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.: Frau Andreotti
Gesch-Z.: 44.5-6441/1/115
Hausruf: 0331-866-8293
Fax: 0331-866-8365
Internet: www.mir.brandenburg.de

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

Potsdam 23. April 2008

12. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld (44/1-6441/1/101) vom 13.08.2004 in der Fassung der 11. Planänderung vom 24.01.2008

Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.11.2007, ergänzt mit Schreiben vom 14.12.2007
Änderungsantrag Nr. 17: Änderung des Plans der baulichen Anlagen – Standortverlegung Tower der DFS

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund Ihres Antrags auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.11.2007 in der Fassung vom 14.12.2007 bezüglich der Änderung des Plans der baulichen Anlagen – Standortverlegung Tower der DFS - ergeht folgender Bescheid:

12. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.08.2004 in der Fassung der 11. Planänderung vom 24.01.2008

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, 2 und 5 planfestgestellten Pläne der Flugbetriebsflächen, baulichen Anlagen und Entwässerung werden entsprechend den Deckblättern geändert:**

Plan B 2-1 i.d.F. des Plans B 2-1 A4	Flugbetriebsflächen Deckblatt, Lageplan (09.10.2007)	M 1 : 5.000
Plan B 3-1 Ae1 i.d.F. des Plans B 3-1Ae1 A2	Plan der baulichen Anlagen, Deckblatt, Lageplan (09.10.2007)	M 1 : 5.000
Plan E 1-1 i.d.F. des Plans E 1-1 A 5	Entwässerung Entsorgungskonzept, Deckblatt, Übersichtsplan (09.11.2007)	M 1 : 10.000

2. **Die unter A II 3.3 Ziffer 2) zum Planfeststellungsbeschluss erlassenen Nebenbestimmung wird wie folgt geändert und neu gefasst:**

„2) für den Kontrollturm (Tower, TO) der Flugsicherung eine Baumasse von 0,02 Millionen m^3"

3. **Der Planfeststellungsbeschluss wird wie folgt ergänzt:**

Es wird zugelassen, dass die Container und die Kanzel (in einer Höhe von ca. 53 m) nördlich und östlich des Baufeldes (TO) einen baulichen Überstand von jeweils 2 m über die beantragte Baufläche aufweisen.

Auflagen:

1. Das Betriebsgebäude ist mit einer Dachbegrünung auszustatten (vgl. Ankündigung im Antrag S. 3).

2. Es ist sicherzustellen, dass der Standsicherheitsnachweis des Eisenbahntunnels im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt wird und dass keine Konflikte mit dem Rettungsschacht 4a des S-Bahntunnels entstehen.

Hinweise:

1. Der Tower ist mit einer Tages- und Nachtkennzeichnung gemäß der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthinder-

nissen (AVV NfL I-143/07 vom 24.05.2007)" zu versehen und als Luftfahrthindernis zu veröffentlichen.

2. Bei der Planung ist die Verträglichkeit mit Flugsicherungsanlagen zu berücksichtigen.

3. Zum Einsatz kommende Baukräne machen Anhebungen der OCA erforderlich, bis hin zur Aussetzung von Verfahren.

4. Eine nochmalige Einbeziehung der DFS erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens im Zuge der Einholung der Zustimmung der Luftfahrtbehörde nach § 12 Abs. 2 LuftVG, sowie im Rahmen der Genehmigung der Luftfahrtbehörde zur Aufstellung der erforderlichen Baukräne gemäß § 15 LuftVG.

Gründe:

A Sachverhalt

1. Art der Änderungen und Gründe für den Änderungsantrag:

Zu den beantragten Änderungen kommt es aufgrund der Fortschreibung der technischen Planung des Kontrollturms der Flugsicherung (Tower).

Zunächst kommt es zu einer Verschiebung des Standorts des Towers. Nunmehr ist eine außermittige Lage außerhalb des ersten Satelliten vorgesehen. Aufgrund der Planungen der DFS, die den technischen Erfordernissen entspricht, muss die derzeit planfestgestellte Baumasse von 0,01 Millionen m³ auf eine Baumasse von 0,02 Millionen m³ erweitert werden. Diese Baumassenerweiterung ist im Terminal (1.Satellit) nicht möglich. Beantragt ist daher eine Erweiterung der Baumasse des Towers auf 0,02 Millionen m³.

