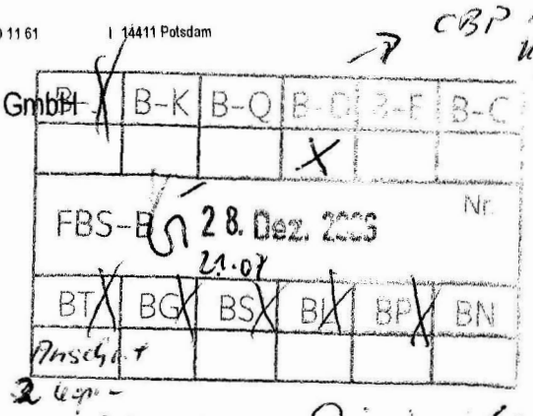
LAND BRANDENBURG

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



Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam
Bearb.: Herr Leyerle
Gesch-Z.: 44.7-6441/01/111
Hausruf: 0331/ 866-82 81
Fax: 0331/ 866-83 65
Internet: www.mir.brandenburg.de

Tram 90-93, 96, 98, 99
Potsdam Hauptbahnhof: DB und S-Bahn 7

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

Potsdam, 22 Dezember 2006

7. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld (44/1-6441/1/101) vom 13.08.2004
Änderungsantrag Nr. 02 – Änderung des Plans der baulichen Anlagen Terminal sowie angrenzender Baufelder sowie der Querneigung der Rollbahnen

Ihr Antrag vom 10.05.2006 in der Fassung vom 18.10.2006 und
Ihr ergänzender Antrag vom 15.12.2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund Ihres Änderungsantrags Nr. 02 – Änderung des Plans der baulichen Anlagen Terminal sowie angrenzender Baufelder sowie der Querneigung der Rollbahnen ergeht folgender Bescheid:

7. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.08.2004

Von der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens wird abgesehen (§ 76 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz Brandenburg (VwVfG Bbg)).
Der Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 wird durch diesen Bescheid wie folgt geändert:

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung

1. Der folgende unter A I 2 planfestgestellte

Plan B 3 - 1	Plan der baulichen Anlagen Lageplan (02.11.1999)	M 1 : 5.000

wird ersetzt durch:

Plan B 3 – 1 – Ae 1	Änderung des Plans der baulichen Anlagen Terminal sowie angrenzende Baufelder Lageplan (09.10.2006)	M 1 : 5.000

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

Pläne B 2-1, B 2-1 A2 i.d.F. des Plans B 2-1 A3	Flugbetriebsflächen Deckblatt, Lageplan (09.10.2006)	M 1 : 5.000
Plan B 2-28 i.d.F. des Plans B 2-28 A 1	Flugbetriebsflächen, Rollwege Deckblatt, Regelquerschnitt (15.12.2006)	M 1 : 100/20
Plan B 2-29 i.d.F. des Plans B 2-29 A 1	Flugbetriebsflächen, Schnellabrollwege Deckblatt, Regelquerschnitt (15.12.2006)	M : 100/20

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

Pläne E 1-1, E 1-1 A 3 i.d.F. des Plans E 1-1 A 4	Entwässerung, Entsorgungskonzept Deckblatt, Übersichtsplan (10.05.2006)	M 1 : 10.000

Hinweis:

Die in den Plänen B 3-1 Ae1 und E 1-1 A 4 als Hintergrund nachrichtlich dargestellten Flughafenflächen entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Planfeststellung. Hierzu wird auf die Darstellung in der Entscheidung zur 5. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld vom 13.08.2004 verwiesen.

3. Die unter A II 3 aufgeführten Festsetzungen werden wie folgt geändert und ergänzt:

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung

- Nr. A II 3.1 1) wird wie folgt neu gefasst:

  1) Für den Passagierabfertigungsbereich (PA – zentrales Passagierabfertigungsgebäude – Terminal) eine maximale Bauhöhe von 80,00 m über NHN (33,00 m über dem neuen Flughafenbezugspunkt) und von 70,00 m über NHN (23,00 m über dem neuen Flughafenbezugspunkt) für die Teilflächen PA-1 und PA-2 (nördliche und südliche Pierstangen) des Baufeldes PA und die Passagierabfertigungssatelliten.

- Nr. A II 3.1 3) wird ersatzlos gestrichen.

