LAND BRANDENBURG

Berliner Flughäfen
02. März 2011
Zur Bearbeitung an: B
Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Geschäftsführer Betrieb/BBI

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Henning-von-Treskow-Straße 2-8
14467 Potsdam
Bearb.: Frau Meyer
Gesch-Z.: 44.9-6441/1/122
Hausruf: 0331/866-6347
Fax: 0331/866-8365
Internet: www.mil.brandenburg.de
tanja.meyer@mil.brandenburg.de

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

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft | Postfach 60 11 61 | 14411 Potsdam

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Geschäftsführung
12529 Schönefeld

Berliner Flughäfen
02. März 2011
Tagebuch-Nr. Zur Bearb. an:
Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Sprecher der Geschäftsführung

B	BT	BP	BG	BS	BY
					X

Berliner Flughäfen 03. März 2011 Planung und Bau BBI

BC	BJ	B-K			

Potsdam, 25. Februar 2011

Änderungsplanfeststellungsbeschluss „Baufläche für sonstige Flughafeneinrichtungen SF 1 und Vorfeldbereich" vom 17.02.2011, 18. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010

Hier: Berichtigung eines Schreibfehlers

Sehr geehrte Damen und Herren,

In oben näher bezeichneter Angelegenheit teile ich Ihnen Folgendes mit:

Aufgrund eines Schreibfehlers wird der Änderungsplanfeststellungsbeschluss „Baufläche für sonstige Flughafeneinrichtungen SF 1 und Vorfeldbereich" vom 17.02.2011, 18. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010, mit diesem Schreiben im Abschnitt A I 8. berichtigt.

Richtigerweise lautet die Bezeichnung des im Abschnitt A I 8. genannten Planes „H 6.2-1E-A2 i.d.F. des Plans H6.2-1E-A3". Diese Bezeichnung des Planes war von der Planfeststellungsbehörde gewollt. Sie ergibt sich aus dem festgestellten Plan selbst sowie dem ihnen überreichten Inhaltsverzeichnis.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Bayr

Poststelle BBI	
03.MRZ 2011	0258209

Ministerium für
Infrastruktur und Landwirtschaft
des Landes Brandenburg

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

„Baufläche für sonstige Flughafeneinrichtungen SF 1 und Vorfeldbereich“

18. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
„Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“
vom 13. August 2004
in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010

vom 17. Februar 2011

Az.: 6441/1/122

Inhaltsverzeichnis

A Verfügender Teil ... 9

I Feststellung der Pläne ... 9

II Festgestellte Tabellenanhänge ... 11

III Festgestellte Nebenbestimmungen ... 11

1 Festsetzung von Bauhöhen ... 11

2 Festsetzung von Baumassen ... 11

3 Wasserwirtschaft ... 11

IV Entscheidungen mit Nebenbestimmungen und Hinweisen, Vorbehaltsentscheidungen, Ausnahmen und Befreiungen ... 13

V Zusagen der FBS ... 17

VI Entscheidung über Einwendungen ... 18

VII Hinweis zur sofortigen Vollziehung ... 18

VIII Kostenentscheidung ... 18

B Sachverhalt ... 19

I Zur Planfeststellung beantragtes Vorhaben ... 19

II Planfeststellungsverfahren ... 20

1 Antrag und Antragsunterlagen ... 20

1.1 Zur Planfeststellung beantragte Pläne, Verzeichnisse, und Einzelanträge, sonstige Unterlagen ... 20

1.2 Antragsbegründung ... 21

2 Beteiligung durch Auslegung der Planunterlagen ... 22

3 Beteiligung von Behörden, Gebietskörperschaften, Verbänden, Institutionen und sonstigen Trägern öffentlicher Belange ... 22

4 Einwendungen und Stellungnahmen ... 23

4.1 Inhalt der Stellungnahmen ... 23

4.2 Inhalt der Einwendungen ... 25

5 Erörterungstermin ... 25

6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde ... 25

7 Nachgereichte Unterlagen ... 25

C Entscheidungsgründe ... 26

I Verfahrensrechtliche Bewertung ... 26

1 Planänderung von unwesentlicher Bedeutung nach § 76 Absatz 3 VwVfG ... 26

1.1 Würdigung aller Umstände des Einzelfalls ... 27

1.2 Unveränderter Umfang und Zweck des Vorhabens ... 27

1.2.1 Keine Kapazitätserweiterung ... 28

1.2.2 Technische und praktische Kapazität ... 28

1.2.3 Bewertung von Umfang und Zweck des Änderungsvorhabens ... 29

1.2.4 Keine Kapazitätserweiterung durch Erweiterung des Vorfeldes in Richtung Westen ... 30

1.2.5 Keine Kapazitätserweiterung durch Änderung der Vorfeldpositionen ... 30

1.2.6 Keine Kapazitätserweiterung durch schnellere Verkehrsabwicklung ... 31

1.3 Zusätzliche Auswirkungen durch das Vorhaben ... 32

1.4 Einwendung des BvBB ... 33

2 Ermessensentscheidung ... 34

3 Umfang der Planfeststellung ... 34

4 Angewandte Verfahrensvorschriften ... 35

5 Anhörung ... 35

6 Keine Umweltverträglichkeitsprüfung ... 35

6.1 Einwendung BvBB 35

6.2 Zurückweisung 35

II Materiell-rechtliche Würdigung 36

1 Entscheidungsreife 36

2 Planrechtfertigung 36

2.1 Wesentlicher Inhalt des Änderungsvorhabens 36

2.2 Erforderlichkeit des Änderungsvorhabens 38

2.2.1 Änderungen im Bereich der Baufläche SF 1 38

2.2.2 Ausweisung der Baufläche SF 1-1 38

2.2.3 Ausweisung der Bauflächen SF 5-1, SF 5-2, SF 5-3 und SF 5-4 39

2.2.4 Vorfeld 39

2.2.5 Höhenkonzept 40

2.2.6 Entwässerung 40

2.2.7 Unterflurbetankung 41

2.3 Zusammenfassung 41

3 Abwägung 41

4 Raumordnung und Landesplanung 41

5 Alternativen: Operative Verfahrensänderung 42

6 Änderungsvorhaben 42

6.1 Flugbetriebliche Eignung 42

6.2 Bauflächen 43

6.3 Höhenkonzept 45

6.4 Entwässerung 45

7 Fluglärm 45

7.1 Vereinbarkeit des Änderungsvorhabens mit den Belangen des Fluglärmschutzes ... 46

7.2 Ermittlung der Fluglärmbelastung ... 46

7.3 Veränderungen der Fluglärmbelastung durch Vergleich der Fluglärmkonturen gemäß 1. FlugLSV aus dem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss und dem Änderungsvorhaben ... 47

7.4 Veränderungen der Fluglärmbelastung durch Vergleich der Fluglärmbelastung an den ausgewählten Nachweisorten ... 47

7.5 Einbeziehung des „neuen" Grobkonzeptes der DFS in die Differenzbetrachtung ... 48

7.6 Keine wesentliche Veränderung der 70 dB(A)-Kontur zu erwarten ... 49

7.7 Einwendung BvBB ... 49

7.8 Abwägung ... 50

8 Sonstiger Lärm ... 51

9 Luftreinhaltung ... 52

9.1 Ermittlung der Veränderungen ... 52

9.2 Keine relevante Veränderung ... 52

9.3 Abwägung ... 53

10 Sonstige Auswirkungen ... 53

10.1 Geruchsbelästigungen ... 53

10.2 Lichtimmissionen ... 53

10.3 Elektromagnetische Felder ... 54

11 Schienenanbindung ... 54

12 Wasserwirtschaft ... 54

12.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ... 54

12.2 Einvernehmen gemäß § 19 Absatz 3 WHG ... 55

12.3 Einwendung BvBB ... 56

12.4 Flugfeldbetankungsanlage ... 57

12.4.1 § 74 Absatz 3 VwVfG ... 57

12.4.2 Einwendung TOTAL Deutschland GmbH ... 57

13 Natur und Landschaft ... 58

13.1 Naturschutzrechtliche Verbote ... 58

13.2 Öffentlicher Belang - Integritätsinteresse von Natur und Landschaft ... 58

13.3 Eingriffsregelung ... 58

13.3.1 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen ... 59

13.3.2 Minimierungsgebot ... 60

13.3.3 Darstellung der Beeinträchtigungen ... 60

13.3.4 Kein Ausgleich oder Ersatz ... 60

13.3.4.1 Überprüfung von Entsiegelungspotentialen ... 61

13.3.4.2 Datenfonds „Potentielle Entsiegelungsflächen" ... 62

13.3.4.3 Unterlagen der BADC GmbH ... 62

13.3.4.4 Hinweise aus der Beteiligung ... 64

13.3.5 Abwägung (Kompensationsinteresse) ... 64

13.4 Ersatzzahlung ... 65

13.5 Abwägung ... 66

14 Abfall und Altlasten ... 66

15 Leitungen und Anlagen ... 67

16 Denkmalschutz ... 67

17 Beeinträchtigung der kommunalen Gebiets- und Planungshoheit: Eingriff in kommunale Planungshoheit wegen Lärmauswirkungen ... 67

18 Private Belange ... 67

D Abschließende Gesamtbetrachtung 68

E Sofortige Vollziehung 69

F Kostenentscheidung 70

G Rechtsbehelfsbelehrung 71

A Verfügender Teil

I Feststellung der Pläne

Der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 wird durch diesen Beschluss wie folgt geändert:

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

Plan B 2-1 i.d.F. des Plans B 2-1-A5	Flugbetriebsflächen, Deckblatt, Lageplan (12.03.2010)	M 1 : 5 000

2. Der folgende unter Abschnitt A I 2 planfestgestellte Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung wird entsprechend dem Deckblatt geändert:

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

3. Der folgende unter Abschnitt A I 5.1 planfestgestellte Plan der Entwässerung

Plan E 1 - 1 i.d.F. des Plans E 1-1 A6	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Deckblatt, Übersichtsplan (01.04.2009)	M 1 : 10 000
wird aufgehoben und ersetzt durch:		
Plan E 1-1 Ae1	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Übersichtsplan (12.03.2010)	M 1 : 10 000

4. Der folgende unter Abschnitt A I 5.1 planfestgestellte Plan der Entwässerung wird entsprechend dem Deckblatt geändert:

Plan E 1-2 i.d.F. des Plans E 1-2 A3	Entwässerung, Entsorgungskonzept, Deckblatt, Systemplan (12.03.2010)

5. Der folgende unter Abschnitt A I 5.2 planfestgestellte Plan der Oberflächenentwässerung

Plan E 3 - 1 i.d.F. des Plans E 3 - 1 A1 wird aufgehoben und ersetzt durch:	Oberflächenentwässerung, Retentionsbodenfilter, Deckblatt, Übersichtsplan (14.09.2006)	M 1 : 10 000
Plan E 3 - 1 Ae1	Oberflächenentwässerung, Retentionsbodenfilter, Übersichtsplan (12.03.2010)	M 1 : 10 000

6. Der folgende unter Abschnitt A I 5.2 planfestgestellte Plan der Oberflächenentwässerung wird entsprechend dem Deckblatt geändert:

Plan E 3 - 11 i.d.F. des Plans E 3 - 11 A2	Oberflächenentwässerung, Bodenfilter 2 und Versickerungsmulde, Deckblatt, Querschnitt (30.06.2009)	1 : 200 / 50

7. Die folgenden unter Abschnitt A I 6 planfestgestellten Pläne der Flugbetriebsstoffversorgung werden entsprechend den Deckblättern geändert:

Plan F 1-1 i.d.F. des Plans F 1-1 A3	Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage, Deckblatt, Lageplan (12.03.2010)	M 1 : 5 000
Plan F 1-2 i.d.F. des Plans F 1-2 Ä1-A1	Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage, Deckblatt, Längsschnitte (12.03.2010)	M 1 : 5 000
Plan F 1-3 i.d.F. des Plans F 1-3 Ä1-A1	Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage, Deckblatt, Fließschema (12.03.2010)	

8. Der folgende unter Abschnitt A I 12 planfestgestellte Plan zum Landschaftspflegerischen Begleitplan wird entsprechend dem Deckblatt geändert:

H 6.2-1E-A3 i.d.F. des Plans H6.2-1E-A4	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Blatt 1, Deckblatt, Lageplan (24.01.2011)	M 1 : 5 000

II Festgestellte Tabellenanhänge

Der unter Abschnitt A I 12 planfestgestellte Tabellenanhang H 9 Teil 3 B Maßnahmenblätter wird durch die Seite

165 E-A3

zuzüglich Deckblatt geändert.

III Festgestellte Nebenbestimmungen

1 Festsetzung von Bauhöhen

Die Nr. 4) in Abschnitt A II 3.1 wird wie folgt geändert, ergänzt und neu gefasst:

4) für den Bereich sonstige Flughafeneinrichtungen (SF 1) eine maximale Bauhöhe von 79,00 m über NHN (32,00 m über dem neuen Flughafenbezugspunkt (FBP), ausgenommen ist die gekennzeichnete Fläche im Plan der baulichen Anlagen (B 3-1-Ae1-A4) „Baufläche mit Höheneinschränkung/Einzelprüfung der zulässigen Höhe der Bebauung",

   für den Bereich SF 1-1 eine maximale Bauhöhe von 87,00 m über NHN (40,00 m über dem neuen FBP),

Nach Nr. 8) in Abschnitt A II 3.1 wird Nr. 9) eingefügt:

9) für die Bereiche SF 5-1, SF 5-2, SF 5-3 und SF 5-4 eine maximale Bauhöhe von 56,00 m über NHN (9,00 m über dem neuen FBP).

2 Festsetzung von Baumassen

Die Nr. 4) in Abschnitt A II 3.3 wird wie folgt geändert und neu gefasst:

4) für den Bereich SF 1 eine Baumasse von 2,75 Millionen m³,

Nach Nr. 8) in Abschnitt A II 3.3 wird Nr. 9) eingefügt:

9) für die SF 5-1, SF5-2, SF 5-3 und SF 5-4 eine Baumasse von jeweils 0,08 Millionen m³.

3 Wasserwirtschaft

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

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

Für den Bau und Betrieb des Niederschlagswasserbehandlungssystems zur Reinigung des Niederschlagswassers (durch Luftfahrzeug- und Flächenenteisung und durch Flugkraftstoff-Tropfverluste verschmutztes Niederschlagswasser) von den befestigten Flugbetriebsflächen nach Maßgabe der Pläne E 1-1 Ae1, E 1-2, E 1-2 A1, E 1-2 A2, E 1-2 A3, E 3-1 Ae1, E 3-2, E 3-3, E 3-4, E 3-11 A1, E 3-11 A2, E 3-13, E 3-15, E 3-18 A1, E 3-19 A1, E 3-20 A1, E 6-33, E 6-33 A1, E 6-53, E 6-53A1, 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 § 60 WHG sowie § 71 Absatz 2 BbgWG erteilt.

Der Abschnitt A II 12.3.1 vor Abschnitt A II 12.3.1.1 wird wie folgt geändert und neu gefasst:

Für die Regenwasserspeicherung und -versickerung in das Grundwasser aus verschiedenen Bereichen des Flughafengeländes, wie z. B. Flugbetriebsflächen, Straßen, Bahnanlagen, Überläufe, Bodenfilterabläufe, in einer zentralen Versickerungsmulde nach Maßgabe der Pläne E 1-1 Ae1, E 1-2, E 1-2 A1, E 1-2 A2, E 1-2 A3, E 3-8, E 3-11 A1, E 3-11 A2, E 3-13 wird die wasserrechtliche Erlaubnis unter Berücksichtigung des neuen WHG, welches zum 01.03.2010 in Kraft getreten ist, gemäß §§ 8, 9, 10, 13 und 57 WHG sowie der §§ 28 und 29 des BbgWG vom 23.04.2008 (GVBl. I, Seite 62) in der derzeit gültigen Fassung i. V. m. § 126 Absatz 1 des BbgWG erteilt.

Der Abschnitt A II 12.3.3 wird vor Nr. 1) 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 Ae1, E 1-2, E 1-2 A1, E 1-2 A2, E 1-2 A3, E 3-1 Ae1, E 3-2, E 3-3, E 3-4, E 3-11 A1, E 3-11 A2, E 3-13, E 3-15, E 3-18 A1, E 3-19 A1, E 3-20 A1, E 6-2, E 6-2 A1, E 6-2 A2, E 6-8, E 6-8 A1, E 6-8 A2, E 6-33, E 6-33 A1, E 6-39, E 6-39 A1, E 6-44, E 6-44 A1, E 6-44 A2, E 6-53, E 6-53 A1, E 6-53 A2, E 7-2, E 7-3, E 7-3 A1, E 7-4, E 7-5, E 7-5 A1, E 7-6, E 7-6 A1 die wasserrechtliche Erlaubnis unter Berücksichtigung des neuen WHG, welches zum 01.03.2010 in Kraft getreten ist, gemäß §§ 8, 9, 10, 13 und 57 WHG sowie der §§ 28 und 29 des BbgWG vom 23.04.2008 (GVBl. I, Seite 62) in der derzeit gültigen Fassung i. V. m. § 126 Absatz 1 des BbgWG mit folgender Maßgabe erteilt:

Die Nr. 1) in Abschnitt A II 12.8.1 wird wie folgt geändert und neu gefasst:

1) Die Flugfeldbetankungsanlage kann für den Teil (1. Ausbaustufe), der die Flugfeldbetankungsanlage im Bereich der Schächte N01, N02, N03, N04, N05, C02, S01, S02, V01, V02 und T01 betrifft, entsprechend den Plänen F 1-1, F1-1 A3, F 1-2 Ä1, F 1-2 Ä1-A1, F1-3 Ä1, F 1-3 Ä1-A1, F 1-4, F 1-4 A1 unter Beachtung von §§ 62 und 63 WHG i. V. m. § 15 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAwS), des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG), der Verordnung zur Rechtsvereinfachung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, der Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes (Betriebssicherheitsverordnung - BetrSichV) sowie den technischen Regeln für brennbare Flüssigkeiten (TRbF) 30 i. V. m. § 1 Ab-

satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg) i. V. m. § 74 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)[1] errichtet werden.