Der Tower soll daher mit einem funktionalen Nebengebäude in unmittelbarer Nähe des 1. Satelliten (nördlich der Mittelachse, westlich der Passagierabfertigung (PA) errichtet werden.

Durch diese Maßnahmen wird gewährleistet, dass der Betrieb der DFS während der weiteren Baumaßnahmen nur eine geringe Einschränkung erfährt.

Durch die Verschiebung des Towerstandortes außerhalb der Passagierabfertigung ergibt sich eine Änderung der Flugbetriebsfläche. Die Lage wurde so abgestimmt, dass sich die Fläche für die Fußbebauung aus den freizuhaltenden Vorfeldflächen zum nächsten, nördlich von der Fläche zu positionierenden Luftfahrzeug und der südlich davon geplanten oberirdischen Anbindung an den 2. Satelliten ergibt. Dies erfolgte, um die Kapazität und die Zugänglichkeit der Flugzeugabstellpositionen nicht zu erschweren.

Der Towerschaft ist in der Position einer festen Fluggastbrücke; er folgt der Bauflucht der Sockel der festen Brücken.
Ein aufgeständerter Verbindungsgang (Durchfahrtshöhe 4,50 m) vom Tower zur Fußbebauung gewährleistet den ungehinderten Betrieb der Fahrstraße und die Funktionalität der Unterflurbetankungsanlage. Tower und Fußbebauung nehmen den Platzbedarf eines Gates ein.

Die für den Tower beantragte Fläche berücksichtigt den Grundriss des Towerschaftes, sowie des Dienstgebäudes. Die Überstände der Container und der Kanzel des Towers sind in der Fläche nicht vollständig berücksichtigt (nördlich und westlich), um die Flugbetriebsfläche so wenig wie möglich einzuschränken und die nördliche Fläche für positionierende Luftfahrzeuge und die Anbindung des Satelliten zu gewährleisten. Der Überstand der Kanzel beginnt in der Ebene 07 bis 11 in einer Höhe von ca. 53 m. In dieser Höhe wird die Funktionalität des Vorfeldes nicht eingeschränkt.

Die Entwässerung entspricht im Wesentlichen der Planfeststellung. Es ergibt sich eine Änderung in der Lage, die im zur Planfeststellung beantragten Plan E 1-1 A5 dargestellt ist. Die Änderung besteht darin, dass im Innenhof des Betriebsgebäudes zur Versickerung des anfallenden Regenwassers eine Rigole mit einem Überlauf erstellt werden soll. Dieser Überlauf soll zu einem späteren Zeitpunkt an das System der Entwässerung der Flughafenanlagen angeschlossen werden. Eine Dachbegrünung des Betriebsgebäudes ist nach den Ausführungen im Planänderungsantrag vorgesehen.

2. Vorgelegte Unterlagen:

Die Träger des Vorhabens legten mit dem Planänderungsantrag Nr. 17 die folgenden Pläne vor:

zur Planfeststellung:

B 2-1-A4	Flugbetriebsflächen- Änderungen im Bereich der Pierstangen (09.10.2007)	M 1 : 5.000
B 3-1-Ae1-A2	Plan der baulichen Anlagen- Änderung Tower (09.10.2007)	M 1 : 5.000
E 1-1A5	Entwässerung Entsorgungskonzept (09.11.2007)	M 1 : 10.000

Darüber hinaus wurden folgende Unterlagen vorgelegt:

Antrag auf Planänderung mit Begründung der Änderung. Übersichtsplan zur Information (nachrichtlich).

3. Beteiligung Träger öffentlicher Belange:

Durch die Planfeststellungsbehörde wurden die durch die Planänderung in ihrem Aufgabenbereich berührten Träger öffentlicher Belange beteiligt und haben folgende Stellungnahmen abgegeben:

- Landesumweltamt Brandenburg, obere Wasserbehörde (LUA)
  Stellungnahme vom 08.01.2008

  Das LUA teilt in seiner Stellungnahmen mit, dass der Änderung zugestimmt wird. Es ergehen keine weiteren Forderungen und Nebenbestimmungen.

- DB Netz AG
  Stellungnahme vom 08.01.2008

  Es liegt keine rechtsgültige Mitzeichnung des Planänderungsantrages Nr.17 durch die DB Netz AG vor.