- Nr. A II 3.1 5) wird wie folgt neu gefasst:

  für den Bereich sonstige Flughafeneinrichtungen (SF 2/1, SF 2/2 und SF 2/3) eine maximale Bauhöhe von 79,00 m über NHN (32,00 m über dem neuen Flughafenbezugspunkt),

- Nach Nr. A II 3.1 7) wird folgende Nr. 8) ergänzt:

  8) für den Bereich sonstige Flughafeneinrichtungen (SF 4) eine maximale Bauhöhe von 68,00 m über NHN (21,00 m über dem Flughafenbezugspunkt)

- Nr. A II 3.3 1) wird wie folgt neu gefasst:

  1) Für den Passagierabfertigungsbereich/Terminal und die Piers (PA, PA-1, PA-2) eine Baumasse von insgesamt 2,5 Millionen m^3, für die Passagierabfertigungsbereiche – Satelliten – eine Baumasse von jeweils 0,8 Millionen m^3.

- Nr. A II 3.3 3) wird ersatzlos gestrichen.

- Nr. A II 3.3. 5) wird wie folgt neu gefasst:

  Für den Bereich sonstige Flughafeneinrichtungen (SF 2/1, SF 2/2 und SF 2/3) eine Baumasse von insgesamt 1,0 Millionen m^3

- Nr. A II 3.3 6) wird wie folgt neu gefasst:

  3) für den Bereich sonstige Flughafendienste (SF 3) eine Baumasse von 2,1 Millionen m^3

- Nach Nr. A II 3.3 7) wird folgende Nr. 8 ergänzt:

  8) für den Bereich sonstige Flughafeneinrichtungen (SF 4) eine Baumasse von 0,7 Millionen m^3

- In Nr. A II 3.4 Nr. 2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

  Dies gilt nicht für die Überdachung der Terminalvorfahrt landseitig des Baufeldes PA, die Teile der öffentlichen Verkehrsfläche überspannt.

- Im Abschnitt A II 3.4 Nr. 7) wird Satz 1 gestrichen und durch den nachfolgenden Satz ersetzt:

  Innerhalb der Baufelder FR, SF 3 und SF 4 können Parkhäuser im Rahmen der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung errichtet werden.

4. Die unter A II 12.2 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 1-1 A4, 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 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 1-1 A4, 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 erlassene Nebenbestimmung wird wie folgt geändert und neu gefasst:

„Für die Einleitung von max. 2 m^3/s des von den befestigten Verkehrsflächen des Flughafens anfallenden Niederschlagswassers in den Selchower Flutgraben und von max. 1 m^3/s in den Glasowbach werden nach Maßgabe der Pläne E 1-1, E 1-1 A1, E 1-1 A3, E 1-1 A4, 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."

7. Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt.

Auflagen:

1. Für Parkeinrichtungen (Parkplätze und Parkhäuser) müssen innerhalb der Baufelder SF 3 und SF 4 Flächen mit einer Größe, die mindestens dem Flächeninhalt der bisherigen Baufelder PE für Parkplätze und Parkhäuser entspricht (Gebäudegrundfläche Parkhäuser – 60.000 m² und Fläche ebenenerdiger Parkplätze – 66.000 m²), vorgehalten werden. Bei Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens müssen die für die Eröffnungskapazität (ca. 20 Millionen Passagiere jährlich) notwendige Anzahl an Parkplätzen errichtet und betriebsbereit sein.

2. Die verkehrliche Erschließung aller Grundstücke und der am Flughafen betriebenen Einrichtungen muss gewährleistet sein, insbesondere muss die nördliche Erschließungsstraße so geführt werden, dass eine verkehrlich sinnvolle und wirtschaftlich vertretbare Erschließung des Tanklagers gesichert ist.

3. Die Baufelder dürfen nicht vollständig überbaut werden. Die nicht überbauten Flächen sind als unversiegelte Vegetationsflächen zu gestalten, soweit keine Versiegelung aus betriebstechnischen Gründen oder aus Gründen des Grundwasserschutzes erforderlich ist. Der Anteil der Vegetationsflächen an der Gesamtfläche muss für die von den Planänderungen betroffenen Flächen mindestens

   - 20 % für die Baufelder SF 2/1, SF 2/2 und SF 2/3,
   - 25 % für das Baufeld SF 3,
   - 20 % für das Baufeld SF 4

   betragen.