Der Teil der Flugfeldbetankungsanlage, der die Flugfeldbetankungsanlage im Bereich der Schächte N06, N07, N08, N09, N10, S03, S04, S05, S06, S07, V03, V04, V05, V06, V07 und C01 betrifft und in den Plänen F 1-1, F 1-1 A3, F 1-2 Ä1, F 1-2 Ä1-A1, F 1-3 Ä1, F 1-3 Ä1-A1, F 1-4, F1-4 A1 dargestellt ist„ kann vorbehaltlich

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

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

Auflagen:

1. Die zulässige Bauhöhe in der Baufläche SF 1 beträgt 32,00 m über dem neuen FBP, ausgenommen die gekennzeichnete Fläche im Plan der baulichen Anlagen „Baufläche mit Höheneinschränkung/Einzelprüfung der zulässigen Höhe der Bebauung". Für die gekennzeichnete Fläche muss der Nachweis, dass die geltenden Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb eingehalten werden, im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens erbracht werden.

2. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu der Errichtung einzelner Bauvorhaben sind die Antragsunterlagen durch die zuständige Luftfahrtbehörde an die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) zur gutachtlichen Stellungnahmen zu übermitteln (vgl. § 12 Absatz 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Weiterhin ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) durch die zuständige Luftfahrtbehörde über die Errichtung des geplanten Bauvorhabens zu unterrichten (§ 18a LuftVG). Die Entscheidung nach § 18a LuftVG wird vom BAF getroffen, sobald über die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes die konkrete Vorhabensplanung vorgelegt wird.

3. Die zum Einsatz kommenden Kräne oder ähnliche Baugeräte sind rechtzeitig vorher (mindestens vier Wochen mit korrekten Angaben der Höhe, der geografischen Koordinaten in WGS 84 des Standortes und des Einsatzzeitraumes, ggf. auch stundengenau erforderlich) bei der zuständigen Luftfahrtbehörde zur Erteilung der Genehmigung zu beantragen (vgl. § 15 Absatz 2 LuftVG).

4. Der Baubeginn und der zeitliche Ablauf des Einsatzes von Baugeräten (Kräne usw.) sind der zuständigen Luftfahrtbehörde rechtzeitig vorher zur Prüfung anzuzeigen. Die an der Bauausführung Beteiligten sind über die vorstehende Regelung in Kenntnis zu setzen.

5. Es ist zu gewährleisten, dass bei der Planung der Bebauung der Baufläche SF 1 ein Sicherheitsstreifen (landseitig mindestens fünf Meter, luftseitig mindestens drei Meter) beidseitig ent-

[1] §§ des VwVfG stehen stets in Verbindung mit § 1 Absatz 1 VwVfgBbg.

lang des Flughafensicherheitszaunes von Hindernissen jeder Art (Bauwerke, Bäume, Sträucher) frei zu halten ist.

6. Bei der Geländeplanung zur Anpassung der Baufläche SF 1 ist zu berücksichtigen, dass im nordwestlichen Bereich der Baufläche SF 1 die Fläche für eine weitere Zugangskontrollstelle (ZKS) zur Luftseite des Flughafens (Sicherheitsbereich) vorzuhalten ist. Diese muss geplant werden, sobald durch die Ansiedlung weiterer Wartungsbetriebe in der Baufläche SF 1 mit einer permanenten Kapazitätsüberschreitung der ZKS-West zu rechnen ist.

7. Bei der Errichtung von Bauwerken in der Baufläche SF 1 und in den Bauflächen SF 5-1, SF 5-2, SF 5-3 und SF 5-4 sowie bei der Verschiebung der westlichen Baufläche für zukünftige Passagierabfertigungen (Satellit 2) sind die Belange der Bahn (Tunnelanlage, Rettungsausgänge, und -plätze sowie deren Zufahrten) bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen.

8. Bei der räumlichen Unterbringung der Bodenverkehrsdienste in den Bauflächen SF 5-1, SF 5-2, SF 5-3 und SF 5-4 sind die Sicherheitsabstände nach ICAO Anhang 14 zu beachten.

9. Im Bereich der ausgewiesenen Bauflächen SF 5-1, SF 5-2, SF 5-3 und SF 5-4 können - soweit funktionsbedingt bzw. durch die Realisierung des Vorhabens in Baustufen erforderlich - temporär Flugbetriebsflächen angelegt werden.

10. Flugbetriebsflächen mit einer Querneigung von > 1,0 % dürfen nicht zum Abstellen von Luftfahrzeugen genutzt werden.

11. Kanäle und Rohrleitungen mit einem Durchmesser ≥ 600 mm, die die Sicherheitslinie (öffentlich zugängliche Bereiche / Flughafensicherheitsbereiche / sensible Teile der Flughafensicherheitsbereiche) queren, müssen gegen das Eindringen von Personen und das Verbringen gefährlicher Gegenstände in die Flughafensicherheitsbereiche / sensible Teile der Flughafensicherheitsbereiche abgesichert werden. Dieses kann erfolgen durch

    - die Installation von überwachten Sicherheitseinrichtungen / Sperren innerhalb der Kanäle und Rohrleitungen oder
    - den Verschluss und die Überwachung von Einstiegen und Revisionsöffnungen.

    Die zur Anwendung kommenden Maßnahmen sind unter Einbeziehung des Bereichs Safety & Security der FBS zu planen und mit der zuständigen Luftfahrtbehörde abzustimmen.

12. Die FBS hat für die nicht kompensierbare Versiegelung in Höhe von 80 014 m² eine Ersatzzahlung auf Grundlage des im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 unter Abschnitt A II 9.1.6 festgesetzten Betrages in Höhe von 7,67 EUR je m² versiegelter Fläche, insgesamt 613 707,38 EUR, zu leisten. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 festgesetzten Regelungen zu den Zahlungsmodalitäten sind auch im Rahmen dieser Planänderung zu berücksichtigen. Die zusätzliche Ersatzzahlung ist beim nächsten fälligen Teilbetrag nach dem Beschluss zur Planänderung zu berücksichtigen.

13. Die Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen muss in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald von der ökologischen Baubegleitung sichergestellt werden.

14. Neben den bereits im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 festgelegten allgemeinen Auflagen (Abschnitt A II 12.3.1.1), den Auflagen zum Aufbau der Versickerungsmulde (Abschnitt A II 12.3.1.2), den Auflagen zur Gewässergüte (Abschnitt A II 12.3.1.3) und den Auflagen zu Störungen (Abschnitt A II 12.3.1.4) ist darauf zu achten, dass die bestehenden Netze den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen, technisch betriebsbereit sind und die durch die erfolgte Flächenzuordnung zusätzlich anfallenden Niederschlagswassermengen aufnehmen können. Gegebenenfalls sind die bestehenden Netze an die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzupassen. Alle anderen im genannten Planfeststellungsbeschluss festgelegten Auflagen behalten weiter ihre Gültigkeit, sind zu beachten und einzuhalten.

15. Die im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" festgelegten Auflagen (Abschnitt A II 12.3.3.1 bis 12.3.3.5) zu den wasserrechtlichen Regelungen und die Hinweise behalten weiter ihre Gültigkeit, sind zu beachten und einzuhalten.

16. Die mit der 11. Planänderung vom 24. Januar 2008 des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 verfügten Auflagen und Hinweise zu den wasserrechtlichen Regelungen sind unter Berücksichtigung der neuen Vorschriften des WHG weiterhin zu beachten.

17. Für die Errichtung der Flugfeldbetankungsanlage (Unterflurbetankung) ist eine wasserrechtliche Eignungsfeststellung notwendig. Zuständige Wasserbehörde ist hier die obere Wasserbehörde (Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg).

18. Die Hydrantenanlage wurde in der ersten Ausbausstufe mit den entsprechenden Prüfungen (nach TRFL unter Einbeziehung eines Sachverständigen) und dem Dichtheitsnachweissystem (Drucksprungverfahren, Rohrbruchüberwachung) bereits eignungsfestgestellt. Die Hydrantenanlage wird auch weiterhin mit den Prüfungen und dem Dichtheitssystem ausgeführt. Im Hinblick auf die erste Ausbaustufe entfalten die nachfolgenden allgemein formulierten Auflagen für die Unterflurbetankungsanlage aufgrund des erreichten Verfahrensstandes keine Wirkung mehr.

19. Die nachfolgenden allgemein formulierten Auflagen gelten aber für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen bei der Lagerung kleinerer Behälter (z. B. Notstrom, Heizöl, Altöl etc.) weiter und sind zu beachten:

    a. Bei Errichtung, Unterhaltung und Betrieb der Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, Schutzanlagen und Kontrolleinrichtungen sind mindestens die allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten. Auch die Beschaffenheit, insbesondere technischer Aufbau, Werkstoff- und Korrosionsschutz der Anlagen, müssen mindestens den allgemeinen Regeln der Technik entsprechen.

    b. Die Anlagen müssen so beschaffen sein und betrieben werden, dass wassergefährdende Stoffe nicht austreten können. Sie müssen dicht, standsicher und gegen die zu erwarten-

den mechanischen, thermischen und chemischen Einflüsse hinreichend widerstandsfähig sein.

c. Undichtheiten aller Anlagenteile, die mit wassergefährdenden Stoffen in Berührung stehen, müssen schnell und zuverlässig erkennbar sein.

d. Austretende wassergefährdende Stoffe müssen schnell und zuverlässig erkannt, zurückgehalten sowie ordnungsgemäß und schadlos verwertet oder beseitigt werden. Im Regelfall müssen die Anlagen mit einem dichten und beständigen Auffangraum ausgerüstet werden, sofern sie nicht doppelwandig und mit Leckanzeigegerät versehen sind.

e. Im Schadensfall anfallende Stoffe, die mit ausgetretenen wassergefährdenden Stoffen verunreinigt sein können, müssen zurückgehalten sowie ordnungsgemäß und schadlos verwertet oder beseitigt werden.

Hinweise:

1. Die mit dem 1. Änderungsbeschluss vom 18. Juni 2007 zur „Westlichen Schienenanbindung" vom Eisenbahn-Bundesamt festgesetzten Fluchttreppenhäuser, Rettungswege und Feuerwehrstraßen sind entsprechend zu berücksichtigen.

2. Bauvorhaben im Planänderungsbereich bedürfen der Beteiligung, Zustimmung bzw. Genehmigung der zuständigen Luftfahrtbehörde. Sehen landesrechtliche Vorschriften für die Errichtung von Bauwerken die Einholung von (Bau-)Genehmigungen nicht vor, bedarf die Errichtung von Bauwerken der Genehmigung bzw. Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde unter ausschließlich luftverkehrssicherheitlichen Erwägungen.

3. Für die Planung und Ausführung der Kraftstoffversorgungsanlage ist im Zusammenhang des geänderten Konzepts - Ausgrenzung des Tanklagers aus dem Sicherheitsbereich des Flughafens - ein gesondertes Konzept zur Sicherung des Geländes des Tanklagers, der damit im öffentlichen Bereich (Landseite) liegenden Bestandteile der Kraftstoffversorgungsanlage sowie zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Kraftstoffversorgung des Flughafens, einschließlich des militärischen Teils des Flughafens mit dem Bereich Safety & Security sowie der zuständigen Luftsicherheitsbehörde abzustimmen. Des Weiteren sind bei der Kraftstoffversorgungsanlage Wartungszugänge auch im Sicherheitsbereich des Flughafens sowie die Bedien-/ Entnahmeelemente der Hydranten gegen unberechtigten Zugang bzw. Manipulationen zu sichern.

4. Bei den Ausführungsplanungen ist zu berücksichtigen, dass Entwässerungsgräben und Entwässerungskanäle, die die geplante Abgrenzung zwischen Luftseite und Landseite bzw. die Flughafengrenze, soweit sie die Abgrenzung zwischen den genannten Bereichen darstellt, in effektiver Art und Weise gegen einen unberechtigten Zugang zur Luftseite (gleichzeitig Sicherheitsbereich) des Flughafens bzw. sonstige Manipulationen geschützt werden. Entsprechende Ausführungsplanungen sind ebenfalls rechtzeitig mit dem Bereich Safety & Security der FBS und der zuständigen Luftfahrtbehörde abzustimmen.

5. Die Abgrenzung zwischen Luftseite (Sicherheitsbereich) und Landseite ist aus Gründen der Luftsicherheit den vorgesehenen Nutzungsvarianten in der Form anzupassen, dass das Niveau der Abgrenzungsmaßnahmen für das gesamte Flughafengelände gewährleistet bleibt.

6. Sofern Gebäudeteile die Abgrenzungslinie für Luftsicherheitsmaßnahmen darstellen, ist eine ordnungsgemäße Funktion (Verhinderung des unberechtigten Zugangs) bei den Ausführungs- bzw. Bauplanungen zu berücksichtigen, ebenso wie die Voraussetzungen zur Einordnung der Verfahren der Nutzer in das Gesamtsicherheitssystem des Flughafens. Das betrifft z. B. die Voraussetzungen für gesonderte Sicherungsmaßnahmen der Gebäudeteile sowie darin abgestellter Luftfahrzeuge und aufbewahrter Gegenstände und damit im Zusammenhang stehender beschränkter Zugangsregelungen.

7. Sofern gesonderte Abstellpositionen für Luftfahrzeuge vorgesehen sind, ist aus Luftsicherheitsgründen auf einen ausreichenden Abstand der Positionen zur Abgrenzung zwischen Luft- und Landseite zu achten, darüber hinaus ist für die Positionen eine ausreichende Beleuchtung vorzusehen.

8. Hinsichtlich des Umgangs mit Bodenaushub wird auf die Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 Abschnitt A II 19.5 verwiesen. Bei Abbruch und Erdarbeiten festgestellte Bodenverunreinigungen und nicht unerhebliche Bodenbelastungen, die durch die Realisierung der Baumaßnahmen verursacht werden, sind unverzüglich bei der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde anzuzeigen. Erforderliche Maßnahmen sind in Abstimmung mit der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde durchzuführen.

9. Es wird auf die im Baulogistikkonzept RHM vom März 2006 (Grundkonzept) unter Abschnitt A II 10.1.18 enthaltenen Ausführungen zu den Auflagen zum Umgang mit Bodenaushub in Bezug auf Zwischenlagerung und Wiedereinbau verwiesen. Weiterhin wird auf die Einhaltung der Ausführungen zum zentralen Erdmassenmanagement BBI (Punkt A.12) der „Logistik- und Baustellenordnung BBI" (LoBO BBI) verwiesen, insbesondere auf die Andienungs-, Anzeige- und Nachweispflichten.

10. Zur Auffüllung des Baugrundes dürfen nur zulässige Bodenmaterialien unter Einhaltung der LAGA Richtlinie M 20 (TR Boden) verwendet werden. Im Bereich des Tanklagers Schönefeld Süd ist aufgrund des Grundwasserflurabstandes (mindestens acht Meter) der Wiedereinbau von Boden bis einschließlich Z 1.2 zulässig.

11. Vor einer Errichtung von Mobil- und Bündelfunkanlagen am in der Baufläche SF 1-1 gelegenen SMR-Turm ist ein erneuter Antrag an die zuständige Genehmigungsbehörde erforderlich.

V Zusagen der FBS

Alle Baumaßnahmen des Änderungsvorhabens mit Ausnahme der Errichtung der Schnellabrollbahn L3 - deren Verschiebung in östliche Richtung Antragsgegenstand ist - zur Anbindung des südlichen Vorfelds an die derzeit in Betrieb befindliche Start- und Landebahn 07/25 (künftige Nordbahn) können bis zur Inbetriebnahme des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld unabhängig vom Betrieb des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld realisiert werden. Der Rollbahnanschluss L3 ist für einen Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der neuen südlichen Start- und Landebahn des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vorgesehen. Der Bauablauf sieht dann vor, dass der Anschluss an die im Betrieb befindliche Start- und Landebahn Nord während verkehrsfreier Zeiten (z. B. Nachtbaustelle) bzw. nur mit Flugbetrieb auf der südlichen Start- und Landebahn umgesetzt wird.

VI Entscheidung über Einwendungen

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

VII Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Dieser Beschluss ist sofort vollziehbar.

VIII Kostenentscheidung

Die Antragstellerin trägt gemäß §§ 1, 14 Verwaltungskostengesetz (VwKostG) die Kosten des Planänderungsverfahrens. Die Kosten werden durch gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Sachverhalt

Antragstellerin für das Änderungsvorhaben ist die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS). Sie ist zugleich Trägerin des Vorhabens. Die FBS hat zur Durchführung der oben angegebenen Maßnahmen mit Schreiben vom 30.06.2009 einen Planänderungsantrag bei der Planfeststellungsbehörde im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, nunmehr Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL), gestellt.

I Zur Planfeststellung beantragtes Vorhaben

Dieser Planfeststellungsbeschluss betrifft die Baufläche SF 1 und den Vorfeldbereich des Flughafens (Änderungsvorhaben).

Das Änderungsvorhaben der FBS sieht die Ausweisung von zwei zusätzlichen Ost-West-Vorfeldrollbahnen im Hauptvorfeldbereich (Midfield) an der nördlichen und der südlichen Vorfeldkante vor. Damit soll eine Optimierung der Flugzeugführung und -lenkung am Boden erreicht werden.

Weiterhin sind im Bereich der beiden Vorfeldsatelliten für zukünftige Passagierabfertigungen vier Bauflächen für sonstige Flughafeneinrichtungen SF 5-1, SF 5-2, SF 5-3 und SF 5-4 für die Unterbringung von Bodenverkehrsdiensten vorgesehen.

Da durch die Ausweisung von zwei zusätzlichen Ost-West-Rollbahnen sowie der Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 im Vorfeldbereich Flächen zur Flugzeugaufstellung verloren gehen, soll im Vorfeldbereich eine zusätzliche Aufstellreihe für Luftfahrzeuge vorgesehen werden.