  Die DB Netz AG wurde daher als Träger öffentlicher Belange im Planänderungsverfahren beteiligt. Denn als Adressat des zu ändernden Planfeststellungsbeschlusses wird sie in ihren Belangen berührt.

  Entsprechend dem Schreiben der DB Netz AG vom 29.06.2007 wurden die Unterlagen zur TÖB Beteiligung der DB AG direkt an die in dem Schreiben angegebene Adresse der DB Netz AG übersandt. Das vorgenannte Schreiben beinhaltet die Zusage der DB Netz AG, die Koordinierung innerhalb der Bahn wahrzunehmen.

  Mit Schreiben vom 08.01.2008 gab die DB Netz AG eine Stellungnahme ab. Sie teilt mit, dass keine Vorbehalte gegen den Planänderungsantrag bestehen, soweit sichergestellt ist, dass die Aussage im Planänderungsantrag, dass keine sonstigen neuen oder anderen Betroffenheiten auf Rechte und Belange Dritter entstehen, auch für die Ausführungsplanung einschließlich Standsicherheitsnachweis des Eisenbahntunnels gilt und dass keine Konflikte mit dem Rettungsschacht 4a des S-Bahntunnels entstehen.

  Der FBS wurde Gelegenheit gegeben, zu dem Schreiben der DB Netz AG Stellung zu nehmen. Die FBS nahm dahingehend Stellung, dass die Hinweise der DB Netz AG im Rahmen der Ausführung und Schnittstellenarbeit beachtet und umgesetzt würden.

- DFS Deutsche Flugsicherung
  Stellungnahme vom 18.01.2008

  Die DFS weist darauf hin, dass der Tower aus Hindernissicht (§12 LuftVG) eine max. Höhe von 115,17 m Ü NN (72,57 m ü Grund) aufweise.

Mit dieser Höhe durchdringe der Tower die in den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb (NfL I - 328/01) beschriebene Horizontalfläche des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld um 23,17 m und verursache als höchstes Hindernis für die Nichtpräzisionsanflugverfahren je Landerichtung folgende Hindernisfreihöhen OCA (OCH):

RWY 07Lneu: 630 (480) Fuß*
RWY 25Rneu: 630 (470) Fuß*
RWY 07Rneu: 630 (480) Fuß
RWY 25Lneu: 630 (480) Fuß

* Auf der bereits bestehenden Start- und Landebahn und zukünftigen Nordbahn führe dies zu einer Anhebung der OCA (OCH) um 30 Fuß für die Ostlanderichtung und um 70 Fuß für die Westlanderichtung.

Die DFS weist darauf hin, dass sich die OCA-Werte nochmals erhöhen werden, wenn Aufbauten wie Radarantenne und sonstige Antennen hinzukommen.

Lediglich die Localizer-Anflugverfahren würden sich nicht ändern, da in Ostlanderichtung durch den seitlichen Abstand ein reduzierter Höhenzuschlag bzw. in Westlanderichtung die Lage im Fehlanflugbereich eine Anhebung vermeide.

Damit sich die zur Zeit veröffentlichen OCA-Werte nicht erhöhen, sei eine maximale Höhe des Towers von 95,00 m ü NN incl. Aufbauten möglich.

Der Tower ist nach der Stellungnahme mit einer Tages- und Nachtkennzeichnung gemäß der „allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (AVV NfL I-143/07 vom 24.05.2007)" zu versehen und als Luftfahrthindernis zu veröffentlichen.

Für weitere Planungen weist die DFS vorsorglich darauf hin, dass zum Einsatz kommende Baukräne weitere Anhebungen der OCA erforderlich machen, bis hin zur Aussetzung von Verfahren.

Aus Sicht der Flugsicherungstechnik (§ 18a LuftVG) bestehen nach der Stellungnahme der DFS gegen die Planänderung keine Einwendungen. Das Bauvorhaben befinde sich jedoch im Anlagenschutzbereich von Flugsicherungsanlagen (ILS und Radar). Bei der Planung solle die Verträglichkeit mit Flugsicherungsanlagen berücksichtigt werden.

Das Bauvorhaben und die erforderlichen Baukräne sind im einzelnen im luftrechtlichen Zustimmungsverfahren zur gutachtlichen Stellungnahme vorzulegen.