Vorbehalt:

Die Entscheidung über die Änderung des festgestellten Plans B 1-2 i. d. F. des Deckblattes B 1-2 A1 (Flughafenzaun) wird der Entscheidung über den Planänderungsantrag Nr. 11 vorbehalten.

Hinweis:

Wegen der beantragten Befreiung von der Verpflichtung, die Dächer und Fassaden der einzelnen Gebäude zu begrünen wird auf die Regelung nach Abschnitt A II Nr. 3.5 2) des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Danach kann vom Vollzug dieser Auflage abgesehen werden, wenn betriebliche oder technische Gründe

dies erfordern. Darüber hat die Bauaufsichtsbehörde zu entscheiden. Einer generellen Befreiung durch die Planfeststellungsbehörde bedurfte es daher nicht.

Gründe:

I. Sachverhalt

Den beantragten Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses und der oben aufgeführten Planunterlagen wird mit Ausnahme des Antrages auf Befreiung von der Verpflichtung nach Abschnitt A II Nr. 3.5 2) des Planfeststellungsbeschlusses zugestimmt. Von einem neuen Planfeststellungsverfahren wird abgesehen.

Der Antrag ist auf die Veränderung der bauplanerischen Grundlagen des künftigen Flughafengeländes und einzelne, die Bebauung regelnde Festsetzungen im Planfeststellungsbeschluss gerichtet. Die flächenmäßige Ausdehnung einiger Baufelder sowie die daran angrenzenden Vorfeldflächen und öffentlichen Verkehrsflächen sollen geändert werden. Für einzelne Baufelder wird auch die Neufestsetzung der Art und des Maßes der baulichen Nutzung angestrebt. Die Änderungen betreffen ausschließlich das im Planfeststellungsbeschluss ausgewiesene Flughafengelände. Grundstücke Dritter werden nicht zusätzlich in Anspruch genommen oder in sonstiger Weise von den Änderungen betroffen. Belange Dritter werden nicht berührt.

Im Einzelnen:

a) Die äußeren Grenzen des Baufeldes PA werden verändert und durch die Flächen PA -1 und PA - 2 ergänzt. Die Veränderung resultiert aus der Überplanung der Pier, die nicht mehr ausschließlich in Nord-Süd-Richtung verläuft. Sie wird in ihrer bisherigen Ausrichtung verkürzt und durch jeweils eine Fortsetzung in Ost-West-Richtung am nördlichen und südlichen Ende des bisherigen Baufeldes PA ergänzt. Dadurch ergibt sich eine geringfügige Veränderung in der Aufteilung der planfestgestellten Flughafenfläche zwischen Baufeldern, Vorfeld- und öffentlichen Verkehrsflächen. Die Baumasse wird nicht verändert, die zulässige Bauhöhe wird für die Flächen PA-1 und PA-2 auf 23,00 m über dem neuen Flughafenbezugspunkt festgesetzt.

b) Landseitig ist eine Vorfahrtüberdachung geplant, die erheblich über die festgestellte Baugrenze hinausragt und den für die Terminalvorfahrt vorgesehenen Verkehrskorridor zu wesentlichen Teilen überdeckt.

c) Das Baufeld SF 2 wird aufgelöst und durch die Baufelder SF 2/1, SF 2/2 und SF 2/3 ersetzt. Die festgestellten Baumassen entsprechen in ihrer Summe der für das Baufeld SF 2 festgestellten Baumasse. Die zulässige Bauhöhe beträgt in diesen drei Baufeldern 32,00 m über dem neuen Flughafenbezugspunkt und entspricht damit dem für das Baufeld SF 2 festgestellten Maß.

d) Die öffentliche Verkehrsfläche (Straßenanbindung) wird den veränderten Bauflächen angepasst und die auf dem Flughafengelände geplanten Erschließungsstraßen im Zuge der weiteren Konkretisierung der Bebauung in ihrer Lage verschoben.

e) Das Baufeld FR wird ohne Veränderung der zulässigen Baumasse und Bauhöhe geringfügig verkleinert.

