für die Erweiterung eines Vorhabens, für das als solches eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, besteht.

Für das Vorhaben Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Gemäß § 3 e Abs.1 Nr. 1 UVPG wäre eine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn durch die Planänderung selbst die in Anlage 1 zum UVPG, Spalte 1, angegebenen Größen- oder Leistungswerte erreicht würden.

Dies ist vorliegend nicht der Fall. Weder ist der Fall der Anlage 1 zum UVPG, Nr. 14.12 gegeben, da vorliegend keine Start- und Landebahn eines Flugplatzes mit einer Grundlänge von 1500 m oder mehr planfestgestellt wird. Es werden lediglich kleine Änderungen an bereits planfestgestellten Flugbetriebsflächen planfestgestellt. Die planfestzustellenden Anlagen entsprechen keiner Start- und Landebahn mit einer Grundlänge von 1500 m oder mehr. Auch die Veränderungen an der Entwässerungsanlage entsprechen keinem in der Anlage 1 zum UVPG, Spalte 1 genannten Vorhaben und sind damit nicht erneut UVP-pflichtig.

Gemäß § 3 e Abs.1 Nr.2 UVPG wäre eine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung auch dann durchzuführen, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls i.S.d. § 3 c Abs.1, S.1 und 3 UVPG ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. In der Vorprüfung sind auch frühere Änderungen oder Erweiterungen des UVP-pflichtigen Vorhabens einzubeziehen, für die nach der jeweils geltenden Fassung des UVPG keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist.

Für den Bau eines Flugplatzes mit einer Start- und Landebahnlänge von weniger als 1500 m Länge ist gem. § 3 c Abs.1 UVPG i.V.m. Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorzunehmen. In einem solchen Fall ist gem. § 3 c Abs. 1 S. 1 eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zur berücksichtigen wären.

Nach den Kriterien des § 3 c UVPG i.V.m. Anlage 2 zum UVPG ist nach überschlägiger Prüfung hier keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Alle Faktoren die unter 1. der Anlage 2 zum UVPG aufgeführt sind, insbesondere Größe des Vorhabens, Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft, sowie Umweltverschmutzung und Belästigung verändern sich durch die

Planänderung gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben nicht. Weder durch die geringfügigen Veränderungen an den Flugbetriebsflächen, noch durch die Änderungen am Entwässerungssystem kommt es zu neuen erheblichen Umweltauswirkungen. Auch im Hinblick auf die standortbezogenen Faktoren der Nr.2 der Anlage 2 zum UVPG kommt es zu keinen erheblichen Veränderungen durch die Planänderung. Dies ergibt sich schon daraus, dass nur sehr geringfügige räumliche Verschiebungen in dem bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 vorgesehenen Bereich für die Flugbetriebsflächen bzw. die Entwässerungsanlagen vorgenommen werden sollen. Ebenfalls keine erheblichen Änderungen verursacht die Planänderung in Bezug auf die in Nr. 3 der Anlage 2 zum UVPG genannten Parameter. Weder das Ausmaß der Auswirkungen in räumlicher Hinsicht verändert sich, noch ändern sich Schwere, Komplexität oder Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen.

Diese Bewertung gilt auch unter Berücksichtigung der bereits durchgeführten 1. bis 4. Planänderung. Auch im Rahmen einer von § 3 e Abs. 2, Nr.2 UVPG vorgesehenen summarischen Betrachtung mit früheren Änderungen und Erweiterungen des UVP-pflichtigen Vorhabens ergibt sich keine andere Bewertung.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass es für die 5. Planänderung keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf.

Auch eine strategische Umweltprüfung i.S.d. §§ 14a ff UVPG ist nicht erforderlich. § 14b Abs.1 UVPG verweist für die Frage, bei welchen Plänen und Programmen eine strategische Umweltprüfung durchzuführen ist, auf Anlage 3 zum UVPG. Anlage 3 sieht unter 1.2 eine obligatorische strategische Umweltprüfung für Ausbaupläne nach § 12 Abs.1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vor, wenn diese bei ihrer Aufstellung oder Änderung über den Umfang der Entscheidungen nach § 8 Abs.1 und 2 des LuftVG wesentlich hinausreichen.