Der FBS wurde Gelegenheit gegeben, zu dem Schreiben der DFS Stellung zu nehmen. Die FBS nahm dahingehend Stellung, dass die Hinweise der DFS im Rahmen der Ausführung und Schnittstellenarbeit beachtet und umgesetzt würden. Der Hinweis der DFS zur Höhe des Towers könne so nicht nachvollzogen werden, da die planfestgestellte Höhe nicht zur Änderung beantragt worden sei.

4. Beteiligung Drittbetroffener:

Von der Planänderung werden keine Rechte privater Dritter betroffen. Insbesondere kommt es zu keiner zusätzlichen Inanspruchnahme von Grundstücken. Entsprechend fand keine Beteiligung statt.

Anerkannte Naturschutzverbände wurden nicht beteiligt. Durch die Planänderung ergeben sich keine zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft. 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 in Bezug auf den Tower und das Nebengebäude 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 20.11.2007, ergänzt mit Schreiben vom 14.12.2007, 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 einer Optimierung dar. Die Änderung dient dazu, den Tower an die Fortschreibung der technischen Planung anzupassen. Es soll erreicht werden, dass es während weiterer Ausbauphasen zu geringen Einschränkungen des Betriebes der DFS kommt und dafür Sorge getragen werden, dass die Unterbringung der DFS-Räume (Technik etc.) gewährleistet ist, ohne dass bereits in der 1. Bauphase ein Teil des Satelliten errichtet werden müsste.

Die Änderungen führen nicht 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.

<u>Gewichtige Belastungen sind ausgeschlossen</u>

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.

Die möglicherweise in ihren Belangen berührten Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen entweder keine Bedenken geäußert und keine Forderungen erhoben (LUA) oder die Berücksichtigung der Forderungen und Hinweise wurde von der FBS zugesagt (DB Netz AG, DFS). Die DFS hat lediglich darauf hingewiesen, wie mit der Höhe des Towers umzugehen ist. Bedenken gegen die Planänderung wurden nicht geäußert. Die FBS hat zugesagt, die Forderungen zu erfüllen und die Hinweise aufzunehmen. Auch die DB Netz AG hat keine Beeinträchtigung ihrer Belange durch die Planänderung geltend gemacht.

Eine veränderte Betroffenheit öffentlicher Belange infolge der Planänderung liegt somit ebenfalls nicht vor. Dies gilt auch, da sich an dem Vorhaben und den durch dessen Realisierung verursachten Eingriffen, insbesondere auch in Natur und Landschaft, keine Veränderungen ergeben.

Das Plangefüge insgesamt bleibt von der Planänderung unberührt.

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 Änderung oder 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 oder überschritten 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 Flughafens mit einer Grundlänge von 1500 m oder mehr planfestgestellt wird. Es wird lediglich geringfügig die Lage des Towers geändert und ein Nebengebäude vorgesehen. Die planfestzustellenden Anlagen entsprechen keiner Start- und Landebahn mit einer Grundlänge von 1500 m oder mehr. Auch entsprechen die Änderungen keinem anderen, in der Anlage 1 zum UVPG 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 geringfügige Veränderung des Standortes des Towers, noch durch das nunmehr vorgesehene Nebengebäude kommt es zu neuen erheblichen Umweltauswirkungen. Obgleich die Baumasse des Towers erhöht wird, kommt es im Vergleich zum Gesamtvorhaben zu keinen erheblichen Veränderungen. 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 zur Bebauung vorgesehenen Bereich für den Tower vorgenommen werden sollen und ebenfalls in diesem Bereich das Nebengebäude errichtet werden soll. 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 erheblich, noch ändern sich Schwere, Komplexität oder Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen.

Diese Bewertung gilt auch unter Berücksichtigung der bereits durchgeführten 1. bis 11. 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 12. 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 keinen Änderungen in der Eingriffs- Ausgleichsbilanz. Die Änderungen des Standortes des Towers und die Errichtung eines Nebengebäudes auf einer bereits im Plan der baulichen Anlagen für den Flugbetrieb vorgesehenen Fläche (die aber mit dem vorliegenden Änderungsantrag geändert wird), haben keine Auswirkungen auf Natur und Landschaft.

IV Auswirkungen auf die Funktionalität des Towers

- Änderungen der Pläne B 2-1 A4 und B A 3-1-Ae1-A2

Durch die Planänderung wird der Tower in der Lage hin zu einer außermittigen Lage außerhalb des ersten Satelliten verändert. Durch den Bau des Towers mit einem Nebengebäude in der Art und Weise, die Gegenstand des Planänderungsantrages ist, wird sichergestellt, dass es während weiterer Bauphasen nur eine geringe Einschränkung des Betriebes der DFS geben wird.