f) Die für Parkeinrichtungen ursprünglich vorgesehenen Baufelder PE nördlich und südlich der Hauptzufahrtsstraße werden aufgelöst. Das nördliche Baufeld PE wird zum Baufeld SF 4, das südliche Baufeld PE mit dem Baufeld SF 3 verschmolzen. Die zulässige Bauhöhe der ehemaligen Bauflächen PE wird von 15 m auf 21 m über dem Flughafenbezugspunkt erhöht. Sie wird damit der zulässigen Bauhöhe der angrenzenden Bauflächen angeglichen. Die festgesetzten Baumassen der südlichen PE-Fläche wird der Baumasse der Fläche SF 3 hinzugerechnet, die Baumasse des Baufeldes SF 4 entspricht der Baumasse des aufgelösten nördlichen Baufeldes PE. In der Summe werden die planfestgestellten Baumassen damit nicht verändert.

g) Die Änderungen an den Vorfeld-, Bau- und öffentlichen Verkehrsflächen bedingen zusätzlich eine Anpassung des Entwässerungskonzeptes, insbesondere der Schadensklassen.

h) In den Baufeldern SF 1, SF 2/1, SF 2/2, SF 2/3, SF 3 und SF 4 sind sonstige Flughafeneinrichtungen

- für die Abfertigung der Luftfahrzeuge (z. B. Bodenverkehrsdienste/Ground Handling, Catering, Airline Dispatch),
- die der Flugsicherheit dienen (z. B. Wetterdienst, Flugsicherung, Luftaufsicht),
- für die Instandhaltung (Wartung, Reparatur) der Flugbetriebsflächen, Anlagen und Gebäude (außer Luftfahrzeuginstandhaltung),
- für Sicherheitsdienste einschließlich Zugangskontrollstellen und Behörden,
- für luftfahrttechnische Betriebe (außer Luftfahrzeuginstandhaltung),
- für Versorgung und Mitarbeiter,
- für die Ver- und Entsorgung,
- für die Steuerung der Flughafenanlagen (z. B. Leitstellen, Leitwarten),

- für nutzungsbedingte Parkeinrichtungen

zulässig, im Baufeld SF 1 darüber hinaus für Sondereinrichtungen (z. B. Auswärtiges Amt, Verteidigungsministerium) und für Luftfahrzeuginstandhaltung (Maintenance) sowie im Baufeld SF 3 für Anlagen zur Energieversorgung (z.B. ein Kraftwerk) zulässig.

i) Änderung der Querneigung der Rollbahnen auf maximal 1,5 %.

Die Änderungen sind gegenüber den Festsetzungen im Planfeststellungsbeschluss und den im Plan der baulichen Anlagen ausgewiesenen Bau- und Verkehrsflächen von unwesentlicher Bedeutung. Sie verändern lediglich die Aufteilung von Vorfeld-, Bau- und öffentlichen Verkehrsflächen in sehr geringem Umfang und ausschließlich innerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes. Die Anzahl der möglichen Abstellpositionen für Luftfahrzeuge wird dadurch weder erhöht noch verringert. Der Anteil der unversiegelten, gärtnerisch zu gestaltenden Vegetationsflächen innerhalb der Baufelder wird nicht verringert (s. Auflage Nr. 3 dieses Bescheides).

Die Überdachung der Vorfahrt im Bereich der landseitigen Fassade des Fluggastterminals ist zwar nicht mehr von der Regelung in Teil A Nr. II 3.4 2) – Seite 102 - des Planfeststellungsbeschlusses erfasst, wonach ein geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen über die festgesetzten Bauflächen und Baugrenzen hinaus zulässig sind. Es handelt sich allerdings um ein vorwiegend architektonisches, gestalterisches Element, dessen optische und funktionale Wirkung auf das Flughafengelände begrenzt ist. Belange Dritter werden dadurch nicht tangiert. Da das Dach eine aus anderen Gründen ohnehin zu versiegelnde Fläche (Straße) überspannt, sind auch keine öffentlichen Belange erkennbar, die der bauplanerischen Zulassung entgegen stehen. Die bauordnungsrechtliche Prüfung, z.B. die Gewährleistung der Sicherheit der Fluggäste und Besucher, erfolgt im Baugenehmigungsverfahren durch das zuständige Bauamt. Dabei ist der von der Vorfahrtüberdachung überspannte Raum nicht auf die maximal zulässige Baumasse anzurechnen.