Hierzu soll sich die Dimensionierung und Lage von bestehenden Aufstellreihen und Rollgassen ändern. In der Folge soll die westliche Baufläche für Passagierabfertigung (Satellit 2) um ca. 65,00 m in Richtung Osten verschoben werden.

Im Zuge dessen soll auch die westliche Vorfeldkante in Richtung Westen verschoben werden. Die östliche Baugrenze der Baufläche SF 1 soll sich entsprechend verschieben. Die westliche Baugrenze der Baufläche SF 1 soll nicht verändert werden.

Der Grünflächenanteil in der Baufläche SF 1 soll sich von 30 % um 10 % auf 20 % reduzieren.

Die Bauhöhe der Baufläche SF 1 soll von 28,00 m über dem neuen FBP auf 32,00 m über dem neuen FBP erhöht werden, wobei die notwendigen höhenmäßigen Einschränkungen aus Hindernissicht im nördlichen Bereich der Baufläche SF 1 Berücksichtigung finden.

Innerhalb der Baufläche SF 1 soll eine zusätzliche Baufläche SF 1-1 mit einer Bauhöhe von 40,00 m über dem neuen FBP ausgewiesen werden.

In der technischen Planung der Vorfeldflächen sollen die Zwangspunkte der Höhenplanung und der Anschluss an die Baufläche SF 1 umgesetzt werden.

Die Entwässerung, die Ver- und Entsorgung sowie die Enteisung, Betankung, Rollführung und die verkehrliche Einbindung sollen entsprechend angepasst werden.

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

II Planfeststellungsverfahren

1 Antrag und Antragsunterlagen

Nachdem die FBS ihren Antrag vom 30.06.2009 mit Schreiben vom 30.10.2009 ergänzt hatte, wurde die FBS nach Überprüfung der eingereichten Unterlagen, insbesondere auf Vollständigkeit, Widerspruchsfreiheit und Erkennbarkeit der Betroffenheiten, mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 25.02.2010 aufgefordert, die Unterlagen weiter zu ergänzen bzw. zu konkretisieren.

Aufgrund der mit Schreiben der FBS vom 22.06.2010 eingereichten Unterlagen beauftragte die Planfeststellungsbehörde die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde (LuBB, Anhörungsbehörde) mit Schreiben vom 12.07.2010 mit der Durchführung der Beteiligung und Anhörung der Betroffenen zum Planänderungsantrag Nr. 20. Mit Schreiben der FBS vom 20.07.2010 wurde eine weitere Unterlage für die Beteiligung (Planliste der nachrichtlichen Pläne) nachgereicht.

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

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

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

- Flugbetriebsflächen - Lageplan
- Bauliche Anlagen - Lageplan
- Entwässerung, Entsorgungskonzept, Oberflächenentwässerung - Übersichtspläne, Systemplan, Querschnitt
- Flugbetriebsstoffversorgung - Lageplan, Längsschnitte, Fließschema
- Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenblatt, Maßnahmenplan

Der Planänderungsantrag enthält folgende nachrichtliche Unterlagen sowie Unterlagen zur Information:

- Erläuterungsberichte
- Gutachten
- Pläne zur Information, nachrichtliche Pläne

Weiterhin enthält der Planänderungsantrag Einzelanträge.

1.2 Antragsbegründung

Die FBS begründet ihren Antrag im Wesentlichen wie folgt:

Im Ergebnis einer betrieblichen und verkehrstechnischen Betrachtung sei eine Optimierung der Rollbahnen und Abstellpositionen erforderlich, um eine höhere Flexibilität in der Flugzeugführung und -lenkung am Boden zu erreichen.

Vor dem Hintergrund einer flexiblen, schnellen und kostenoptimierten Disposition von Ressourcen der Bodenverkehrsdienste bei der Flugzeugabfertigung sei die Ausweisung von neuen Bauflächen SF 5-1, SF 5-2, SF 5-3 und SF 5-4 jeweils an den Enden der Vorfeldsatelliten für die Bodenverkehrsdienste sinnvoll.

Die Verringerung der Grundfläche der Baufläche SF 1 ermögliche immer noch die vollständige Unterbringung der für die Baufläche SF 1 vorgesehenen Nutzungen. Lediglich der Grünflächenanteil müsse von 30 % um 10 % auf 20 % verringert werden. Durch einen Grünflächenanteil von 20 % sei eine angemessene Durchgrünung der Hochbaufläche nach wie vor gegeben.

Die Erhöhung der Bauhöhe der Baufläche SF 1 von 28,00 m über dem neuen FBP auf 32,00 m über dem neuen FBP unter Berücksichtigung von Hindernisfreiflächen sei aufgrund mittlerweile fortgeschrittener Planung unter Berücksichtigung konkreter Forderungen von in Berlin operierenden Airlines erforderlich.

In der geplanten Baufläche SF 1-1 solle als Bestandteil des Advanced Surface Movement Guidance & Control System (A-SMGCS) ein Turm mit einer Rollfeldradaranlage (SMR-Turm Süd) errichtet werden.

Die Reduzierung der LBP-Maßnahme GG-FA innerhalb der Baufläche SF 1 führe zu keinen kompensationsrelevanten Einbußen, da zwar die absolute Flächengröße reduziert werde, die Bemessungsgrundlage für die Ermittlung der Ersatzbäume (Ersatzbaumpflanzungen auf 20 % der Fläche) aber unverändert bleibe. Auch die Gesamtzahl der Ersatzbäume innerhalb der GG-FA-Fläche werde nicht reduziert.

Die Verschiebung des Satelliten 2 in Richtung Osten sei dadurch begründet, dass durch Anordnung einer zusätzlichen Flugzeugaufstellreihe eine Neuanordnung der Bauflächen erforderlich sei.

Bei der höhenmäßigen Gestaltung des Vorfeldbereiches BBI sei der ICAO-konforme Höhenverbund gewährleistet. Aufgrund der Anpassungen und Höhenfestlegungen im Vorfeldbereich seien keine Auswirkungen auf den Bahnhof bzw. die Trasse der Bahnführung zu verzeichnen.

Die Anpassung der Entwässerung ergebe sich aus der geänderten Faltung des Vorfeldes, der zusätzlichen Versiegelungsfläche, der Ausweisung der neuen Bauflächen und der geänderten Flächenzuordnung des Regenwassers.

Aufgrund der Anpassungen im Vorfeldbereich seien in mehreren Bereichen Änderungen der Verläufe der Hydrantenleitungen der Flugbetriebsstoffversorgung sowie der Lage und Positionen der Hydrantenpits notwendig.

Die Änderungsplanung habe keine Auswirkungen auf die Inanspruchnahme von Grundeigentum.

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

Das Vorhaben erhöhe nicht die Kapazität des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld.

2 Beteiligung durch Auslegung der Planunterlagen

Die Anhörung der vom Änderungsvorhaben Betroffenen erfolgte auf Veranlassung der Anhörungsbehörde im Wege der Auslegung. Die Planunterlagen haben nach ordnungsgemäßer Bekanntmachung in der Zeit vom 09.08.2010 bis 09.09.2010 in der Gemeinde Schönefeld ausgelegen.

Bis zum 23.09.2010 konnten bei der Gemeinde Schönefeld oder der Anhörungsbehörde Einwendungen erhoben sowie Hinweise oder Bedenken vorgetragen werden.

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

Die Planfeststellungsbehörde hat zu dem Antrag die DFS vorzeitig beteiligt. Ihre gutachtliche Stellungnahme hat die DFS gemäß § 18a LuftVG an das BAF abgegeben. Die DFS bat, vor Erteilung der luftrechtlichen Zustimmung die Mitteilung der Entscheidung des BAF abzuwarten. Das BAF hat eine entsprechende Stellungnahme eingereicht.

Die Anhörungsbehörde hat folgenden Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Verbänden und weiteren Einzubeziehenden mit Schreiben vom 13.07.2010 Gelegenheit zur Stellungnahme mit Fristsetzung bis 31.08.2010 gegeben:

- Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum
- Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V. (BvBB)
- Deutsche Bahn Netz AG
- Eisenbahn-Bundesamt
- Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Bereich Safety and Security
- Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin-Schönefeld
- Gemeinde Schönefeld
- Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg
- Landesamt für Arbeitsschutz
- Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR
- Landesjagdverband Brandenburg e.V.
- Landesumweltamt Brandenburg (zwischenzeitlich Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz), Regionalbereich Süd
- Landkreis Dahme-Spreewald
- Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
- TOTAL Deutschland GmbH

Die Anerkennung des BvBB als Umweltverband gilt ausweislich des vom Umweltbundesamt übermittelten Anerkennungsbescheides vom 26.03.2008 für den satzungsgemäßen Aufgabenbereich (§ 1 Absatz 2 und § 2 der Satzung in der Fassung vom 11.01.2003).

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

4 Einwendungen und Stellungnahmen

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen und der Beteiligung und Einbeziehung wurden drei Einwendungen (Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V., TOTAL Deutschland GmbH, Deutsche Bahn Netz AG) erhoben und von

- dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum
- dem Eisenbahn-Bundesamt
- der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Bereich Safety and Security
- dem Landesamt für Arbeitsschutz
- dem Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR
- dem Landesjagdverband Brandenburg e.V.
- dem Landkreis Dahme-Spreewald, ergänzende Stellungnahme des Landkreises Dahme-Spreewald
- der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg
- dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
- dem Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz

Stellungnahmen abgegeben.

Die Einwendungen und die Stellungnahmen wurden der FBS in digitaler Form überreicht. Die FBS erhielt Gelegenheit, auf die Einwendungen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen zu erwidern.

4.1 Inhalt der Stellungnahmen

Folgende wesentliche Stellungnahmen wurden abgegeben:

Die **DFS** teilte mit, dass gegen das Vorhaben aus Hindernisgründen keine Einwendungen bestehen. Es wurde gebeten, nach konkreter Planung die einzelnen Bauvorhaben zur gutachtlichen Stellungnahme vorzulegen. Die DFS teilte weiter mit, dass gegen die Festlegung einer Höhe von maximal 79,00 m über NHN im nördlichen Teil der Baufläche SF 1 ebenfalls keine Bedenken bestehen, wenn ein Abstand von mindestens 395,00 m zur Start- und Landebahnachse eingehalten wird. Ergänzend teilte die DFS mit, dass gegen die Höhe der beantragten Baufläche SF 1-1 von maximal 87,00 m über NHN

ebenfalls keine Bedenken bestehen. Eine Kennzeichnung als Luftfahrthindernis hält die DFS nicht für erforderlich. Die DFS hat das BAF entsprechend beteiligt.

Das **BAF** stimmte der Erhöhung der maximalen Bauhöhe zu. Es entschied, dass auf Grundlage der gutachterlichen Stellungnahme der DFS § 18a LuftVG der vorgelegten Planung nicht entgegensteht, wenn die in der gutachterlichen Stellungnahme der DFS genannten Auflagen umgesetzt werden. In ihrer gutachterlichen Stellungnahme gab es für die DFS in Bezug auf den Schutzbereich für zivile Flugsicherungsanlagen keine Bedenken. Die DFS teilte mit, dass bei Umsetzung der Planungen jedoch Schutzbereiche nach § 18a LuftVG von Kommunikations-, Navigations- und Ortungsanlagen am Flughafen Berlin-Schönefeld verletzt werden können. Daher forderte die DFS, dass die Planungen der Vorlage über die zuständige Luftfahrtbehörde bedürfen.

Die **Naturschutzbehörden** kamen zum Ergebnis, dass durch Erhöhung der Überbauung und der Versiegelung in Höhe von ca. 80 000 m² ein zusätzlicher Eingriff in das Schutzgut Boden vorliegt.

Die **untere Naturschutzbehörde** bat um eine aktuelle Überprüfung eventueller Entsiegelungspotenziale. Eine weitere Möglichkeit ist, das Entsiegelungspotenzial in andere, konkrete Einzelmaßnahmen auf der Grundlage der Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung - HVE - umzurechnen und in andere Projekte einfließen zu lassen. Eine eventuelle Verlängerung der im Planfeststellungsbeschluss bereits festgelegten Realisierungsfristen für die Ausgleichsmaßnahmen sollte in die Prüfung einbezogen werden.

Die **oberste Naturschutzbehörde** teilte mit, dass die zusätzliche Versiegelung durch eine Ersatzzahlung auf Grundlage des im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 festgesetzten Betrages von 7,76 EUR je m² versiegelter Fläche zu kompensieren ist. Die Verpflichtung ergibt sich aus § 15 Absatz 6 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Die im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 festgesetzten Regelungen zu den Zahlungsmodalitäten sind zu berücksichtigen.

Die **obere Wasserbehörde** stellte nach Prüfung der Planunterlagen keine weiteren Forderungen. Die **untere Wasserbehörde** erteilte das Einvernehmen nach § 19 Absatz 3 WHG nur, wenn die im Beteiligungsverfahren erfolgten Ausführungen und gegebenen Auflagen berücksichtigt werden.

Die **Denkmalbehörden** teilten mit, dass das Änderungsvorhaben keine Auswirkungen auf das Schutzgut Bodendenkmale hat. Ungeachtet dessen gilt weiterhin die Anzeigepflicht beim Auftreten noch nicht registrierter Bodendenkmale. In Bezug auf Baudenkmale wird auf das Denkmal „Generalshotel: Sonderabfertigung für Generale und Persönlichkeiten der Politik und Wirtschaft" hingewiesen.

Das **Eisenbahn-Bundesamt** konnte keine Planungskonflikte zu der unterhalb der Flughafenfläche befindlichen westlichen Schienenanbindung feststellen. Es wurde auf die Festsetzung der Fluchttreppenhäuser, Rettungswege und Feuerwehrstraße durch den 1. Änderungsbeschlusses vom 18. Juni 2007 Az. 51125.51136 Paä/2398 zur „Westlichen Schienenanbindung" hingewiesen. Vorbehaltlich der Stellungnahme der DB Netz AG wurde der Änderungsplanung zugestimmt.

Das **Landesamt für Arbeitsschutz** stimmte dem Änderungsvorhaben zu.

Die **Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg** stimmte dem Änderungsvorhaben grundsätzlich zu. Sie erteilte entsprechende Auflagen und Hinweise.

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

4.2 Inhalt der Einwendungen

Der **BvBB**, anwaltlich vertreten durch die Rechtsanwaltskanzlei Grawert Schöning und Partner, Rechtsanwälte und Notare, wandte mit Schreiben vom 30.08.2010, eingegangen bei der Anhörungsbehörde am 31.08.2010, im Wesentlichen Folgendes ein:

Das Änderungsvorhaben sei eine wesentliche Planänderung. Es erhöhe u. a. die Kapazität des Flughafens. Die von der FBS eingereichte Vorprüfung der Umweltverträglichkeit sei nicht ausreichend. Die Auswirkungen des Änderungsvorhabens auf die Fluglärmbelastung seien erheblich. Es fehle an eine Gesamtlärmbetrachtung. Zudem seien Auswirkungen des Änderungsvorhabens auf den Glasowbach nicht berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 22.12.2010, eingegangen bei der Anhörungsbehörde am 27.12.2010, ergänzte der BVBB seine obigen Ausführungen im Wesentlichen wie folgt. Die bereits eingewandte Kapazitätserhöhung beruhe auf dem Umstand, dass das Änderungsvorhaben eine schnellere Abwicklung der Verkehre ermögliche. Dieses „Mehr" an Abwicklung gehe einher mit einem „Mehr" an Fluglärm. Insoweit sei das schalltechnische Gutachten nicht ausreichend.

Die **TOTAL Deutschland GmbH** wandte im Wesentlichen ein, dass die Entsorgung des Schmutz- und Regenwassers auch zukünftig für die bestehende sowie die geplante Nutzung ihres Grundstückes über die vorhandenen Leitungen zu erfolgen habe.

Von Seiten der **Deutsche Bahn Netz AG** erfolgten „keine Einwände". Die Deutsche Bahn Netz AG schloss sich aber im Ergebnis dem Hinweis des Eisenbahn-Bundesamtes zu den Belangen der Rettungsplätze, Fluchttreppenhäuser und Rettungswege an.

5 Erörterungstermin

Von der Durchführung eines Erörterungstermins wurde gemäß § 76 Absatz 3 VwVfG abgesehen.

6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Die von der Anhörungsbehörde erarbeitete Stellungnahme zum Ergebnis des Beteiligungsverfahrens sowie die Pläne, die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen und die nicht erledigten Einwendungen wurden der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 13.01.2011, eingegangen am 20.01.2011, übergeben.

7 Nachgereichte Unterlagen

Die FBS hat im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ihren Antrag u. a. mit Schreiben vom 11.08.2009, 19.08.2009, 10.09.2009, 07.10.2009, 30.10.2009, 29.03.2010, 12.04.2010, 22.06.2010, 20.07.2010, 21.09.2010, 27.09.2010, 12.10.2010, 07.12.2010, 08.12.2010, 21.12.2010, 29.12.2010, 11.01.2010, 27.01.2011 und 28.01.2011 geändert bzw. ergänzt.

C Entscheidungsgründe

Dem Antrag der FBS auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses konnte - eingeschränkt durch die verfügten Nebenbestimmungen - unter Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange stattgegeben werden. Der Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 wird in dem aus dem Tenor dieses Beschlusses ersichtlichen Umfang geändert.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss ist das MIL als Planfeststellungsbehörde sachlich und örtlich zuständig. Dies ergibt sich aus § 76 Absatz 3 VwVfG i. V. m. § 10 Absatz 1 LuftVG, § 4 Absatz 1 Nr. 1 der Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf den Gebieten der Luftfahrt und der Luftsicherheit im Land Brandenburg (Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung - LuFaLuSiZV).

Die beantragten Änderungen im Bereich der Baufläche SF 1 und dem Vorfeldbereich BBI stellen eine sinnvolle Optimierung dar. Die Ausgewogenheit der Gesamtplanung bleibt davon unberührt.