Insgesamt wird die Funktionalität des Towers gegenüber der planfestgestellten Variante nicht beeinträchtigt.

Durch die Towerverschiebung ergibt sich eine Veränderung an den Flugbetriebsflächen. Um die Beeinträchtigung der Flugbetriebsflächen so gering wie möglich zu halten, ist der Überstand der Kanzel des Towers in 53 m Höhe vorgesehen. In dieser Höhe wird die Funktionalität des Vorfeldes nicht eingeschränkt. Die Änderung der Flugbetriebsflächen beeinträchtigt die Funktionalität des Vorfeldes nicht.

Der Grundriss des Towers im Bereich der Vorfeldfläche ist vorher und jetzt in der Baufläche TO (Tower).

Soweit die DFS in ihrer Stellungnahme auf die vorhabenbedingte Anhebung der Hindernisfreihöhen bei den Nichtpräzisionsanflugverfahren hinweist, ist anzumerken, dass dieses hinzunehmen ist, da wegen der fachlichen Anforderungen der Flugsicherung, z.B. Einsicht der Landeschwellen vom Tower aus, die Höhe des Towers nicht verändert werden kann. Da der Flughafen über Instrumentenlandesysteme (ILS-Anlagen) verfügt, finden Anflüge nahezu ausschließlich nach Präzisionsanflugverfahren statt, die Nichtpräzisionsanflüge stellen die Ausnahme dar, wenn die ILS-Anlagen nicht zur Verfügung stehen. Die erforderlichen Anhebungen der Hindernisfreihöhen sind zudem geringfügig. Die Flughafengesellschaft wurde über die notwendige Anhebung informiert, Bedenken wurden nicht geäußert.

V Auswirkungen auf die Funktionalität des Entwässerungssystems

- Änderung des Plans E 1-1 A5

Im Innenhof des neu vorgesehenen Betriebsgebäudes soll zur Versickerung des anfallenden Regenwassers eine Rigole mit einem Überlauf erstellt werden. Der Überlauf soll später an das Entwässerungssystem des Flughafens angeschlossen werden.
Das bereits planfestgestellte Entwässerungssystem wird durch die vorgenannten Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Die Versickerung des durch die Planänderung anfallenden Oberflächenwassers ist gewährleistet.

VI Auswirkungen auf die Funktionalität der Unterflurbetankungsanlage

Die Unterflurbetankungsanlage verläuft im von der beantragten Planänderung betroffenen Bereich. Durch die Anordnung von Tower und Betriebsgebäude wird die Funktionalität der Unterflurbetankungsanlage gewährleistet. Es kommt zu keiner Beeinträchtigung.

VII Änderungen der Nebenbestimmung A II 3.3.2

Die Regelung unter A II 3.3 2) des Planfeststellungsbeschlusses wird dahingehend geändert, dass die Baumasse für den Tower, die bislang mit 0,01 Millionen m³ planfestgestellt war, auf 0,02 Millionen m³ erhöht wird.

Die Notwendigkeit der Erhöhung der Baumasse des Towers wird seitens der Antragsteller damit begründet, dass sich im Rahmen der vertieften Planung des Towers die Notwendigkeit eines zusätzlichen Dienstgebäudes ergeben habe. In diesem sollen die erforderlichen operationellen Dienste (u.a. Technikräume, Klimazentrale, Aufenthaltsräume, Büroräume) zur Erfüllung der Aufgaben und der Prozessorganisation der Flugsicherung Tower untergebracht werden. Dienstgebäude und Tower müssen daher sinnvoller Weise operativ eine Einheit bilden. Um alle Dienste unterzubringen, die zur Gewährleistung der Funktionalität des Towers erforderlich sind, ist eine Erhöhung der Baumasse auf 0,02 Millionen m³ erforderlich.

Der Planfeststellungsbeschluss führt auf S. 455 zur Baumasse aus, dass sie so bemessen ist, dass der zu erwartende Bedarf unter Berücksichtigung der geltenden Standards und im Rückgriff auf Erfahrungswerte von anderen Flughäfen sachgerecht befriedigt werden kann, ohne dass es zu einer Überdimensionierung von baulichen Anlangen kommt. Zur Bestimmung des Maßes der Obergrenze wurde § 17 Abs.1 und 2 BauNVO entsprechend herangezogen.