Die Träger des Vorhabens haben den Planänderungsantrag Nr. 02 der Gemeinde Schönefeld vorgelegt, deren Gemeindegebiet an die von den Änderungen betroffenen Baufelder anschließt. Die Gemeinde hat, vertreten durch Herrn Bürgermeister Dr. Haase, der Planung zugestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde hat zusätzlich die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) beteiligt. In ihrer Stellungnahme vom 13.07.2006 – TWR/FL 13 Bb 2547 – wies die DFS darauf hin, dass bei voller Ausnutzung der maximalen Bauhöhe von 68 m über NHN am südöstlichen Ende des Baufeldes SF 3 die Hindernisbegrenzungsfläche für Anflüge auf die Südbahn nicht gewährleistet, sondern um ca. 0,70 cm durchdrungen würde. Außerdem wies sie auf ihr Beteiligungsrecht nach § 31 Abs. 3 LuftVG in den Baugenehmigungsverfahren für Bauwerke innerhalb des

Bauschutzbereichs für den Flughafen hin. Gegen die weiteren Planänderungen bestehen aus Sicht der DFS keine Einwendungen.

Die Stellungnahme enthält keine Aspekte, die der Zulassung der beantragten Änderungen entgegen stehen. Die Ausweisung von Baufeldern sowie von Art und Maß der baulichen Nutzung bilden lediglich die bauplanerische Grundlage für eine spätere Bebauung. Ein Anspruch oder gar die Verpflichtung zur umfassenden Ausnutzung der festgesetzten Maße besteht nicht. Vielmehr ist im Baugenehmigungsverfahren für die einzelnen Bauwerke zu prüfen, ob sie den Anforderungen des materiellen Rechts entsprechen. Dazu gehören auch die Vorschriften über die Hindernisbegrenzungsflächen nach §§ 12 ff. LuftVG. Danach ist die Zulassung von Bauten, die die Hindernisbegrenzungsflächen durchdringen, nicht von vornherein verboten, sondern von der Zustimmung der Luftfahrtbehörde abhängig. Dabei sind die von der DFS in ihrer Stellungnahme abgegebenen Hinweise zu beachten. Der Zulassung der beantragten Planänderungen stehen sie nicht im Wege.

Die FBS GmbH hat einen Abdruck der Stellungnahme der DFS erhalten. Ihr sind daher die Hinweise der DFS bekannt. Eine Äußerung zu den Hinweisen wurde von dort nicht abgegeben.

II. Entscheidungsgründe

Dem Planänderungsantrag vom 10.05.2006 in der Fassung vom 18.10.2006 ist, soweit er sich auf die Änderung des Plans der baulichen Anlagen und die Überdachung der Vorfahrt bezieht, stattzugeben, ebenso ist dem ergänzenden Antrag vom 15.12.2006 (Querneigung der Rollbahnen im Regelquerschnitt) stattzugeben. Der Träger des Vorhabens hat seine Planung für die bauliche Ausführung und Gestaltung des Fluggastterminals inzwischen konkretisiert und auf dieser Basis einen Bauantrag eingereicht. Die Umgestaltung der Pier berücksichtigt die Entwicklung des Luftverkehrs, insbesondere die steigende Bedeutung der Low-Cost-Carrier. Auch die Umgestaltung der übrigen Baufelder und der öffentlichen Verkehrsflächen ist auf die Konkretisierung der Planung, d.h. die Zuweisung einzelner Bauvorhaben auf bestimmte Bauflächen zurückzuführen. Öffentliche Belange und Belange Dritter, die diesen Änderungen entgegen stehen könnten, sind nicht ersichtlich oder wurden durch zustimmende Stellungnahmen ausgeräumt. Die Ausgewogenheit der Gesamtplanung bleibt durch die beantragten Änderungen unberührt.

Die beantragte Befreiung von den Auflagen Nr. A II 3.5 2) –Seite 103- des Planfeststellungsbeschlusses wurde nicht erteilt. Die Befreiung von der Verpflichtung zur Begrünung der Dächer und Fassaden ist nach den genannten Auflagen bereits zulässig, wenn die genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Dies ist gegebenenfalls im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen und zu entscheiden.

Der Verlauf des Flughafenzauns muss aufgrund der Änderung des Plans der baulichen Anlagen angepasst werden. Wegen bereits beantragter weiterer Planände-

rungen, die eine Anpassung des Verlaufs des Flughafenzauns zur Folge haben, kann hier keine abschließende Entscheidung hierzu getroffen werden.

Die Träger des Vorhabens haben mit dem Planänderungsantrag Nr. 11 auch einen Plan über den Verlauf des Flughafenzauns vorgelegt, der die Änderung des Plans der baulichen Anlagen berücksichtigt. Die Voraussetzungen nach § 74 Abs. 3 VwVfGBbg für einen Entscheidungsvorbehalt sind somit erfüllt.