Ein solcher Fall ist vorliegend nicht gegeben. Die mit der Planänderung beabsichtigten Änderungen sind vom Umfang her eindeutig im Bereich des § 8 Abs.2 LuftVG einzuordnen. Denn mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, wurde das Benehmen hergestellt (s.o. zu den fachbehördlichen Stellungnahmen), Rechte anderer werden nicht beeinträchtigt (s.o.) und es ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

### III Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Durch die Planänderung kommt es zu Änderungen in der Eingriffs- Ausgleichsbilanz. Während durch die Änderungen an den Rollbahnen L1, L2, I5, N2, N3 und M1 die versiegelte Fläche gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 um 10.344 m<sup>2</sup> reduziert wird, erhöht sich die zu versiegelnde Fläche durch die Fläche an der Rollbahn H1 um 1.750 m<sup>2</sup>.

Im der Flächenbilanz reduziert sich die zu versiegelnde Fläche im Zuge der Planänderung somit um 8.594 m<sup>2</sup>.

Die Änderungen an der Entwässerungsanlage haben im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Positiv zu bewerten ist die Formänderung der Versickerungsmulde mit dem Ziel, eine erhöhte Versickerung im westlichen Bereich zum Schutz des Brunnluchs zu gewährleisten.

Die Verringerung der Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf Natur und Landschaft, ist ebenfalls positiv zu bewerten.

Bereits im Bescheid zur 4. Planänderung (Optimierung der Planung Erweiterung Rotbergbecken) ist eine Auflage enthalten, die die Träger des Vorhabens verpflichtet, für die durch die Planänderung entstehenden Veränderungen in Bezug auf den Bedarf an Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft bis spätestens 31.05.2008 die Planfeststellung für konkrete Einzelmaßnahmen zu beantragen.

Im Rahmen dieses ergänzenden Planfeststellungsverfahrens soll entsprechend der Auflage im vorliegenden Bescheid zur 5. Planänderung auch über die Folgen der Verringerung der Versiegelungsfläche um 8.594 m<sup>2</sup> im Rahmen der 5. Planänderung entschieden werden. Die Änderungen in der Bilanz der zu versiegelnden Fläche sind in die entsprechend zu führende Gesamtbilanz der Planänderungen einzustellen.

Es ist nicht sinnvoll, derzeit über diese Maßnahmen abschließend zu entscheiden. Denn im Rahmen der von den Trägern des Vorhabens bereits angekündigten und teilweise bereits vorliegenden Planänderungsanträge werden weitere Veränderungen am LBP erforderlich. Die Träger des Vorhabens beabsichtigen, die durch die Planänderungen insgesamt erforderlich werdenden zusätzlichen Kompensationsmaßnahmen in einer komplexen Kompensationsmaßnahme – ähnlich des Vorgehens in der Zülowniederung – umzusetzen. Da derzeit nicht absehbar ist, welcher Kompensationsbedarf durch die gesamten Planänderungen in qualitativer und quantitativer Hinsicht entsteht, kann gegenwärtig noch nicht festgestellt werden, welcher Naturraum für die Durchführung der komplexen Kompensationsmaßnahme geeignet ist. Es steht aber nicht im Zweifel, dass es vorhabensnah geeignete Flächen für Kompensationsmaßnahmen gibt. Aufgrund der Eilbedürftigkeit des Vorhabens können nicht alle Planänderungen zusammengefasst werden, so dass in diesem Zuge auch einheitlich über die Kompensationsmaßnahmen entschieden werden könnte.

Es ist sinnvoll, in diesem Rahmen auch über die Folgen von Veränderungen in Bezug auf die Versiegelungsfläche zu entscheiden. Denn derzeit lässt sich nicht feststellen, ob in der Bilanz aller Planänderungen bis zum maßgeblichen Zeitpunkt – 31.05.2008 – insgesamt mehr oder weniger Fläche versiegelt wird, als im Ausgangsplanfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt und ob ggf. eine Anpassung der festgesetzten Ausgleichsabgabe erforderlich wird.

Eine abschließende Entscheidung ist daher i.S.v. § 74 Abs.3 VwVfGBbg noch nicht möglich, diese wird entsprechend vorbehalten.

Es ist sichergestellt, dass auch ohne die vorbehaltene Teilregelung eine ausgewogene, keine regelungsbedürftige Interessenlage offen lassende, abwägungsfehlerfreie Regelung besteht. Die Lösung der insoweit offen gelassenen Kompensationsbilanz stellt die bereits getroffenen Festlegungen nicht mehr dem Grunde nach in Frage.