Für den Tower ergibt sich ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses keine Baumassenzahl nach § 21 Abs.1 BauNVO. Der Bereich Tower wurde seitens der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf seine Baumassenzahl nicht bewertet, da er durch seine funktionsbedingte Konstruktion als sich nach oben zur Kanzel verbreiterndes turmartiges Gebäude notwendigerweise ein Höchstmaß an dichter Bebauung der Grundfläche mit sich bringt.

Diese Erwägungen kommen trotz Erhöhung der Baumasse weiter zum Tragen. Der Tower hat nach wie vor eine ähnliche Konstruktion, die ein Höchstmaß an Bebauung der Grundfläche bedingt.

Hinsichtlich der Beurteilung der Baumasse ist daher weiterhin allein maßgeblich, was zum Erreichen der Funktionsfähigkeit des Towers erforderlich ist. Dies sind nach aktuellen Erkenntnissen 0,02 Mio m³.

VIII Antrag auf Zulassung eines baulichen Überstandes der Container und der Kanzel

Dem Antrag der Träger des Vorhabens auf Zulassung eines baulichen Überstandes von Containern und Kanzel (in einer Höhe von ca. 53 m) nördlich und östlich des Baufeldes (TO) von jeweils 2 m über die beantragte Baufläche kann stattgegeben werden.

Der Antrag ist nicht darauf gerichtet, das Baufeld für den Tower zu vergrößern. Der Überstand der Kanzel (Ebene 10) und der Container (Ebene 07 und 08) soll erst in ca. 53 m Höhe beginnen. Dies wird seitens der Träger des Vorhabens damit begründet, dass bei einem Überstand in dieser Höhe die Funktionalität des Vorfeldes nicht eingeschränkt würde, während im Falle der Erweiterung des Bau-

feldes für den Tower die für das Vorfeld zur Verfügung stehende Fläche eingeschränkt würde.

Durch eine Vergrößerung des für den Tower im Plan der baulichen Anlagen vorgesehenen Baufeldes, die sich mit dem erhöhten Platzbedarf im Tower begründen ließe, würde das Ziel, möglichst das Vorfeld nicht zu beeinträchtigen, nicht erreicht. Der durch den Überstand entstehende zusätzliche Platz im Tower wird jedoch benötigt, um den bestehenden Raumbedarf zu decken. Dies spricht dafür, den Überstand in der Höhe im Rahmen einer Sonderregelung für den konkreten Einzelfall planungsrechtlich zuzulassen. Es ist eine Lösung, die das flugbetriebliche Interesse (Vorfeld) berücksichtigt und dem Interesse der Flugsicherungsbelange (Tower) ebenfalls gerecht wird.

Auch die Tatsache, dass ein Überstand von jeweils 2 m beantragt ist, während aus dem zur Information vorgelegten Plan lediglich ein Überstand von 1x 0,84 m und 1x1,49 m vorgesehen ist, ist nicht zu beanstanden. Es ist nicht auszuschließen, dass es im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung zu geringfügigen Änderungen an dem Überstand kommt. Wenn der Überstand lediglich in dem Umfang zugelassen würde, der jetzt in den informationshalber überlassenen Unterlagen genannt ist, gäbe es selbst bei geringfügigen Veränderungen im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung erneuten Planänderungsbedarf. Dies wäre nicht sachgerecht. Der Unterschied zwischen dem derzeit geplanten und dem beantragten Überstand ist so geringfügig, dass es sachgerecht ist, diesen Spielraum für die weitere Planung zuzulassen.

Die planungsrechtliche Zulassung des baulichen Überstandes ist auch erforderlich. Eine Zulassung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens auf Grundlage des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses ist bislang nicht möglich.
Die Errichtung des Towers als bauliche Anlage ist im Plan der baulichen Anlagen mit einem Baufeld vorgesehen. Dies spricht dagegen, den Tower als eine Nebenanlage im Sinne der Nebenbestimmung A II 3.4 2) anzusehen. Denn wenn Nebenanlagen außerhalb der im Plan der baulichen Anlagen festgesetzten Bauflächen errichtet werden können, würde das Vorsehen eines Baufeldes für eine solche Nebenanlage nicht erforderlich sein. Auch sind Nebenanlagen regelmäßig untergeordnete Einrichtungen. Da ein Tower für den Betrieb eines Flughafens unerlässlich ist, spricht auch insofern nichts für die Annahme, es handle sich um eine Nebenanlage.