Öffentliche Belange und die Belange privater Dritter werden durch die Planänderung nur unwesentlich berührt.

I Verfahrensrechtliche Bewertung

Das Änderungsvorhaben umfasst Anlagen, die der Fachplanung unterworfen sind und somit nicht der kommunalen Planung unterliegen (vgl. § 38 Baugesetzbuch - BauGB). Nach der Zielsetzung des LuftVG sind Flugplatzanlagen solche Anlagen, die im Flugplatzgelände gelegen oder diesem zugeordnet sind und der Zweckbestimmung des Flugplatzes zumindest dienlich sind. Diese Kriterien werden von den in diesem Plan festgestellten Anlagen, die sich allesamt innerhalb des planfestgestellten Flughafenzaunes befinden, unzweifelhaft erfüllt.

Das Änderungsvorhaben stellt eine unwesentliche Planänderung i. S. v. § 76 Absatz 3 VwVfG dar, welche jedoch infolge der leichten Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels im Bereich Selchow die Belange der dortigen Bevölkerung geringfügig berührt. Daher war ein Planfeststellungsverfahren unverzichtbar, es konnte jedoch als vereinfachtes Verfahren nach § 76 Absatz 3 VwVfG geführt werden.

1 Planänderung von unwesentlicher Bedeutung nach § 76 Absatz 3 VwVfG

Mit dem Planänderungsantrag der FBS wird eine teilweise Änderung des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vor Fertigstellung des Vorhabens beantragt. Für eine solche Änderung gilt § 76 VwVfG. Die vor Fertigstellung des Vorhabens beantragte Änderung des Planfeststellungsbeschlusses ist nach § 76 Absatz 1 VwVfG dem Grunde nach planfeststellungspflichtig. Bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung kann die Planfeststellungsbehörde von einem neuen Planfeststellungsverfahren absehen, wenn die Belange anderer nicht berührt werden oder wenn die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben, § 76 Absatz 2 VwVfG. Ein Fall des § 76 Absatz 2 VwVfG war aber schon deswegen nicht gegeben, weil Belange anderer durch das Änderungsvorhaben - geringfügig - berührt werden.

Für die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses wurde aber von der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens nach § 76 Absatz 1 VwVfG abgesehen und ein vereinfachtes Planfeststel-

lungsverfahren nach § 76 Absatz 3, 2. Variante VwVfG durchgeführt, da es sich um einen anderen Fall einer Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt.

Unwesentlich ist die Änderung insbesondere dann, wenn sie im Verhältnis zur abgeschlossenen Gesamtplanung unerheblich ist, also Umfang, Zweck und Auswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleich bleiben und nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile geändert werden sollen (Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) Urteil vom 16.12.1988 Az. 4 C 40.86; Urteil vom 17.12.2009 Az. 7 A 7/09). Es kommt hingegen nicht darauf an, ob die Belange eines einzelnen Betroffenen durch die Änderung stärker berührt werden als durch die ursprüngliche Planung (BVerwG Urteil vom 17.12.2009 Az. 7 A 7/09).

Gemessen hieran hat das Änderungsvorhaben nur eine unwesentliche Änderung des festgestellten Vorhabens zum Gegenstand. Bezugspunkt ist dabei nicht die 17. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses, sondern der Planfeststellungsbeschluss insgesamt, denn die 17. Planänderung ist mit dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss zu einem einheitlichen planfestgestellten Vorhaben verschmolzen. Bezogen auf das gesamte Ausbauvorhaben BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist das hier in Rede stehende Änderungsvorhaben unwesentlich.

1.1 Würdigung aller Umstände des Einzelfalls

Unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls erweist sich das Änderungsvorhaben als unwesentlich. Die bisherige Konzeption des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld bleibt erhalten. Sie wird durch das Änderungsvorhaben in einem nur peripheren Bereich unerheblich anders ausgestaltet.

Ob die Änderung „wesentlich" ist, kann nicht generell beurteilt werden, sondern setzt die Würdigung aller Umstände des Einzelfalls voraus. Zu vergleichen ist der bisherige mit dem geplanten Zustand hinsichtlich quantitativer und qualitativer Veränderungen, erstens des Vorhabens selbst und zweitens seiner künftigen Auswirkungen auf die in seiner Nachbarschaft vorhandenen rechtlich geschützten Interessen.

Von unwesentlicher Bedeutung ist eine Planänderung - wie oben bereits dargestellt - dagegen dann, wenn die mit der Planung verfolgte Zielsetzung unberührt bleibt und wenn die beabsichtigte Änderung die bereits getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unberührt lässt. Das wird stets der Fall sein, wenn Umfang und Zweck des Vorhabens unverändert bleiben und wenn zusätzliche belastende Auswirkungen von „einigem" Gewicht sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich der Belange einzelner auszuschließen sind (BVerwG Urteil vom 20.10.1989 Az. 4 C 12/87).

1.2 Unveränderter Umfang und Zweck des Vorhabens

Weder die Änderungen im Bereich der Baufläche SF 1 noch die Einrichtung der neuen Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 noch die geänderte Anordnung der Positionen, Rollbahnen und Rollgassen führen dazu, dass Umfang und Zweck des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld verändert werden. Insbesondere erfolgt mit dem Änderungsvorhaben keine Kapazitätserweiterung des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld.

1.2.1 Keine Kapazitätserweiterung

Die Frage der technischen Kapazität eines Flughafens bzw. seiner Erhöhung ist bereits in verschiedenen obergerichtlichen Entscheidungen der Verwaltungsgerichtsbarkeit behandelt worden. Es kommt insofern darauf an, welche Kapazität der Flugplatz sowohl hinsichtlich seines Betriebes als auch hinsichtlich seiner Anlagen bisher hatte und ob er mit dem Änderungsvorhaben „sein Gesicht ändert" (vgl. BVerwG Urteil vom 16.12.1988 Az. 4 C 40/86).

Voraussetzung für eine wesentliche Änderung ist, dass die quantitative Steigerung des Flugbetriebs in eine geänderte Qualität des Vorhabens umschlägt. Ein Indiz dafür ist die nicht nur unbedeutende bauliche Umgestaltung des Flugplatzes und seiner Anlagen. Werden z. B. ein neuer Kontrollraum oder größere Wartungshallen nicht nur wegen der laufenden Modernisierung des Flugbetriebs und der Gerätschaften, sondern dazu eingerichtet, die Kapazität des Flugplatzes deutlich zu erweitern oder einen anders gearteten Flugbetrieb zu ermöglichen, ist anzunehmen, dass die Konzeption des Flugplatzes in einem zentralen Bereich anders ausgestaltet werden soll (vgl. BVerwG Urteil vom 16.12.1988 Az. 4 C 40/86).

Mit dem Änderungsvorhaben soll die Kapazität des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld nicht erhöht werden. Das vorliegende Änderungsvorhaben soll auch keinen anders gearteten Flugbetrieb ermöglichen. Vielmehr dient das Änderungsvorhaben der Berücksichtigung des zwischenzeitlich eingetretenen Planungsfortschritts und der Sicherheit am Flughafen. Das „Gesicht" des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wird durch das Änderungsvorhaben daher nicht geändert.

1.2.2 Technische und praktische Kapazität

Die technische Verkehrskapazität (auch „Betonkapazität" oder theoretische Kapazität genannt) beschreibt - unter der Voraussetzung, dass eine ständige Nachfrage besteht und keine limitierenden Faktoren wirken - die maximale Anzahl von Flugbewegungen, die eine Flugbetriebsfläche, bezogen auf ein festgelegtes Zeitintervall, aufnehmen kann.

Werden betriebliche und technische Parameter (z.B. Wetter, Flugsicherheit, Arbeitsbelastung der Fluglotsen, der Flugzeugmix usw.) berücksichtigt, wirken diese limitierend auf die technische Kapazität. Dies wird als praktische Kapazität bezeichnet.

Für die Verkehrskapazität der Luftseite eines Flughafens sind im Wesentlichen drei Bereiche maßgebend:

- die Start- und Landebahnen
- die Zu- und Abrollwege und
- das Vorfeld.

Ein ankommendes oder abfliegendes Flugzeug durchläuft nacheinander diese drei Bereiche, die ihrerseits jeweils durch eigene Kapazitätswerte gekennzeichnet sind. Daraus folgt, dass die kleinste dieser Einzelkapazitäten die Verkehrskapazität der Luftseite bestimmt. Das ist zumeist die Kapazität der Start- und Landebahn.

Die Gesamtkapazität eines Flughafens, also der Luft- und Landseite zusammen, kann im Allgemeinen nicht durch Änderungen einzelner Flugbetriebsflächen oder der Abfertigungseinrichtungen für Passagiere oder Fracht geändert werden, auch wenn diese dann im Ergebnis mehr Passagiere bzw. Fracht abfertigen könnten.

1.2.3 Bewertung von Umfang und Zweck des Änderungsvorhabens

Das vorliegende Änderungsvorhaben stellt eine Optimierung aufgrund des Planungsfortschritts dar.

Die bisherige Konzeption der Flugbetriebsflächen sieht parallel zu den beiden Start- und Landebahnen jeweils zwei parallele Rollbahnen zur Verkehrsführung und Erschließung der Vorfeldflächen über entsprechende Zu- und Abrollwege vor. Der Verkehr auf diesen insgesamt vier Ost-West-Rollbahnen soll - wie die Start- und Landebahnen - durch die DFS beaufsichtigt und geregelt werden. Der Verkehr auf allen weiteren Rollbahnen und Rollgassen soll demgegenüber durch die Vorfeldkontrolle beaufsichtigt und geregelt werden. Um z. B. Flugzeugschleppvorgänge in den westlichen Wartungsbereich nur mit einer Kontrollinstanz durchführen zu können, ist die Ausweisung von ein bis zwei zusätzlichen Ost-West-Vorfeldrollbahnen empfehlenswert. Die Planänderung betrifft lediglich Flächen, die vom Planfeststellungsbeschluss bereits als Flughafenflächen vorgesehen sind und modifiziert die Planung im Sinne des zwischenzeitlich eingetretenen Planungsfortschritts. Die bau- und fachplanerische Gesamtkonzeption bleibt unverändert. Das Plangefüge insgesamt bleibt von der Planänderung unberührt.

Das Änderungsvorhaben dient der Flugsicherheit und Flüssigkeit des Rollverkehrs am Flughafen.

Bei der Planung von Flughafenvorfeldern sind eine Reihe grundlegender Prinzipien zu berücksichtigen, die als Empfehlungen in den Publikationen der ICAO (Annex 14; Airport Planning Manual; Aerodrome Design Manual Part 2), der IATA (Airport Development Reference Manual) oder sonstigen Standardwerken des Flughafenentwurfs niedergelegt sind. Ein wichtiger Planungsansatz ist die Gewährleistung der Flugsicherheit am Flughafen.

Während des Vorfeldbetriebs erfolgen simultan Bewegungen mehrerer Luftfahrzeuge sowie Bewegungen bodengebundener Fahrzeuge auf einem begrenzten Flächenabschnitt. Um die Sicherheit in diesen Bereichen zu gewährleisten, sind dabei zum einen bestimmte Sicherheitsabstände zwischen den bewegten Objekten untereinander sowie zwischen bewegten und fixen Objekten einzuhalten. Um den Vorfeldbetrieb besser koordinieren zu können, sind außerdem bestimmte Prozeduren für die Betriebsabläufe auf diesen Flugzeugbewegungsflächen zu definieren (beispielsweise durch die Festlegung bestimmter Rollrouten sowie die Nutzung bestimmter Rollbahnen und -gassen, Betriebsstraßen, Abstellpositionen oder Gerätestellflächen). Die Prozeduren sind sowohl für die Bewegung der Luftfahrzeuge (für die Phasen Zu- und Abrollen zum Vorfeld, Rollen auf den Vorfeldflächen, Verlassen des Vorfeldes), als auch für die Betriebsabläufe während der Flugzeugabfertigung an der Abstellposition und für den verbleibenden Vorfeldverkehr zu definieren.

Daher wird durch die Vorhaltung der beiden zusätzlichen Rollbahnen im Vorfeldbereich zugleich die Flugsicherheit am Flughafen verbessert.

Die zusätzlichen Ost-West-Vorfeldrollbahnen ermöglichen es den verschiedenen Betriebsdiensten des Flughafens, zu jeder Tageszeit Schleppvorgänge vornehmen zu können, ohne sich durch die Spitzenstunden der flugbetrieblichen Rollvorgänge in der Bereitstellung von zu schleppenden Flugzeugen einschränken zu müssen. Betrieblich notwendige Schleppvorgänge für das Umparken von Flugzeugen und für die Überführungen zu den Instandhaltungsbetrieben blockieren somit nicht das für das Starten

und Landen der Flugzeuge vorgehaltene Parallelrollbahnsystem an den Start- und Landebahnen, die betrieblich notwendige Redundanz auf dem Parallelrollbahnsystem bleibt erhalten.

Die Vorhaltung zusätzlicher Ost-West-Vorfeldrollbahnen dient zusätzlich der Flüssigkeit des Rollverkehrs.

1.2.4 Keine Kapazitätserweiterung durch Erweiterung des Vorfeldes in Richtung Westen

Mit der Erweiterung des Vorfeldes in Richtung Westen ist keine Kapazitätserweiterung verbunden.

Denn die Verschiebung der westlichen Vorfeldkante in Richtung Westen beruht auf dem Umstand, dass durch Ausweisung von zwei zusätzlichen Ost-West-Vorfeldrollbahnen und von zusätzlichen Bauflächen (SF 5-1 bis SF 5-4) Flächen für die Aufstellung von Luftfahrzeugen verloren gehen. Um den Entfall an Flächen zu kompensieren, ist es erforderlich, eine zusätzliche Aufstellreihe für Flugzeugabfertigungspositionen im Bereich des Hauptvorfelds (Midfield) einzurichten und die Anordnung der Flugzeugabstellreihen derart anzupassen, dass die Aufstelllänge für Luftfahrzeuge annähernd gleich bleibt.

Dazu ist es erforderlich, die westliche Vorfeldkante in Richtung Westen zu verschieben. Insofern wird durch die Erweiterung des Vorfeldes in Richtung Westen lediglich der Entfall an bisher ohnehin schon für die Aufstellung von Luftfahrzeugen vorgesehenen Flächen durch Vorhaltung zusätzlicher Rollgassen und Abstellflächen für Bodengeräte kompensiert.

1.2.5 Keine Kapazitätserweiterung durch Änderung der Vorfeldpositionen

Auch mit der Änderung der Vorfeldpositionen ist keine Kapazitätserweiterung verbunden.

Im Klageverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht zum Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 bestand zwischen den Beteiligten Einigkeit, dass sich die erforderliche Kapazität des Vorfeldes im Wesentlichen über die Anzahl an Abstellpositionen bestimmt, die verfügbar sein müssen, um eine reibungslose Abwicklung des Flugverkehrs zu gewährleisten (BVerwG Urteil vom 16.03.2006 Az. 4 A 1073/04).

Die FBS hat ihrem Antrag die Unterlage 10 „Anpassung der Vorfeldkonfiguration, Überschlägige Kapazitätsbetrachtung der Flugzeugabstellflächen des Flughafens BBI" beigefügt.

In der Kapazitätsbetrachtung werden unabhängig von einer detailliert geplanten Flugzeugpositionierung die zur Verfügung stehenden gebäudenahen und -fernen Abstelllängen zum Vergleich herangezogen. Demnach werden die gebäudenahen Abstelllängen der beiden Satelliten für die Passagierabfertigung von jeweils 1 075,00 m auf 780,00 m und die gebäudeferne Abstelllänge von 1 075,00 m auf 910,00 m verkürzt. Dazu entsteht als Kompensation eine weitere gebäudeferne Abstellfläche mit der Länge von 910,00 m. Die Gesamtlänge wird also von 5 375,00 m auf 4 940,00 m (nur Passagierabfertigung wird betrachtet) verkürzt. Dies entspricht einer Reduzierung der Abstelllänge um 8,1 %. Als weitere Kompensation erfolgt eine Reduzierung der Flugzeugklasse von Code F auf Code E an der westlichen gebäudenahen Abstellreihe des Satelliten 1 und an den beiden (östlich und westlich) Abstellreihen des Satelliten 2. Dadurch bleibt die Anzahl der abstellbaren Luftfahrzeuge annähernd gleich (vgl. nachstehende Tabelle). Zur Darstellung wurde beispielhaft eine Belegung gewählt, mit der alle Abstellplätze mit der maximalen Spannweite (inklusive Sicherheitsabstand der jeweiligen Klasse) belegt wurden.

Flugbetriebsfläche	Aufstelllänge nach PFB/ min. Positionsanzahl	Aufstelllänge nach PÄA 20/ min. Positionsanzahl
gebäudenahe Aufstellreihen Satellit 1 und 2	4 x ca. 1 075 m 4 x 12 Pos.	4 x ca. 780 m (1 x 8) + (3 x 10) Pos.
gebäudeferne Aufstellreihen	1 x ca. 1 075 m 1 x 12 Pos.	2 x ca. 910 m 2 x 10 Pos.
Gesamtsumme	ca. 5 375 m 60 Pos.	ca. 4 940 m 58 Pos.

Da heute die tatsächlich den Flughafen anfliegenden Luftfahrzeuge nicht vorhersagbar sind, ist die Betrachtung der Kapazität anhand der Abstelllängen nachvollziehbar und annehmbar.

Obwohl die Länge der Abstellreihe um 8,1 % reduziert wird, kann hier durch angemessene Anpassungen die Anzahl der Positionen annähernd gleich gehalten werden. Es erfolgt daher keine kapazitive Änderung über die Anzahl der Vorfeldpositionen.

1.2.6 Keine Kapazitätserweiterung durch schnellere Verkehrsabwicklung

Eine Kapazitätserweiterung durch eine schnellere, flüssigere Verkehrsabwicklung kommt ebenfalls nicht in Betracht.