#### **IV Auswirkungen auf den Flugbetrieb**

Negative Auswirkungen auf den Flugbetrieb sind von der beantragten Änderung der Flugbetriebsflächen nicht zu erwarten. Die Planänderungen dienen vielmehr dazu, den Flugbetrieb flüssiger und sicherer abwickeln zu können und tragen dazu bei, mögliche Beeinträchtigungen des Flugbetriebs zu vermeiden oder zumindest so weit wie möglich zu reduzieren.

#### **V Auswirkungen auf die Funktionalität der Entwässerungsanlagen**

Durch die Planänderung werden die Entwässerungsanlagen, insbesondere auch in Bezug auf den 1. Bauabschnitt, optimiert. So beispielsweise die Anpassung der Leichtflüssigkeitsabscheider von der Größe her, aber auch von der Systematik ihrer Lage, die bislang z.T. vor, z.T. nach dem Pumpwerk verortet war. Die neue Lage und Geometrie der Bodenfilteranlage stellt eine Anpassung an die im Planfeststellungsbeschluss beauftragte Bodenfilter Pilotanlage dar. Die Versickerungsmulde wird entsprechend der Auflage im Planfeststellungsbeschluss so verändert, dass eine erhöhte Versickerung im Westen der Mulde zum Schutz des Brunnluchs stattfinden kann.

Insgesamt wird die Funktionalität der Entwässerungsanlage gegenüber der planfestgestellten Entwässerungsanlage nicht beeinträchtigt. Auswirkungen auf Bereiche außerhalb des Flughafengeländes ergeben sich nicht.

Die wasserrechtliche Genehmigung, sowie die wasserrechtlichen Erlaubnisse werden entgegen dem Antrag der Träger des Vorhabens nicht um den Plan E 1-1 A2 ergänzt. Dieser Plan ist Gegenstand des Planänderungsantrags Nr.02 der FBS, der noch nicht beschieden ist. Da der Plan E 1-1 A2 noch nicht von der Planfeststellungsbehörde festgestellt ist, kann er auch nicht Gegenstand der wasserrechtlichen Genehmigung bzw. Erlaubnisse sein.

#### **C Kostenentscheidung:**

Die Träger des Vorhabens haben als Antragsteller gemäß §§ 1, 14 Verwaltungskostengesetz (VwKostG) die Kosten des Änderungsbescheids zu tragen.

Die Erteilung des Änderungsbescheides ist nach §§ 1 und 2 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i.V.m. Abschnitt V. Nr. 7 Buchstabe a) des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV in der Fassung vom 14.2.1984 (BGBl. I 346), zuletzt geändert durch Art. 3 der Verordnung vom 10.2.2003 (BGBl. I 182, 228) gebührenpflichtig.

Für die Planfeststellung zur Anlage oder Änderung eines Flughafens nach § 8 LuftVG ist ein Gebührenrahmen von 50.000 bis 5.000.000 DM (bzw. 25.564,94 bis 2.556.459,40 Euro) vorgesehen. Danach wird eine Gebühr in Höhe von

[REDACTED]  
festgesetzt.

Die Höhe der festzusetzenden Gebühr bemisst sich einerseits nach dem tatsächlichen Verwaltungsaufwand, andererseits nach dem wirtschaftlichen Wert für den Antragsteller. Die beantragte Änderung erforderte einen geringeren Verwaltungsaufwand, da es sich um eine quantitativ und qualitativ unwesentliche Veränderung zur Optimierung der Planänderung handelt. Daher ist es gerechtfertigt den unteren Gebührenrahmen anzusetzen.

Ich bitte, den festgesetzten Betrag unter Angabe des Kassenzzeichens [REDACTED] innerhalb von 3 Wochen nach Zugang dieses Schreibens zugunsten des Einzelplanes 11 Kapitel 11 020 Titel 111 80 auf das

Konto der Landeshauptkasse Potsdam  
Bundesbank Filiale Potsdam  
BLZ 160 000 00  
Konto-Nr. 160 015 00

zu überweisen.

#### **D Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, schriftlich Klage erhoben werden.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt 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 § 5 Abs. 3 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz hat der Kläger innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung im Verwaltungsverfahren er sich beschwert fühlt, 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.

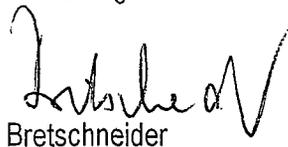
Nach § 67 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO), muss sich vor dem Bundesverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Gemäß § 5 Abs. 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz hat die Anfechtungsklage gegen den Bescheid keine aufschiebende Wirkung.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Bescheid nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Bescheides beim Bundesverwaltungsgericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Bescheid Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Bretschneider