Da der Tower somit keine Nebenanlage darstellt, ist er grundsätzlich nur innerhalb der im Plan der baulichen Anlagen (Plan B 3-1) ausgewiesenen Bauflächen und Baugrenzen zulässig.

Der beantragte Überstand kann auch nicht im Hinblick auf die Ausnahmeregelung der Nebenbestimmung A II 3.4.2 zugelassen werden. Denn dafür wäre erforderlich, dass der bauliche Überstand als ein „geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen'" zu bewerten ist.

Weder die Nebenbestimmung selbst noch § 23 Abs.3, S.2 BauNVO, auf den die Nebenbestimmung verweist, regelt wann ein geringfügiges Hervortreten gegeben ist.
Aus der Kommentierung zu § 23 Abs.3, S.2 BauNVO ergibt sich, dass die Befugnis zum geringfügigen Überschreiten auf Teile der Anlage beschränkt ist. Damit sei es ausgeschlossen, ein Überschreiten einer Baugrenze durch die gesamte Außenwand eines Gebäudes zuzulassen. Anhaltspunkte dafür, wie der Begriff geringfügiges Ausmaß zu verstehen sei, gäben auch die Vorschriften der Bauordnungen, denen zufolge Bauteile und Vorbauten bei der Bestimmung der Lage und der Berechnung der Tiefe der Abstandsflächen außer Betracht bleiben, wenn sie im Verhältnis zu den ihnen zugehörigen Außenwand untergeordnet sind und nicht mehr als ein bestimmtes Maß hervortreten. (König/Roeser/Stock, BauNVO, Kommentar, 2. Auflage, § 23, Rn 20a)
Die Brandenburgische Bauordnung regelt in § 6 Abs. 7 BauOBbg, welche Bauteile bei der Bemessung von Abstandsflächen nicht zu berücksichtigen sind. Nach der Nr.1 sind das u.a. Dachüberstände und andere Bauteile, die nicht mehr als 1 m vor die Außenwand vortreten. Nach Nr.2 auch z.B. Überdachungen von Hauseingängen, die nicht mehr als 1,5 m vor die Außenwand vortreten. Nach Nr.3 gilt dies auch für untergeordnete Vorbauten wie Wintergärten und Balkone mit nicht mehr als 5 m Breite, die nicht mehr als 3 m bzw. 2 m vortreten. Ebenso für andere Vorbauten mit nicht mehr als 3 m Breite, wenn sie über nicht mehr als 2 Geschosse reichen und nicht mehr als 1 m vortreten.
Allgemein bestimmt § 6 Abs.7 BauOBbg, dass Vorbauten untergeordnet sind, wenn ihre Gesamtbreite ein Drittel der jeweiligen Außenwand nicht überschreitet.

Unter Berücksichtigung der Regelungen, der Kommentierung zu § 23 BauNVO und der BauOBbg kann bei dem beantragten Überstand von 2 m auf 2 Seiten über die volle Breite des Towers in der maßgeblichen Höhe nicht davon ausgegangen werden, dass es sich um ein „geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen" i.S.d. Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses handelt. Die ausdrückliche Zulassung des Überstandes im vorliegenden Verfahren ist daher erforderlich.

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 vom 14.2.1984 (BGBl.I 346), zuletzt geändert durch Art. 3 der Verordnung vom 13.06.2007 (BGBl. I S. 1048) 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 Kassenzeichens [redacted] innerhalb von 3 Wochen nach Zugang dieses Schreibens zugunsten des Einzelplanes 11 Kapitel 11 470 Titel 111 70 auf das

Konto der Landeshauptkasse Potsdam
Deutsche Bundesbank Filiale Berlin
BLZ 100 000 00
Konto-Nr. 160 015 00

zu überweisen.

D Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin, schriftlich 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.

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

Nach § 10 Abs. 7 Luftverkehrsgesetz 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.

Nach § 67 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsordnung, muss sich vor dem Oberverwaltungsgericht 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 § 10 Abs. 6 Luftverkehrsgesetz 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 OVG Berlin-Brandenburg 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

Bayr