Im vorliegenden Fall geht es nicht um eine Maßnahme, die die technische Kapazität des Abfertigungs- und Vorfeldbereichs erweitert und an die nicht ausgenutzte Kapazität der Start- und Landebahnen anpasst; vielmehr geht es um die Etablierung eines effizienten Vorfeldbetriebs durch Optimierung der Wegstrecken zwischen den Abstellpositionen der Passagier- und Frachtabfertigung und den gebäudefernen Abstellpositionen sowie dem westlichen Hangarbereich für die Flugzeuginstandhaltung in der Baufläche SF 1. Insbesondere führt ein verbesserter Verkehrsfluss zu einer Verminderung der Emissionen der Flugzeuge. Zusätzliche Zu- und Abrollbahnen zu den Start- und Landebahnen sind nicht geplant.

Die FBS hat mit Schreiben vom 28.01.2011 eine „Fachliche Stellungnahme" der Airport Research Center GmbH (ARC) eingereicht. Im Ergebnis dieser Stellungnahme ist für den ausgebauten Flughafen das Start- und Landebahnsystem und nicht das Rollbahnsystem limitierend für die Verkehrskapazität. Die Maßnahmen des Änderungsvorhabens dienen ausschließlich der Optimierung von Betriebsabläufen und nicht der Kapazitätserhöhung. Sie wirken sich auch nicht als Kapazitätserhöhung - auch nicht in Spitzenzeiten - aus.

Die von der FBS eingereichte Unterlage von ARC ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und methodisch nicht zu beanstanden.

Nach der genannten Unterlage dienen die neuen Ost-West-Vorfeldrollbahnen E und F der Verminderung des Kontroll- und Abstimmungsaufwandes zwischen der Flugsicherung und der Vorfeldkontrolle bei Schleppvorgängen von Luftfahrzeugen z. B. vom Terminalgebäude zu den westlich gelegenen Hangargebäuden bzw. den gebäudefernen Abstellpositionen. Ferner wird durch die Maßnahme die notwendige redundante Rollwegführung über das Parallelrollbahnsystem für die zum Start rollenden bzw. gelandeten Flugzeuge erhalten.

Im Übrigen ist die Roll- bzw. Schleppgeschwindigkeit auf den beiden Vorfeldrollbahnen geringer als auf den übrigen Rollbahnen, so dass die Vorfeldrollbahnen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht für Wege zur oder von der Start- und Landebahn geeignet sind. Vielmehr dienen die beiden Vorfeldrollbahnen ausschließlich betrieblichen und nicht kapazitiven Gründen.

Die Planfeststellungsbehörde erwartet auch keine Erhöhung der Kapazität durch „Vermeidung von zeitlichen Verzögerungen der Flugabwicklung" (vgl. Stellungnahme des BvBB vom 22.12.2010).

Um eine Erhöhung der technischen Verkehrskapazität des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld zu erreichen, müsste die Kapazität der Start- und Landebahnen vergrößert werden. Die entscheidende Größe ist hierbei die Bahnbelegungszeit. Diese wird durch die Abrollbahnen bestimmt, insbesondere die Schnellabrollbahnen, die wiederum mit den Parallelrollbahnen A und D verbunden sind.

Wie in der Unterlage von ARC ausgeführt, haben die Rollbahnen A, B, C und D jede für sich eine größere Kapazität als die Start- und Landebahnen.

Ohne die beantragten Vorfeldrollbahnen E und F würden die Schleppvorgänge über die mit dem Vorfeld direkt verbundenen Rollbahnen B und C erfolgen. Die Parallelrollbahnen B und C sind aber aus Redundanzgründen vorhanden. Ist eine durch ein liegen gebliebenes Flugzeug oder Bodenfahrzeug blockiert, kann dennoch die Zuführung des Rollverkehrs zur Start- und Landebahn erfolgen. Da die Rollbahnen nach Darstellung von ARC eine größere Kapazität als die Start- und Landebahnen haben, haben sie keinen Einfluss auf die Rollbahnen A und D und damit auch keinen Einfluss auf die Bahnbelegungszeit.

Selbst wenn die genannten Schleppvorgänge auf den bisher dafür vorgesehenen Rollbahnen B und C durchgeführt würden, würde sich somit die Bahnbelegungszeit der jeweiligen Start- und Landebahn nicht verändern.

1.3 Zusätzliche Auswirkungen durch das Vorhaben

Zusätzliche Auswirkungen durch das Vorhaben von größerem Gewicht, die zu höheren Belastungen Dritter führen könnten als sie mit dem ursprünglichen Vorhaben verbunden waren, können sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich der Belange Einzelner mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Eine veränderte Betroffenheit öffentlicher Belange infolge der Planänderung besteht darin, dass es innerhalb des bereits planfestgestellten Flughafenbereiches zu einem zusätzlichen Eingriff in Natur und Landschaft durch zusätzliche Überbauung und Versiegelung in Höhe von ca. 80 000 m² kommt. Die möglicherweise in ihren Belangen berührten Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen keine Bedenken gegen die Planänderung geäußert, sofern ihre Forderungen und Hinweise berücksichtigt werden. Dem Belang des Naturschutzes wird durch die festgesetzte Ersatzzahlung Rechnung getragen, so dass der verbleibende Eingriff in Natur und Landschaft als unwesentlich zu bewerten ist. Gleiches gilt für die Belange der Wasserwirtschaft. Öffentliche Belange werden insgesamt nur unwesentlich beeinträchtigt.

Belange Dritter werden durch eine sehr geringfügige Erhöhung des Fluglärmes, der vom Verkehr am Boden ausgeht, verändert betroffen. Da sich durch das Änderungsvorhaben die Kapazität des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld nicht ändert, war der Gesichtspunkt des Fluglärmes nur insoweit zu prüfen und abzuwägen, soweit sich Belastungen der Nachbarschaft durch zu-

sätzlichen bodenseitigen Fluglärm ergeben. Relevante Veränderungen an den nächstgelegenen Immissionspunkten in der Gemeinde Schönefeld (Selchow) finden aber nicht statt. Neue Betroffenheiten werden nicht geschaffen. Eine Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels von 0,1 dB(A) an den dem Änderungsvorhaben nächstgelegenen Immissionsorten ist als geringfügig anzusehen.

Zusätzliche wesentliche Luftschadstoffbelastungen ergeben sich unter Berücksichtigung des seitens der FBS eingereichten Schadstoffgutachtens (Unterlage 9) nicht.

1.4 Einwendung des BvBB

Der BvBB hat eingewandt, dass es sich im vorliegenden Fall um eine Planänderung von wesentlicher Bedeutung handele. Dies ergebe sich im Wesentlichen aus folgenden Gründen:

Zusätzlich zu den für Rollgassen zu versiegelnden Flächen werde das Hangar-Vorfeld um 88 502 m² und der wichtige Midfield-Bereich erheblich, nämlich um ca. 60 %, erweitert. Die Erhöhung der Versiegelung um ca. 80 000 m² sei erheblich. Die Optimierung der Betriebsabläufe ermögliche der FBS, Verkehre schneller als bisher und mehr Verkehre als ursprünglich prognostiziert abzuwickeln. Das erhöhe die Kapazität des Ausbauvorhabens. Mit Schreiben vom 22.12.2010 hat der BvBB ergänzend ausgeführt, dass eine schnellere Abwicklung der Verkehre - insbesondere über Schnellabrollwege - die FBS in die Lage versetze, in Spitzenzeiten mehr Flugzeuge „in die Luft zu bekommen" und damit die technische Kapazität des Ausbauvorhabens zu erhöhen. Die beschleunigte Abwicklung erlaube es der FBS, entsprechend mehr Flugzeuge abzufertigen. Das wiederum wirke sich auch auf die Fluglärmbelastung aus. Der FBS sei eine ergänzende Untersuchung hinsichtlich einer etwaigen Erhöhung der Kapazität aufzugeben.

Die Einwendung des BvBB war zurückzuweisen.

Die vom BvBB zur Vorfelderweiterung angeführten Zahlen in Bezug auf die Erweiterung des Vorfeldbereiches um ca. 60 % können anhand der Antragsunterlagen nicht nachvollzogen werden. Ausweislich der im Antragsschreiben enthaltenen Versiegelungsbilanz enthalten die ca. 80 000 m² zusätzliche Versiegelung alle Änderungen dieses Vorhabens in Bezug auf Versiegelung und Entsiegelung.

Die zusätzliche Versiegelung in Höhe von ca. 80 000 m² bewertet die Planfeststellungsbehörde im Verhältnis zum Gesamtausbauvorhaben als nicht erheblich. Aus der als Unterlage 7 eingereichten Vorprüfung der Umweltverträglichkeit ergibt sich, dass die zusätzliche Versiegelung von ca. 80 000 m² eine Veränderung von ca. 4 % an neu zu errichtenden Flugbetriebsflächen (2 099 400 m² für Hauptvorfeld, Vorfeld Fracht und Vorfeld Luftfahrzeugwartung, vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004, Seite 441) bzw. ca. 1,7 % an der der durch das Gesamtausbauvorhaben zu versiegelnden Fläche (ca. 4 810 000 m² vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004, Seite 803, 1153) entspricht. Eine solche Erhöhung der Versiegelung bewertet die Planfeststellungsbehörde als nicht wesentlich.

Aus den Veränderungen und Erweiterungen des Vorfeldes resultiert wie oben dargelegt keine Erhöhung der Kapazität, weil diese Maßnahmen auf eine Verbesserung der Funktionsbeziehungen im Bereich des bereits planfestgestellten Vorfeldes abzielen, nicht jedoch auf eine Steigerung der Flugbewegungen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich intensiv mit der Frage der Kapazitätserhöhung befasst. Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, dass eine Kapazitätserhöhung durch das Änderungsvorhaben nicht verursacht wird.

Da sich durch das Änderungsvorhaben die Kapazität des Ausbauvorhabens nicht erhöht, kommen erhebliche Belastungsänderungen für Dritte durch Fluglärm nicht in Betracht.

Die FBS ist mit der fachlichen Stellungnahme der Airport Research Center GmbH (ARC) der Forderung des BvBB nachgekommen, eine etwaige Erhöhung der Kapazität durch das Änderungsvorhaben zu untersuchen. Im Ergebnis konnte keine Erhöhung der Kapazität festgestellt werden.

2 Ermessensentscheidung

Auf die Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens nach § 76 Absatz 1 VwVfG wurde gemäß § 76 Absatz 3, 2. Variante VwVfG verzichtet, da es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt (s. o.).

Die Planfeststellungsbehörde konnte in diesem Fall in einem vereinfachten Planfeststellungsverfahren nach § 76 Absatz 3 VwVfG 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 umfassend 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 (BVerwG Urteil vom 20.10.1989 4 C 12/87).

Bei der gegebenen Sach- und Verfahrenslage wäre ein weiterer Informationsgewinn durch eine Beteiligung in einem förmlichen Planfeststellungsverfahren nach § 76 Absatz 1 VwVfG nicht mehr zu erwarten. Ein solches Verfahren würde somit nur unnötigen Kosten- und Zeitaufwand bedeuten. Die FBS hat zwar nur einen Anspruch auf fehlerfreie Ermessensentscheidung, hier würde die Durchführung eines förmlichen Verfahrens nach § 76 Absatz 1 VwVfG eine nicht zu rechtfertigende Belastung der FBS bedeuten. Aus den Gesichtspunkten der Verfahrensökonomie wurde daher auf die Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens nach § 76 Absatz 1 VwVfG verzichtet und im vereinfachten Planfeststellungsverfahren nach § 76 Absatz 3, 2. Variante VwVfG entschieden.

3 Umfang der Planfeststellung

Gemäß § 9 LuftVG ersetzt die luftrechtliche Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen; unberührt bleibt die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 27d Absatz 1 und 4 LuftVG und Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts. Aufgrund von § 19 WHG war jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 VwVfG).

4 Angewandte Verfahrensvorschriften

Das luftrechtliche vereinfachte Planfeststellungsverfahren wurde nach den Bestimmungen des LuftVG, des VwVfG, des VwVfGBbg, des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVPG), des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatschG) und des Gesetzes über den Naturschutz und die Landschaftspflege im Land Brandenburg (BbgNatSchG) durchgeführt. Bei der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis und Genehmigung im Planfeststellungsverfahren waren die Regelungen des WHG zu beachten.

5 Anhörung

Mit der nach § 76 Absatz 3 VwVfG möglichen Verfahrensvereinfachung bedurfte es zwar keines Anhörungsverfahrens, gleichwohl waren die vom Änderungsvorhaben Betroffenen anzuhören und die Träger öffentlicher Belange sowie die im Land Brandenburg anerkannten Naturschutzverbände zu beteiligen. Die Anhörung der Betroffenen konnte dabei auch im Wege der Auslegung geschehen.

Von der Durchführung einer Erörterung konnte gemäß § 76 Absatz 3 VwVfG abgesehen werden.

6 Keine Umweltverträglichkeitsprüfung

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

6.1 Einwendung BvBB

Der BvBB hat beanstandet, dass die von der FBS als Unterlage 7 eingereichte Vorprüfung der Umweltverträglichkeit nicht den gesetzlichen Anforderungen entspreche. Dies begründe sich im Wesentlichen wie folgt: Einzubeziehen seien in die Prüfung sowohl frühere Planänderungen als auch die fortbestehenden Umweltauswirkungen des Grundvorhabens. Im Übrigen seien die Lärmauswirkungen auf die Ortschaft Selchow als erheblich einzuschätzen.

6.2 Zurückweisung

Die Einwendung des BvBB war zurückzuweisen. Die FBS teilte mit, dass für die Vorprüfung der Umweltverträglichkeit in Abstimmung mit den Fachbehörden eine zweistufige Bearbeitung gewählt wurde. Neben der ausführlichen schutzgutbezogenen Begründung zur Einschätzung des Änderungsvorhabens wurden auch alle vorherigen Planänderungsanträge ergänzend kumulierend betrachtet. Zudem wurde im Rahmen der Vorprüfung der Umweltverträglichkeit immer auf die Umweltauswirkungen des Grundvorhabens Bezug genommen. Im Rahmen der Beteiligung teilte die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald keine Bedenken hinsichtlich der genannten Unterlage 7 mit. Vielmehr konnte die untere Naturschutzbehörde insbesondere auch dem Ergebnis der Vorprüfung der Umweltverträglichkeit folgen. Die Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels um 0,1 dB(A) hält die Planfeststellungsbehörde für nicht erheblich. Da sich durch das Änderungsvorhaben die Kapazität des Ausbauvorhabens nicht erhöht, kommen auch darüber hinausgehende Lärmerhöhungen, insbesondere durch zusätzlichen Fluglärm, nicht in Betracht.

II Materiell-rechtliche Würdigung

Dieser Planfeststellungsbeschluss beruht auf §§ 76 Absatz 3 VwVfG, 8 ff LuftVG. Das Änderungsvorhaben ist nach den Regelungen des LuftVG gerechtfertigt, um dem zukünftigen Verkehrsbedürfnis für das Ausbauvorhaben BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld gerecht zu werden. Nach Abwägung mit den von dem Änderungsvorhaben berührten Belangen konnte das Änderungsvorhaben deshalb zugelassen werden. Nachteilige Auswirkungen werden durch die verfügten Nebenbestimmungen ausgeglichen.

1 Entscheidungsreife

Die ausgelegten Planunterlagen und Gutachten, die eingegangen Einwendungen und Stellungnahmen und die sonstigen nachgereichten Unterlagen haben der Planfeststellungsbehörde eingehende und umfassende Kenntnisse über die vorhersehbaren Auswirkungen des Änderungsvorhabens vermittelt. Alle vorhersehbaren Beeinträchtigungen und Nachteile wurden ermittelt. Dies versetzte die Planfeststellungsbehörde in die Lage, über den Planänderungsantrag Nr. 20 zu entscheiden. Weitere Stellungnahmen, Untersuchungen oder Gutachten waren angesichts des erreichten Sachstandes nicht erforderlich.

2 Planrechtfertigung

Eine Flugplatzplanung wie die vorliegende ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom LuftVG verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist. Die Dringlichkeit der auf der Ebene der Planrechtfertigung zugrunde gelegten Zielvorstellungen bestimmt zugleich auch das Gewicht der in die Abwägung einzustellenden Belange.

Im Falle einer Planänderung muss nicht die Planänderung als solche im Sinne einer Planrechtfertigung erforderlich sein. Vielmehr muss jetzt für das Vorhaben in seiner geänderten Gestalt gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf bestehen (vgl. BVerwG Beschluss vom 17.09.2004 Az. 9 VR 3.04; BVerwG Urteil vom 17.12.2009 Az. 7 A 7/09).

Der ursprünglich festgestellte Plan wird durch den hier im vereinfachten Verfahren ergangenen Planfeststellungsbeschluss geändert. Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss geht in den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss ein. Es entsteht ein einheitlicher Plan in der Gestalt, die er durch den Änderungsbeschluss erhalten hat. Beide Entscheidungen zusammen bilden eine einheitliche Planfeststellung. Die Planrechtfertigung muss jetzt für das geänderte Vorhaben gegeben sein.

Die Planfeststellungsbehörde kam hierbei zu dem Ergebnis, dass das Änderungsvorhaben in diesem Sinne erforderlich ist. Das Änderungsvorhaben zielt darauf ab, den künftig zu erwartenden Bedürfnissen des Luftverkehrs am ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Rechnung zu tragen.

2.1 Wesentlicher Inhalt des Änderungsvorhabens

Die Änderungen im Bereich der Baufläche SF 1 orientieren sich am Planungsfortschritt und an geänderten Anforderungen der Nutzer. Diesbezüglich liegen der FBS entsprechende Bedarfsmeldungen vor. Der im Planfeststellungsbeschluss ausgewiesene Verwendungszweck und die dargelegte Nutzung

sollen nicht verändert werden. Die Kubatur der Baufläche SF 1 soll sich von 2 600 000 m³ auf 2 750 000 m³ erhöhen. Der Grünflächenanteil soll sich von 30 % um 10 % auf 20 % reduzieren.