Planänderung nach § 76 Abs. 2 VwVfGBbg

Mit dem Antrag vom 10.05.2006 in der Fassung vom 18.10.2006 wird eine teilweise Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld vor Fertigstellung des Vorhabens beantragt. Für eine solche Planänderung findet § 76 VwVfGBbg Anwendung.

1. Änderung von unwesentlicher Bedeutung

Bei den beantragten Änderungen handelt es sich um Änderungen von unwesentlicher Bedeutung, für die nach § 76 Abs. 2 VwVfGBbg von der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens abgesehen und durch einfachen Verwaltungsakt entschieden wird.

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 Urteil vom 20.10.1989 in NJW 90, 925; VGH Mannheim Urteil vom 22.11.1996 in NuR 97, 449). Das ist vorliegend festzustellen.

Die Planänderung betrifft lediglich Flächen, die vom Planfeststellungsbeschluss als Flughafenflächen umfasst sind, und modifiziert die Planung im Sinne des zwischenzeitlich eingetretenen Planungsfortschritts. Die bau- und fachplanerische Gesamtkonzeption bleibt unverändert. Umfang und Zweck des Gesamtvorhabens selbst werden durch die vorgesehene Planänderung nicht berührt.

Durch die Anpassung der Baufelder und Verkehrskorridore im Bereich der landseitigen Erschließung wird sich für das anfallende Regenwasser der Klasse A eine leicht geänderte Verteilung der Abflussmenge ergeben. Auswirkungen auf die Bereiche außerhalb des Flughafengeländes ergeben sich nicht. Grenzwerte und Abflussmengen werden eingehalten. Die Planfeststellungsbehörde hat das Landesumweltamt, Obere Wasserbehörde (LUA) beteiligt. Das LUA hat dem geänderten Entsorgungskonzept (Plan Gliederungs-Nr. E 1-1 A 4 am 02.11.2006) zugestimmt.

Mit der Änderung der Querneigung der Rollbahnen von 1 % auf maximal 1,5 % (im Regelquerschnitt) erfolgt lediglich eine Anpassung an das Regelwerk der I-CAO.

1.1 Gewichtige Belastungen sind ausgeschlossen

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

Im Verhältnis zum Gesamtprojekt Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ist die beantragte Änderung nur von untergeordneter Bedeutung, die keine Belange Dritter berührt.

Mittelbare Belastungen anderer Grundstücke sind nicht zu erwarten. Zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht können insofern ausgeschlossen werden.

1.1.2 Verbesserungen im Rahmen der öffentlichen Belange

Veränderte Betroffenheiten im Bereich des Naturschutzes ergeben sich nicht, weil ausschließlich Flächen betroffen sind, die ohnehin für eine Versiegelung durch Hochbauten oder Verkehrsflächen vorgesehen sind.

2. Absehen von Planfeststellungsverfahren/Ermessensentscheidung

Auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens wird hier gemäß § 76 Abs. 2 VwVfGBbg verzichtet, denn Belange Dritter und öffentliche Belange sind nicht negativ berührt.

Wie sich aus der Stellungnahme der DFS vom 13.07.2006 ergibt, berührt die Änderung Belange der Flugsicherung, die aber allesamt ausgeräumt werden konnten.

2.1. Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Durch die Änderungen des Plans der baulichen Anlagen sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft nicht feststellbar. Auch werden ursprünglich planfestgestellte Kompensationsmaßnahmen nicht verändert.

2.2. Ermessensentscheidung

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

Das Vorhaben ist bereits zu einem früheren Zeitpunkt einer öffentlichen Kontrolle unterzogen worden und Träger öffentlicher Belange und Betroffene hatten umfassende Gelegenheit, ihre Anregungen, Bedenken oder Einwendungen 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 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.

Einer neuen Abwägung in fachplanerischer Hinsicht bedarf es nicht. Die im Plan der baulichen Anlagen betreffenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses angeführten Gründe für die Anordnung der Auflagen bleiben unverändert erhalten.

III. Kostenfestsetzung

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. Die Kostenfestsetzung für die beschiedene Änderung der Planfeststellung ist einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

IV. 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 beigefügt 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.

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung

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 Beschwerte 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 Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Bretschneider