Die Ausweisung der Baufläche SF 1-1 dient der Errichtung eines Turmes mit einer Rollfeld Radaranlage. Der Turm und die auf ihm zu installierende Rollfeldradaranlage sind Bestandteil des Advanced Surface Movement Guidance & Control System (A-SMGCS).

Die Ausweisung der Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 für die Unterbringung der Bodenverkehrsdienste unterstützt die Arbeit der Bodenverkehrsdienste am jeweiligen Einsatzort. Temporär sollen diese Flächen als Flugbetriebsflächen genutzt werden.

Im Vorfeldbereich sollen zwei zusätzliche Ost-West-Vorfeld-Rollbahnen und Rollgassen ausgewiesen werden. Die durch die Ausweisung der zwei zusätzlichen Ost-West-Rollbahnen und der neuen Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 für die Abstellung von Flugzeugen verloren gehende Fläche soll durch eine zusätzliche Aufstellreihe im Midfield kompensiert werden.

Die Vorfeldkonfiguration soll ferner wie folgt geändert werden:

- Reduzierung der Dimensionierung der westlichen gebäudenahen Flugzeugabstellreihe am Satellit 1
- Reduzierung der Dimensionierung der östlichen und westlichen gebäudenahen Flugzeugabstellreihe am Satellit 2
- Änderung der Dimensionierung der Rollgassen P1 und P2 für Luftfahrzeuge von ICAO Code Letter F auf ICAO Code Letter E
- Änderung der Dimensionierung der Rollgassen Q1 für Luftfahrzeuge von ICAO Code Letter F auf ICAO Code Letter E.

Durch die dargestellten Änderungen der Flugzeugabstellreihen ergibt sich eine Reduzierung in der Aufstelltiefe der Flugzeugpositionen. Die dargestellten Änderungen der Rollgassen haben eine Verringerung der Rollgassenbreite zur Folge. Der Satellit 2 soll um ca. 65,00 m in Richtung Osten verschoben werden. Die Rollgassen P1, P2 sowie Q1, Q2 und R sollen ebenfalls in Richtung Osten verschoben werden. Neu entstehen sollen die Vorfeldrollgassen QC, PC und VC. Die durch die Verschiebungen gewonnene Fläche soll die Errichtung einer neuen zusätzlichen Rollgasse S westlich der Rollgasse R und eine Abstellfläche für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F zwischen den vorgenannten Rollgassen ermöglichen.

Um eine konstante Anschlusshöhe zu erreichen, soll das Höhenkonzept entsprechend angepasst werden.

Die Entwässerung wird an die dargestellten Änderungen angepasst.

Die Unterflurbetankung wird ebenfalls an die dargestellten Änderungen angepasst.

2.2 Erforderlichkeit des Änderungsvorhabens

Das Änderungsvorhaben ist erforderlich. Die Erforderlichkeit resultiert im Bereich der Baufläche SF 1 aus den konkretisierten Bedarfsmeldungen der zukünftigen Nutzer des Flughafens und der Anpassung des Midfields, im Vorfeldbereich aus dem zwischenzeitlich erreichten Planungsfortschritt.

Unter diesem Gesichtspunkt ist es vernünftigerweise geboten, den Bereich der Baufläche SF 1 und die Vorfeldflächen so zu ändern, dass die Anforderungen der Nutzer berücksichtigt, der Planungsfortschritt umgesetzt und die Rollbewegungen der Flugzeuge betriebsgerecht, flüssig und sicher durchgeführt werden können.

Das Änderungsvorhaben betrifft die Baufläche SF 1 und die Abwicklung des Vorfeldverkehrs; das Start- und Landebahnsystem und seine Anbindung über die Rollbahnen bleiben unverändert. Im Einzelnen:

2.2.1 Änderungen im Bereich der Baufläche SF 1

Die Änderungen im Bereich der Baufläche SF 1 sind erforderlich. Die Erhöhung der Bauhöhe ist notwendig, um die konkretisierten Anforderungen der Nutzer des Baufeldes zu erfüllen. Diese Änderung soll eine uneingeschränkte Nutzung der Flugzeugunterstellhallen für Luftfahrzeuge gemäß ICAO Code Letter F gewährleisten. Die beantragte Erhöhung der Bauhöhe von 28,00 m über dem neuen FBP auf 32,00 m über dem neuen FBP unter Beachtung der Hindernisfreiflächen ergibt sich aus einer Berücksichtigung der Leitwerkshöhe von Luftfahrzeugen gemäß ICAO Code Letter E und F, der notwendigen Konstruktionshöhe des Daches in Abhängigkeit der lichten Hallenspannweite und von Sicherheiten für Konstruktionsfreiheiten.

Die durch die Verschiebung des Vorfeldes in Richtung Westen verursachte Änderung der östlichen Hochbaukante der Baufläche SF 1 kollidiert nicht mit den gegenwärtig innerhalb der Baufläche SF 1 im Bau befindlichen Anlagen.

Die Erhöhung der Kubatur beruht auf der durch die Verschiebung des Vorfeldes verursachten Verringerung der Grundfläche.

Die Verringerung der Grünfläche von 30 % um 10 % auf 20 % ist aus betriebstechnischen Gründen und der Neuaufteilung der Bauflächen erforderlich, um weiterhin alle planfestgestellten Nutzungen in der SF 1 unterzubringen.

2.2.2 Ausweisung der Baufläche SF 1-1

Die Änderung ist erforderlich. Die Baufläche wird für die Überwachung des Bodenverkehrs benötigt und erhöht die Sicherheit am ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld. Mit diesem System sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Witterungsunabhängige Erfassung und Überwachung der Bodenverkehrslage für kooperative und nicht kooperative Ziele gemäß ICAO-Doc 9830
- Verbesserung der Sicherheitssituation durch automatische Konflikterkennung (Runway Incursion, Stopbar Crossing, Taxiway Collision usw.)
- Sicherung einer gleichbleibenden Flughafenkapazität unabhängig von den Wetterbedingungen.

Um der Antenne eine freie Sicht auf sämtliche Flugbetriebsflächen zu ermöglichen, ist in der Baufläche SF 1-1 eine Bauhöhe von 40,00 m über dem neuen FBP notwendig.

2.2.3 Ausweisung der Bauflächen SF 5-1, SF 5-2, SF 5-3 und SF 5-4

Die Änderung ist erforderlich. Vor dem Hintergrund einer flexiblen, schnellen und kostenoptimierten Disposition von Ressourcen der Bodenverkehrsdienste bei der Flugzeugabfertigung sollen die permanent benötigten Einsatzfahrzeuge und Mitarbeiter in räumlicher Nähe zu ihren Einsatzorten untergebracht werden.

Die Ausweisung der neuen Bauflächen steht dem bisherigen Nutzungskonzept nicht entgegen. Die Unterbringung der Bodenverkehrsdienste in der Baufläche SF 3 ist weiterhin vorgesehen. Die Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 sind durch Optimierung für die operativen Betriebsabläufe der Dienstleister grundlegende Voraussetzung zur Wahrung ihrer Abfertigungs- und Verkehrsdienstleistungsprozesse. Die Flächenbereiche stehen in kausalem Zusammenhang mit der Ausübung der Tätigkeiten der Dienstleister im Bereich Bodenabfertigung an den Satellitengebäuden für die Passagierabfertigung, da die Flächen im Wesentlichen als Dispositions- und Bereitstellungsflächen dort vorgesehen werden. Durch die Tätigkeit von mehreren Dienstleistern mit breitem Aufgabenspektrum und den sehr begrenzt zur Verfügung stehenden Abstellflächen für Bodengeräte an den Flugzeugabstellpositionen entstünden ohne die auszuweisenden Flächen bei längeren Abstell- und Ruhezeiten Betriebsstörungen. Durch die Anordnung der Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 jeweils nördlich und südlich an den Enden der Satelliten werden Kreuzungsverkehre im Vorfeldbereich vermieden.

Im Bereich der ausgewiesenen Bauflächen SF 5-1, SF 5-2, SF 5-3 und SF 5-4 ist - soweit funktionsbedingt bzw. durch die Realisierung des Vorhabens in Baustufen notwendig - die temporäre Einrichtung von Flugbetriebsflächen erforderlich.

2.2.4 Vorfeld

Die erweiterten Vorfeldflächen sind erforderlich. Die Erweiterung der Vorfeldflächen steht in direktem Zusammenhang mit einer sicheren und flüssigen Abwicklung des Rollverkehrs. Im Rahmen der Bewertung von funktional-betrieblichen Prämissen hinsichtlich der Nutzung von Flugzeugrollbahnen und der Andienung von Flugzeugabstellpositionen war es notwendig, die Auslegung der Flugbetriebsflächen mit den bestehenden Rollbahnbeziehungen anzupassen.

Die Verschiebungen der Vorfeldrollgassen (P1, P2, Q1, Q2, R) und die Neuentstehung der Vorfeldrollgassen (S, QC, PC, VC) mit ihren Anpassungen der Kreuzungsbereiche mit den Rollbahnen (A, B, C, D) und den Schnellabrollbahnen (M1, N1, L3), aufgrund der Verlängerung der Vorfeldrollbahnen E und F bis zur Vorfeldrollgasse S und der Ost-Verschiebung des 2. Satelliten, sind nachvollziehbar und dienen der Nutzungsoptimierung des Vorfelds.

Die Ausweisung von zwei zusätzlichen Ost-West-Rollbahnen reduziert den Kontroll- und Koordinierungsaufwand zwischen Flugsicherung und Vorfeldkontrolle. Es wird erreicht, dass die Flugsicherung nicht zusätzliche und vor allem vermeidbare Koordinierungs- und Flugzeugführungsaufgaben wahrnehmen muss. Die Maßnahme vereinfacht den betrieblichen Ablauf beim Flugzeughandling am Boden erheblich und trägt zur Erhöhung der Sicherheit bei, da der gesamte Bereich des Vorfeldes vom Hauptterminal bis hin zum Hangarbereich von einer Kontrollinstanz, der Vorfeldkontrolle, allein verantwortlich geführt werden kann. Durch die Ausweisung der zwei zusätzlichen Vorfeldrollbahnen kann die FBS die

Voraussetzung dafür schaffen, die betriebliche Sicherheit am Flughafen durch Minimierung der Schnittstellen zwischen den wichtigsten Flugzeugführungsinstanzen zu erhöhen.

Aufgrund der zwei zusätzlichen Ost-West-Rollbahnen und der zusätzlichen Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 ist es erforderlich, die Anordnung der Flugzeugabstellreihen derart anzupassen, dass die Aufstelllänge für Flugzeuge annähernd gleich bleibt. Um die durch die zusätzlichen Ost-West-Rollbahnen und die Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 für die Abstellung von Flugzeugen entfallende Fläche zu kompensieren, muss eine zusätzliche Aufstellreihe im Midfield angeordnet werden. Im Zuge dessen wird die westliche Vorfeldkante in Richtung Westen verschoben.

2.2.5 Höhenkonzept

Diese Maßnahme ist erforderlich. Ziel des angepassten Höhenkonzepts ist eine ausgeglichene Mengenbilanz für die Auf- und Abtragsmengen bei Erdarbeiten unter Berücksichtigung der durch Einbauten verdrängten Bodenmengen. Mit der 5. Planänderung wurde ein optimiertes Höhenkonzept umgesetzt, das einen Höhenverbund über das gesamte Rollfeld und Midfield herstellte. Dieses Konzept wurde für das Änderungsvorhaben in westlicher Richtung fortgeführt. In der technischen Planung der Vorfeldflächen werden die Zwangspunkte der Höhenplanung und der Anschluss an die Baufläche SF 1 umgesetzt. Die funktionellen Anforderungen, die sich aus der vorgesehenen Wartungs-, Betankungs-, Enteisungs- und Flächenenteisungsnutzung sowie den Flugzeugrollbeziehungen ergeben, sind berücksichtigt. Der ICAO-konforme Höhenverbund ist gewährleistet.

2.2.6 Entwässerung

Die Anpassung der Entwässerung ist erforderlich. Das Entwässerungskonzept der Flugbetriebsflächen aus der Planfeststellung wird unverändert übernommen. Die Ableitung erfolgt in separaten Systemen je nach spezifischer Nutzung der befestigten Flächen und entsprechender Behandlung. Durch Anpassungen am Entsorgungssystem innerhalb des Flughafens wird ausgeschlossen, dass planfestgestellte Einleitbedingungen in natürliche Gewässer angepasst oder verändert werden müssen.

Die Entwässerung, die Ver- und Entsorgung sowie die Enteisung, Betankung, Rollführung und die verkehrliche Einbindung werden unter Berücksichtigung der Funktion des Gesamtflughafenareals umgesetzt und angepasst.

Änderungen entstehen durch die geänderte Faltung des Vorfeldes sowie durch das ergänzte Hangarvorfeld im Westen. Des Weiteren sind Änderungen durch die Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 und die Auswirkungen bezüglich der Baufläche für die Flugsicherung zu berücksichtigen.

Durch die geänderte Faltung des Vorfeldes hat sich die Fläche des Einzugsgebietes für Regenwasser Klasse C geringfügig reduziert. Auswirkungen auf die Dimensionierung des zentralen Bodenfilters BF 3, an den die Flächen des Vorfeldes der Regenwasserklasse angeschlossen sind, gibt es somit nicht. Auswirkungen auf die Bereiche außerhalb des Flughafengeländes ergeben sich ebenfalls nicht. Grenzwerte und Abflussmengen bleiben unverändert.

Die Fläche, auf denen im Winter Flächenenteisungen durchgeführt werden (Regenwasser Klasse B) vergrößert sich. Da diese zusätzliche Fläche an den zentralen Bodenfilter BF 2 angeschlossen wird, muss dieser neu bemessen werden. Im Ergebnis der Bemessung ist vorgesehen, südlich der zentralen Versickerungsmulde den Bodenfilter BF 2b zu errichten, der bisherige Bodenfilter BF 2 wird zukünftig als Bodenfilter BF 2a bezeichnet.

Das Kanalnetz, das als Stauraumkanal für die Aufnahme eines fünfjährigen Niederschlagsereignisses ausgebildet werden soll, wird an die geänderten Flächen angepasst.

2.2.7 Unterflurbetankung

Aufgrund der Anpassung des Vorfeldbereiches und des Höhenkonzeptes werden in mehreren Bereichen Anpassungen der Verläufe der Hydrantenleitungen, der Flugbetriebsstoffversorgung sowie der Lage und Positionen der Ventilschächte und Hydrantenpits notwendig.

2.3 Zusammenfassung

Die Planrechtfertigung für den Antrag der FBS ist gegeben. Maßgeblich war hier nicht, ob die Maßnahme unausweichlich notwendig ist, sondern dass diese vernünftigerweise geboten ist. Diese Voraussetzung liegt vor.

3 Abwägung

Gegenstand der Abwägung sind die durch das Änderungsvorhaben aufgeworfenen Belange.

In die Abwägung sind insoweit die Belange einzustellen, die durch eine Änderung gegenüber dem Zustand vor der Planfeststellung nachteilig betroffen werden. Hingegen bedarf keiner besonderen Rechtfertigung die Abweichung von dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss. Die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses genügt dem Abwägungsgebot, wenn das Vorhaben, so wie es jetzt geplant ist, mit denselben Erwägungen abwägungsfehlerfrei hätte zugelassen werden können, wenn es sogleich zur Entscheidung gestellt worden wäre (vgl. BVerwG Urteil vom 17.12.2009 Az. 7 A 7/09).

Das ist hier der Fall. Insbesondere zum Fluglärm waren die bereits festgesetzten Schutzvorkehrungen nicht zu ändern. Das Änderungsvorhaben ist nicht geeignet, das ursprünglich ausgewogene Plankonzept in Frage zu stellen.

Im Hinblick auf den Umfang der Abwägung war es daher ausreichend, auf den Zustand der Anlage abzustellen, wie er sich in Folge der Änderungsplanfeststellung ergeben wird, hierbei jedoch dann nicht sämtliche Auswirkungen des Flughafens auf seine Umgebung in die Abwägungsentscheidung einzustellen, wenn die Beeinträchtigungen bereits von den bisherigen luftverkehrsrechtlichen Erlaubnissen gedeckt sind und von dieser planfeststellungsbedürftigen Änderung des Flughafens nicht berührt werden. Dies begründet sich mit dem Umstand, dass dieser Planfeststellungsbeschluss die technische Kapazität des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld unberührt lässt.

Wie oben bereits dargestellt, resultiert aus den Veränderungen und Erweiterungen im Bereich des Vorfeldes keine Erhöhung der Kapazität, weil diese Maßnahmen auf eine Verbesserung der Funktionsbeziehungen im Bereich des planfestgestellten Vorfeldes abzielen und der Sicherheit sowie der Flüssigkeit des Rollverkehrs am Flughafen dienen, nicht jedoch auf eine Steigerung der Flugbewegungen ausgerichtet sind.

4 Raumordnung und Landesplanung

Das Änderungsvorhaben ist mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar. Insbesondere steht es mit den landesplanerischen Vorgaben in Einklang.

5 Alternativen: Operative Verfahrensänderung

Eine andere, besser geeignete Planungsalternative für das Änderungsvorhaben besteht nicht.

Insbesondere im Hinblick auf die mit dem Änderungsvorhaben angestrebte verbesserte Flugzeugführung und -lenkung am Boden ist eine operative Verfahrensänderung keine besser geeignete Maßnahme. Vielmehr würde eine bloß operative Verfahrensänderung durch erhöhten Kontrollaufwand und ggf. Beschränkungen für den Rollverkehr eine Behinderung herbeiführen. Das könnte zu Verzögerungen beim Verkehrsablauf und in der Folge zu vermeidbaren Umweltbelastungen führen. Zudem würde eine nur operative Verfahrensänderung dem Planungsansatz der Gewährleistung der Sicherheit am Flughafen nicht in gleichem Maße genügen.

Die Planfeststellungsbehörde kam daher unter Abwägung der unterschiedlichen, teilweise gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange zu der Feststellung, dass eine operative Verfahrensänderung nicht geeignet ist, die mit der Planung verfolgten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme öffentlicher oder privater Belange zu erreichen. Eine eindeutige Definition der Vorfeldbeziehungen mit dem Ziel der Gewährleistung der Sicherheit am Flughafen und Optimierung verkehrlicher Belange war insoweit gewichtiger als die dem Änderungsvorhaben entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange. Diese mussten zurücktreten.

6 Änderungsvorhaben

Das Änderungsvorhaben weist die flugbetriebliche Eignung auf. Die Anpassungen bei den Flugbetriebsflächen und die Veränderungen bezüglich der Bauflächen sind entsprechend ihrer Zweckbestimmung am Verkehrsflughafen zur sachgerechten Abwicklung des Luftverkehrs notwendig.

6.1 Flugbetriebliche Eignung

Bei der flugbetrieblichen Bewertung des Änderungsvorhabens kommt es in erster Linie auf flugtechnische und verkehrliche Gesichtspunkte an.

Die Ausweisung von zwei zusätzlichen Ost-West-Vorfeldrollbahnen reduziert den Kontroll- und Koordinierungsaufwand zwischen der DFS und der Vorfeldkontrolle der FBS. Grundsätzlich wird die Rollfeldkontrolle durch die DFS ausgeführt, die Vorfeldkontrolle durch den Flughafen oder einen Dienstleister. Es wird mit dem Änderungsvorhaben vermieden, dass die DFS bzw. der Vorfeldkontrolleur zusätzliche und vermeidbare Koordinierungsaufgaben wahrnehmen muss. Dies vereinfacht den betrieblichen Ablauf beim Flugzeughandling am Boden erheblich und trägt zur Erhöhung der Sicherheit, der Vereinfachung der Rollverkehrsabwicklung und Flüssigkeit des Rollverkehrs am Flughafen bei, da der gesamte Bereich des Vorfeldes vom Hauptterminal bis hin zum Hangarbereich der Flugzeuginstandhaltung von einer Kontrollinstanz, der Vorfeldkontrolle, allein verantwortlich geführt wird. Durch die beiden zusätzlichen Rollbahnen wird die betriebliche Sicherheit am Flughafen durch Minimierung der Schnittstellen zwischen den wichtigsten Flugzeugführungsinstanzen verbessert. Die Änderung verbessert auch die Wegeführung und bewirkt insgesamt eine Verbesserung der Rollführungsmöglichkeiten. Eine Kapazitätserhöhung findet, wie oben bereits dargestellt, dadurch nicht statt.

Die **DFS** hat aus flugsicherungstechnischer und -betrieblicher Sicht keine Einwände.

Aus Hindernisgründen bestehen gegen das Änderungsvorhaben keine Einwendungen. Gegen die Festlegung einer Höhe von maximal 79,00 m über NHN im nördlichen Teil der Baufläche SF 1 bestehen

keine Bedenken, wenn ein Abstand von mindestens 395 m zur Start- und Landebahnachse eingehalten wird. Aus Hindernisgründen bestehen gegen die Bauhöhe in der Baufläche SF 1-1 bis auf maximal 87,00 m über NHN ebenfalls keine Bedenken. Zur Prüfung der Einhaltung der maßgeblichen seitlichen Hindernisfreiflächen sind die einzelnen Hochbaumaßnahmen zur gutachtlichen Stellungnahme der DFS vorzulegen. Eine Kennzeichnung als Luftfahrthindernis ist nicht erforderlich. Zum Einsatz kommende Kräne sind gesondert zu beantragen.

Die Anforderungen der DFS an das Änderungsvorhaben konnten durch Nebenbestimmungen umgesetzt werden.

Das **BAF** teilte mit, dass die vorgelegte Planung den Aufgabenbereich des BAF insoweit berührt, als das Plangebiet im Anlagenschutzbereich einer Flugsicherungseinrichtung liegt. Der beantragten Erhöhung der maximalen Bauhöhe konnte zugestimmt werden. Die Entscheidung gemäß § 18a LuftVG, ob die Flugsicherungseinrichtung durch einzelne Bauwerke gestört werden kann, wird vom BAF getroffen, sobald die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes die konkrete Vorhabensplanung (z. B. einen Bauantrag) vorlegt.

Die Anforderungen des BAF an das Änderungsvorhaben konnten durch Nebenbestimmungen umgesetzt werden.

Die **Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB)** teilte Anforderungen mit und erteilte entsprechende Hinweise.

Es liegen keine Tatsachen vor und es sind keine Gesichtspunkte erkennbar, dass durch das Änderungsvorhaben die Sicherheit des Luftverkehrs sowie die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet werden könnte. Aufgrund der Stellungnahme der LuBB konnte auch den Belangen der Luftsicherheit durch entsprechende Hinweise und Auflagen entsprochen werden.

Die Flugbetriebsfläche, die sich östlich der Rollgasse S mit einer Breite von 61,60 m anschließt, entspricht mit ihrer Querneigung mit 1,15 % den ICAO-Richtlinien. Diese empfehlen eine Querneigung nicht größer als 1,5 % für alle Flugbetriebsflächen, ausgenommen den Luftfahrzeugstandplätzen (max. 1%). Daher war eine entsprechende Auflage zum Abstellen von Luftfahrzeugen zu erlassen.

6.2 Bauflächen

Der im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 ausgewiesene Verwendungszweck der Baufläche SF 1 und die dargelegte Nutzung werden durch das Änderungsvorhaben nicht verändert. Die Änderung der östlichen Hochbaukante der Baufläche SF 1 kollidiert nicht mit gegenwärtig im Bau befindlichen Anlagen in der Baufläche SF 1. Alle bisher vorgesehenen Nutzungen können auch weiterhin in der Baufläche SF 1 untergebracht werden.

Durch Verringerung der Gesamtfläche und dem Erfordernis, dennoch gleichzeitig die vorgesehenen Anlagen in der verbleibenden Fläche unterzubringen, wird mit dem Änderungsvorhaben der Grünflächenanteil von 30 % um 10 % reduziert. Durch einen Grünflächenanteil von 20 % sind die Voraussetzungen, eine angemessene Durchgrünung der Hochbaufläche zu erreichen, nach wie vor gegeben.

Die Verringerung der Vegetationsfläche in der Baufläche SF 1 führt zu keinen kompensationsrelevanten Einbußen. Die nicht überbauten Grundstücksflächen werden gemäß Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" als unversiegelte und gärtnerisch gestaltete Vegetati-

onsflächen angelegt, soweit keine Versiegelung aus betriebstechnischen Gründen oder aus Gründen des Grundwasserschutzes erforderlich ist. Die vorgesehenen Maßnahmen spiegeln sich im Landschaftspflegerischen Begleitplan im planfestgestellten Maßnahmenblatt, Maßnahmen-Nr. GG-FA wider: Innerhalb der genannten Bauflächen sind im Rahmen der Ersatzbaumpflanzung auf gärtnerisch gestalteten Grünflächen mindestens 1 005 Stück Bäume zu pflanzen. Auch die Fachbehörden haben diesbezüglich keine Bedenken geäußert.

Durch das Änderungsvorhaben reduziert sich zwar - aus betriebstechnischen Gründen - die absolute Flächengröße der Baufläche SF 1. Die Bemessungsgrundlage für die Ermittlung der Ersatzbäume (Ersatzbaumpflanzungen auf 20 % der Fläche) ist aber nicht die Baufläche SF 1, sondern die im Maßnahmenblatt GG-FA dargestellte Fläche für gärtnerisch gestaltete unversiegelte Grünflächen mit Baumpflanzungen im Flughafenumgriff. Diese Fläche bleibt unverändert, so dass die Ersatzbaumpflanzung nach wie vor auf 20% der Fläche erfolgen kann. Ebenso wird die Gesamtzahl der Ersatzbäume innerhalb der GG-FA-Fläche nicht reduziert.

Die Grundfläche der Baufläche SF 1 ändert sich von 400 070 m² um 83 745 m² (930,50 m x 90,00 m) auf 316 325 m². Die Baumassenzahl nach § 21 Absatz 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO) beträgt daher 8,7 gerundet 9 (2 750 000 m³ / 316 325 m²), so dass es einer gesonderten Begründung gemäß § 17 Absatz 2 BauNVO nicht bedurfte.

Die im südlichen Teil der Baufläche SF 1 befindliche Feuerwache West wird verkehrstechnisch an das Betriebsstraßensystem angebunden. Zusätzlich besitzt die Feuerwache West eine direkte Anbindung an die unmittelbar angrenzenden Flugbetriebsflächen, so dass im Alarm- und Einsatzfall eine höchstmögliche Flexibilität der Feuerwehr zur Erreichung ihres Einsatzortes sichergestellt wird. Die Anforderungen der Feuerwehr wurden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens behandelt. Die Belange der Feuerwehr sind daher ausreichend berücksichtigt. Die übrigen Feuerwachen am Flughafen sind hinsichtlich des Änderungsvorhabens bei den Feuerwehrbewegungsflächen nicht betroffen.

In der Baufläche SF 1 ist innerhalb der gekennzeichneten Fläche (Baufläche mit Höheneinschränkung / Einzelprüfung der zulässigen Höhe der Bebauung) eine maximale Höhe nach den geltenden Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb einzuhalten. Dabei sind die seitlichen Übergangsflächen, die in einer Entfernung von 150,00 m zur Startbahnmittellinie beginnen und dann mit einer Neigung von 1 : 7 steigen, zu beachten.

Bei einem Abstand zur verlängerten Bahnachse der nördlichen Start- und Landebahn von 395,00 m ist eine Bauhöhe von 32,00 m über dem neuen FBP (79,00 m über NHN) zulässig.

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

Innerhalb der Baufläche SF 1 wird eine neue Baufläche SF 1-1 für die Installation einer Rollfeld-Radaranlage ausgewiesen. Die Bauhöhe von 40,00 m über dem neuen FBP ergibt sich aus der Notwendigkeit einer freien Sicht der Antenne auf die Start- und Landebahnen, Rollbahnen und Vorfeldflächen. Insbesondere sind durch die Höhe denkbare Sichtbeschränkungen auf die südliche Start- und Landebahn und die Rollbahn A durch die Feuerwache West sowie auf die Schwelle 25R durch das Terminal zu vermeiden. Daher war eine Bauhöhe der Baufläche SF 1-1 von 40,00 m über dem neuen FBP auszuweisen.

Die Ausweisung der Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 steht dem bisherigen Nutzungskonzept für die Unterbringung der Bodenverkehrsdienste nicht entgegen. Die Erforderlichkeit der Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 ist oben bereits dargestellt. Die genannten Bauflächen dienen im Wesentlichen als Dispositions- und Bereitstellungsflächen. Hinsichtlich der neuen Bauflächen kann eine Überdimensionierung nicht festgestellt werden. Es handelt sich vielmehr um für die Abwicklung der Bodenverkehrsdienste am Flughafen übliche Anlagen. Durch die Ausweisung der Bauflächen werden den Bodenabfertigungsdiensten Flächen in ausreichendem Umfang zur Verfügung gestellt. Für jede der genannten Bauflächen ergibt sich eine Baumassenzahl unter 10. Einer gesonderten Begründung gemäß § 17 Absatz 2 BauNVO bedurfte es daher nicht.

Dem Antrag der FBS auf Zulassung der temporären Nutzung der Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 als Flugbetriebsfläche war mit diesem Planfeststellungsbeschluss zu entsprechen. Die genannten Flächen waren bereits als Flugbetriebsflächen planfestgestellt und werden erst mit diesem Planfeststellungsbeschluss als neue Bauflächen ausgewiesen. Die temporäre Nutzung der Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 als Flugbetriebsfläche soll nur als Zwischenlösung erfolgen. Bis zur Errichtung der Satelliten für die Passagierabfertigung können sonstige Flächen im Nahbereich der Flugzeugabstellpositionen für die Abstellung von Bodengeräten genutzt werden. Sobald die Satelliten aber errichtet sind, werden die Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 als Bereitstellungsfläche für Bodenverkehrsdienste benötigt.

Die Verschiebung des Satelliten 2 um 65,00 m in Richtung Osten ist dadurch begründet, dass durch Anordnung einer zusätzlichen Flugzeugaufstellreihe eine Neuanordnung der Bauflächen erforderlich ist. Eine kapazitive Änderung ist durch die Verschiebung des Satelliten nicht gegeben. Die Satelliten behalten ihre unveränderte Funktion.

6.3 Höhenkonzept

Hinsichtlich der Erforderlichkeit der Anpassung des Höhenkonzepts wird auf obige Ausführungen verwiesen. Aufgrund der Anpassungen der Höhenfestlegungen im Vorfeldbereich ergeben sich keine Auswirkungen auf den unterirdischen Bahnhof bzw. die unterirdische Trasse der Bahnführung. Die Mindestüberdeckung Tunneldecke ab Unterkante Schutzbetonschicht von 1,50 m wird gewährleistet.

6.4 Entwässerung

Hinsichtlich der Erforderlichkeit der Anpassung der Entwässerung wird auf obige Ausführungen verwiesen. Die Hangarvorfeldflächen werden entwässerungstechnisch für die Behandlung von enteisungsmittelhaltigem Oberflächenwasser ausgelegt.

7 Fluglärm

Das Änderungsvorhaben führt in Bezug auf den bisher für das Ausbauvorhaben BBI zugelassenen Flugbetrieb zu keiner Erhöhung der Flugbewegungen und der damit verbundenen, bereits bewältigten Lärmauswirkungen gegenüber der bisherigen Planfeststellung.

Die Auswirkungen der Geräusche von Luftfahrzeugen waren nur insoweit zu prüfen und abzuwägen, soweit sich Belastungen der Umgebung durch zusätzlichen Fluglärm in Folge des Planänderungsantrages ergeben.

Unter Lärmschutzgesichtspunkten war zu berücksichtigen, dass das Änderungsvorhaben bei gleicher Anzahl der Flugbewegungen und gleicher Flugstreckenbelegung eine Vergrößerung der Vorfeldfläche

in Richtung Westen, die Veränderung der Lage von bisherigen Abstellpositionen und Rollgassen sowie die Schaffung zusätzlicher Rollmöglichkeiten auf dem Vorfeld und einer zusätzlichen Aufstellreihe vorsieht. Bezüglich der Präzisierung des Luftverkehrsaufkommens erfolgte keine Veränderung der Gesamtzahlen der Flugbewegungen und der Verteilung der Flugbewegungszahlen auf die Luftfahrzeuggruppen, sondern nur eine Änderung der Zuordnung von Rollbewegungen zu Rollwegen und des Betriebs von Hilfsgasturbinen (Auxiliary Power Units, APU) auf Abstellpositionen.

Die vorhabensbedingte Zunahme des Fluglärmes liegt bei maximal 0,1 dB(A) des energieäquivalenten Dauerschallpegels. Dieses Ergebnis ergibt sich aus der Unterlage 8 „Schalltechnisches Gutachten über die Auswirkungen der Planänderung 20 auf die Fluglärmbelastung", Stand Juni 2010. Mit der genannten Unterlage übereichte die FBS das der Fluglärmberechnung zugrundeliegende Datenerfassungssystem (DES) 20XXW. Referenzfall ist die Planergänzung „Lärmschutzkonzept BBI". Prognosefall ist das Änderungsvorhaben.

Die genannte Unterlage ist methodisch nicht zu beanstanden. Die zusätzlichen Lärmemissionen durch das Änderungsvorhaben rühren von dem bereits genehmigten Flugbetrieb her. Denn der Flugbetrieb am „Ausbauvorhaben Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" ist - abgesehen von den festgesetzten flugbetrieblichen Beschränkungen und dem Auflagenvorbehalt nachträglicher Schutzanordnungen - im Rahmen der technischen Bahnkapazität unbeschränkt zugelassen.

Die durch das Änderungsvorhaben hervorgerufene Erhöhung der Lärmbelastung ist unerheblich. Deshalb stehen Belange des Lärmschutzes dem Änderungsvorhaben nicht entgegen.

7.1 Vereinbarkeit des Änderungsvorhabens mit den Belangen des Fluglärmschutzes

Das Änderungsvorhaben ist mit den Belangen des Fluglärmschutzes vereinbar. Die Belange der Betroffenen, der Träger öffentlicher Belange und Fachbehörden sind in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingegangen. Durch die bereits im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 festgesetzten Auflagen zum Flugbetrieb und durch Schallschutzauflagen zu Lasten der Träger des Vorhabens ist sichergestellt, dass Auswirkungen des Änderungsvorhabens das zulässige Maß nicht übersteigen. Soweit die Fluglärmauswirkungen unter dem zulässigen Maß bleiben, sind sie zumutbar, da die für das Änderungsvorhaben sprechenden Belange überwiegen.

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

Die bereits verfügten Betriebsbeschränkungen und angeordneten Schutzauflagen minimieren die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Änderungsvorhabens auf ein zumutbares Maß.

7.2 Ermittlung der Fluglärmbelastung

Zur Ermittlung der Unterschiede zwischen den für den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI" entsprechend den Berechnungsvorschriften der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen - 1. FlugLSV) berechneten Ergebnissen und den Ergebnissen für den Planänderungsantrag Nr. 20 hat die FBS die Unterlage 8 „Schalltechnisches Gutachten

über die Auswirkungen der Planänderung 20 auf die Fluglärmbelastung", Stand Juni 2010, eingereicht. Im genannten Gutachten wurden folgende Fluglärmkonturen neu bestimmt:

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

Des Weiteren wurde eine Neuberechnung der Fluglärmbelastung an 111 bereits im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren festgelegten Immissionsorten im Umfeld des Flughafens und zwei zusätzlichen Immissionsorten in der Ortslage Selchow durchgeführt und deren Ergebnisse mit den für die gemäß 1. FlugLSV für das Planergänzungsverfahren ermittelten Ergebnissen verglichen.

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

7.3 Veränderungen der Fluglärmbelastung durch Vergleich der Fluglärmkonturen gemäß 1. FlugLSV aus dem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss und dem Änderungsvorhaben

Beim Vergleich der gemäß der 1. FlugLSV im Rahmen des Planergänzungsverfahrens ermittelten Fluglärmkonturen von 62 dB(A) außen am Tage (Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich) sowie der Umhüllenden eines Dauerschallpegels von 50 dB(A) und des NAT-Kriteriums 6 mal 70 dB(A) außen in der Nacht (Nachtschutzgebiet) und denselben Konturen nach Planänderungsantrag Nr. 20 war festzustellen, dass diese nach Aussage des Fluglärmgutachters identisch sind. Deshalb wurde im Gutachten auf eine Darstellung der Veränderungen der Fluglärmkonturen für das Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich und das Nachtschutzgebiet verzichtet.

7.4 Veränderungen der Fluglärmbelastung durch Vergleich der Fluglärmbelastung an den ausgewählten Nachweisorten

Um eine Aussage über die sich aus dem Änderungsvorhaben ergebenden möglichen Veränderungen der Fluglärmbelastung an den vorgegebenen Nachweisorten im Umfeld des Flughafens BBI zu erhalten, wurden für diese der energieäquivalente Dauerschallpegel für den Tag und die Nacht berechnet und mit den für den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss gemäß 1. FlugLSV ermittelten Werten verglichen.

Eine Zunahme der Fluglärmbelastung durch den energieäquivalenten Dauerschallpegel in Höhe von 0,1 dB(A) am Tag ist demnach an den zwei zusätzlich betrachteten Nachweisorten Sec 4 und Sec 5 in Selchow zu erwarten. An den anderen in Selchow gelegenen Nachweisorten liegt die Zunahme der Fluglärmbelastung durch den energieäquivalenten Dauerschallpegel unter 0,05 dB(A). In der übrigen Ortslage von Schönefeld sind keine Erhöhungen des energieäquivalenten Dauerschallpegels am Tage zu erwarten. Aus dem Vergleich der für den Nachtzeitraum ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegel ergibt sich, dass eine Erhöhung von aufgerundet ca. 0,1 dB(A) ebenfalls nur an den zwei zusätzlich betrachteten Nachweisorten Sec 4 und Sec 5 zu erwarten ist.

Hinsichtlich der Höhe der Pegelwerte wird Bezug genommen auf das genannte schalltechnische Gutachten.

7.5 Einbeziehung des „neuen" Grobkonzeptes der DFS in die Differenzbetrachtung

Aufgrund des Vorschlages der DFS zur Gestaltung der An- und Abflugverfahren in der Sitzung der Kommission gemäß § 32b LuftVG (Fluglärmkommission) für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 06.09.2010 forderte die Planfeststellungsbehörde die FBS mit Schreiben vom 07.09.2010 auf, den Nachweis zu erbringen, dass auch bei Nutzung der nunmehr vorgeschlagenen Abflugverfahren keine Veränderungen der Auswirkungen des Änderungsvorhabens auf die Fluglärmbelastung im Verhältnis zu den bisher vorgelegten Ergebnissen eintreten werden.

Für die Erstellung dieses Nachweises reichte die FBS zunächst eine „Beurteilung der Auswirkungen der neuen Flugverfahren für den Flughafen BBI auf die Ergebnisse der schalltechnischen Beurteilung des Planänderungsantrages Nr. 20" ein. Ergebnis der genannten Beurteilung war, dass auch bei Einführung der neuen Flugverfahren (...) für den Planänderungsantrag Nr. 20 „keinerlei Veränderung der Differenzen der Ergebnisse der Fluglärmberechnungen zwischen den „Null-Varianten" der bisherigen und neuen Flugverfahren und dem Antrag zu erwarten" sind. „Eine äußerst geringfügige Veränderung könnte eintreten, wenn das Abkurven bereits vor dem Bahnende beginnt und sich somit die Fluglärmbelastung insbesondere für den Nordrand von Selchow vermindert."

Da die genannte Beurteilung keinen rechnerischen Nachweis enthielt, forderte die Planfeststellungsbehörde von der FBS eine neue Fluglärmberechnung nach.

Ziel der nachgeforderten Fluglärmberechnung war es, die durch das Änderungsvorhaben verursachten Pegeldifferenzen im Wege einer Differenzbetrachtung durch einen rechnerisch geführten Nachweis zu vergleichen. Ziel war nicht, den neuen Flugroutenvorschlag im Verfahren des Planänderungsantrages Nr. 20 zu behandeln. Denn die endgültige Festlegung der Flugverfahren für das Ausbauvorhaben BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wird nicht durch die Planfeststellungsbehörde, sondern durch das BAF und erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Für die Erstellung des Nachweises reichte die FBS daher ein „Schalltechnisches Gutachten über die Auswirkungen der Planänderung 20 auf die Fluglärmbelastung (DFS-Flugrouten September 2010)", Stand 28.12.2010, sowie das der Fluglärmberechnung zugrunde liegende DES 20XXW_F_1 nach.

Zur Ermittlung der Unterschiede zwischen den für den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI" mit dem neuen Grobkonzept der DFS (neue Nullvariante) berechneten Ergebnissen und den Ergebnissen für das Änderungsvorhaben mit dem neuen Grobkonzept der DFS wurde eine Neuberechnung der Fluglärmbelastung an den 113 Immissionsorten durchgeführt und die Ergebnisse beider Berechnungen verglichen.

Um eine Aussage über die sich aus dem Änderungsvorhaben ergebenden Veränderungen der Fluglärmbelastung an den 113 Immissionspunkten im Umfeld des Flughafens zu erhalten, wurden für diese Immissionspunkte der energieäquivalente Dauerschallpegel für den Tag und die Nacht berechnet und mit den für den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss gemäß 1. FlugLSV ermittelten Werten verglichen.

Hiernach ist eine Zunahme der Fluglärmbelastung durch den energieäquivalenten Dauerschallpegel in Höhe von ca. 0,1 dB(A) am Tage nur an den zwei zusätzlich betrachteten Nachweisorten Sec 4 und

Sec 5 in Selchow zu erwarten. An den anderen in Selchow gelegenen Nachweisorten liegt die Zunahme der Fluglärmbelastung durch den energieäquivalenten Dauerschallpegel unter 0,04 dB(A). In der gesamten Ortslage von Schönefeld sind keine Erhöhungen des energieäquivalenten Dauerschallpegels am Tag zu erwarten. Aus dem Vergleich der für den Nachtzeitraum ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegel ergibt sich, dass eine Erhöhung von aufgerundet ca. 0,1 dB(A) ebenfalls nur an den zwei zusätzlich betrachteten Nachweisorten Sec 4 und Sec 5 in Selchow zu erwarten ist.

Hinsichtlich der Höhe der Pegelwerte wird Bezug genommen auf das genannte schalltechnische Gutachten.

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

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

Die im schalltechnischen Gutachten, Stand Juni 2010, dargestellten energieäquivalenten Dauerschallpegelwerte erreichen tagsüber nur an drei Immissionspunkten (Gla2, Kib1, Kib3,) Werte von 70,0 dB(A) und mehr. An diesen Immissionspunkten finden aber durch das Änderungsvorhaben überhaupt keine Veränderungen statt. Nachts wird ausweislich des genannten Gutachtens an keinem der dargestellten Immissionspunkte ein Pegelwert von 70,0 dB(A) erreicht. Daher erwartet die Planfeststellungsbehörde durch das Änderungsvorhaben auch keine wesentliche Veränderung der 70 dB(A)-Kontur.

Die im schalltechnischen Gutachten, Stand 28.12.2010, dargestellten energieäquivalenten Dauerschallpegelwerte erreichen tagsüber nur an zwei Immissionsorten (Gla2, Kib 3) Werte von 70,0 dB(A) und mehr. An diesen Immissionspunkten finden aber durch das Änderungsvorhaben überhaupt keine Veränderungen statt. Nachts wird ausweislich des genannten Gutachtens an keinem der dargestellten Immissionspunkte ein Dauerschallpegelwert von 70,0 dB(A) erreicht. Daher erwartet die Planfeststellungsbehörde durch das Änderungsvorhaben auch unter Berücksichtigung der nachgeforderten Fluglärmberechnung keine wesentliche Veränderung der 70 dB(A)-Kontur.

7.7 Einwendung BvBB

Der BvBB hat zum Fluglärm im Wesentlichen Folgendes eingewandt:

Die Darstellung im als Unterlage 8 eingereichten schalltechnischen Gutachten sei zu bemängeln. Der durch das Änderungsvorhaben verursachte Bodenlärm sei nicht berücksichtigt. Eine Überprüfung des Entschädigungsgebietes Übernahmeanspruchsgebiet sei zu fordern. Es sei unbefriedigend, dass Grundstücke auf der einen Straßenseite übernommen werden, Grundstücke auf der anderen Straßenseite hingegen nicht. Die Richtigkeit der Berechnung könne nicht nachvollzogen werden. Zudem sei eine Gesamtlärmbetrachtung erforderlich.

Sinngemäß hat der BvBB eingewandt, dass sich höhere Pegeldifferenzen ergeben, da sich durch das Änderungsvorhaben die Kapazität des Ausbauvorhabens erhöhe. Im ergänzenden Schreiben vom 22.12.2010 hat der BvBB weiter ausgeführt, dass mit einem Mehr an Abwicklung auch ein Mehr an Fluglärmbelastung einhergehe. Das schalltechnische Gutachten treffe z. B. keine Aussage darüber, welche Auswirkungen eine zügigere Abwicklung der Verkehre in Spitzenzeiten auf das Maximalpegel-Kriterium für die Nachtzeit habe.

Die Einwendung des BvBB war zurückzuweisen. Mit der umfassenden Betrachtung der 111 Immissionspunkte aus der ursprünglichen Planfeststellung sowie den zwei zusätzlichen lärmkritischen Immissionspunkten Sec 4 und Sec 5 in der Ortschaft Selchow war die erforderliche Anstoßwirkung gegeben. Zudem konnte sich die Planfeststellungsbehörde durch die Betrachtung aller bisherigen Immissionspunkte ein umfassendes Bild über die Auswirkungen des Änderungsvorhabens verschaffen. Aus der dem schalltechnischen Gutachten beigefügten „Anlage Pläne Vorfeldplanung" gehen die lärmkritischen Immissionspunkte eindeutig und ihre Lage bildlich hervor.

Im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens erfolgte eine Berechnung des Fluglärmes nach der 1. FlugLSV, so dass der Bodenlärm, d.h. der Fluglärm, der von den Luftfahrzeugen ausgeht (APU und Rollverkehr), im genannten Gutachten entsprechend berücksichtigt wurde.

Wie oben bereits dargestellt, erwartet die Planfeststellungsbehörde durch das Änderungsvorhaben keine wesentlichen Veränderungen der für den Übernahmeanspruch maßgeblichen 70 dB(A)-Kontur. Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens wirkt sich das Änderungsvorhaben an keinem Immissionspunkt mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 70,0 dB(A) und mehr aus. Die genannten Pegelwerte des energieäquivalenten Dauerschallpegels von 70,0 dB(A) waren bereits im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss gegeben. Sie werden nicht durch das Änderungsvorhaben verursacht.

Angesichts der durch das Änderungsvorhaben verursachten äußerst geringfügigen Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels um 0,1 dB(A) und der Tatsache, dass keine Änderung der Straßen- oder Schienenerschließung des Flughafens mit dem Änderungsvorhaben, wie im Ursprungsverfahren, verknüpft ist, war eine Gesamtlärmbetrachtung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Wie oben bereits ausgeführt, hat die Planfeststellungsbehörde die durch das Änderungsvorhaben verursachten Fluglärmauswirkungen ermittelt und die hierzu vorgelegten Unterlagen der FBS sorgfältig geprüft. Es bestehen keine Zweifel an der korrekten Ermittlung und Darstellung der Fluglärmbelastungen. Die anerkannten Methoden der Wissenschaft haben Anwendung gefunden.

Da das Änderungsvorhaben die Kapazität des Ausbauvorhabens - wie oben dargestellt - nicht erhöht, bestehen keine Anhaltspunkte für höhere Pegeldifferenzen.

7.8 Abwägung

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

Mit dem eingereichten schalltechnischen Gutachten, Stand Juni 2010, und der nachgereichten Fluglärmberechnung unter Berücksichtigung des „neuen" Grobkonzepts der DFS für Flugverfahren bei Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln am ausgebauten Flughafen verfügte die Planfeststellungsbehörde über eine ausreichende Beurteilungsgrundlage. Die mit Antragstellung eingereichte Fluglärmberechnung auf der Grundlage des Grobkonzeptes der DFS aus dem Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" mit einer starken Bündelung der Flugwege und die nachgeforderte Fluglärmberechnung auf der Grundlage des neuen Grobkonzeptes der DFS mit einer starken Spreizung der Flugrouten decken einen weiten Bereich ab. Selbst wenn von der DFS zwischenzeitlich

neue Flugroutenvorschläge unterbreitet werden sollten, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese Zwischenlösungen durch die Erfassung des weiten Bereiches von starker Bündelung bis extremer Spreizung der Flugwege von den eingereichten Fluglärmberechnungen abgedeckt sind und keine Änderungen der Pegeldifferenzen verursachen.

Das Änderungsvorhaben führt zu keiner Steigerung der Gesamtflugbewegungen des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld. Relevante Veränderungen des Fluglärms an den nächstgelegenen Immissionspunkten, insbesondere in Selchow, finden nicht statt. Die Planfeststellungsbehörde bewertet eine durch das Änderungsvorhaben verursachte Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels von 0,1 dB(A) als geringfügig.

Auch unter Berücksichtigung des neuen Grobkonzeptes der DFS ergibt sich eine durch das Änderungsvorhaben verursachte Pegeldifferenz des energieäquivalenten Dauerschallpegels von höchstens 0,1 dB(A). Mit der nachgereichten Unterlage „Schalltechnisches Gutachten über die Auswirkungen der Planänderung 20 auf die Fluglärmbelastung (DFS-Flugrouten vom 06.09.2010)" hat die FBS den Nachweis erbracht, dass auch bei Nutzung der vorgeschlagenen „neuen" Abflugverfahren keine Veränderungen der Auswirkungen des Änderungsvorhabens auf die Fluglärmbelastung im Verhältnis zu den bisher vorgelegten Ergebnissen eintreten werden.

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

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

Die im Planfeststellungsbeschluss bereits verfügten Betriebsbeschränkungen und angeordneten Schallschutzauflagen minimieren die Fluglärmbelastung in der Umgebung des ausgebauten Flughafens auf ein zumutbares Maß. Unter Berücksichtigung des ermittelten Sachverhalts und der vorgetragenen Argumente kommt die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den Fluglärm zu dem Ergebnis, dass das Änderungsvorhaben wie beantragt planfestgestellt werden kann.

Durch die am Flughafen installierte Fluglärmüberwachungsanlage nach § 19a LuftVG wird eine entsprechende Kontrolle des Fluglärmes gewährleistet.

Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung blieb vorbehalten (vgl. Abschnitt A II 5.1.9 1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Nach eingehender Prüfung der vorgelegten schalltechnischen Gutachten ist die Planfeststellungsbehörde zur Feststellung der Vereinbarkeit des Änderungsvorhabens mit den Belangen des Fluglärmschutzes gelangt. Die äußerst geringfügigen Erhöhungen des energieäquivalenten Dauerschallpegels sind unter Berücksichtigung der vorrangigen öffentlichen Interessen am Änderungsvorhaben hinzunehmen. Hinsichtlich der Fluglärmbelastung ist durch Auflagen bereits sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen eintreten können.

8 Sonstiger Lärm

Sonstige Lärmauswirkungen durch das Änderungsvorhaben sind nicht zu erwarten.

Da mit dem Änderungsvorhaben keine Straßen oder Schienenanlagen behandelt werden, kommen zusätzliche Auswirkungen durch Straßen- und Schienenlärm nicht in Betracht. Unter Berücksichtigung der bereits im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 verfügten Auflagen zum Baulärm sind unzumutbare Beeinträchtigungen durch das Änderungsvorhaben nicht zu befürchten. Das Änderungsvorhaben hat keine lärmrelevanten technischen Anlagen zum Gegenstand, die nicht bereits mit dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss bewältigt wurden. Insbesondere ist bereits die Art der baulichen Nutzung der Baufläche SF 1 für „Luftfahrtinstandhaltung" vorgesehen. Flughafennahe Wohnbau- und Gewerbeflächen in Selchow werden im Übrigen durch den Gebäudekomplex der Baufläche SF 1 abgeschirmt.

Unter Berücksichtigung der sehr geringfügigen Erhöhung des Fluglärmes in Höhe eines energieäquivalenten Dauerschallpegels von höchstens 0,1 dB(A) und keinen sonstigen zu erwartenden Lärmauswirkungen des Änderungsvorhabens war eine Gesamtlärmbetrachtung nicht erforderlich.

9 Luftreinhaltung

Das Änderungsvorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Vorhabensbedingte wesentliche negative lufthygienische Auswirkungen, wie Gesundheitsgefahren oder erhebliche Nachteile der Belastungen für Mensch und Natur, sind nicht zu erwarten. Diese Beurteilung beruht auf der von der FBS als Unterlage 9 eingereichten „Untersuchung der Luftschadstoffsituation und Geruchssituation Planänderungsantrag Nr. 20", Stand 18.06.2010. Ziel der Untersuchung war, die emissionsseitigen Auswirkungen des Änderungsvorhabens zu untersuchen und zu bewerten. Die Bewertung ergab, dass die zu erwartenden, aufgrund ihrer Geringfügigkeit nicht messbaren Zusatzbelastungen dem Änderungsvorhaben nicht entgegenstehen.

9.1 Ermittlung der Veränderungen

Ziel der „Untersuchung der Luftschadstoffsituation und Geruchssituation Planänderungsantrag Nr. 20" war, die emissionsseitigen Auswirkungen des Änderungsvorhabens zu untersuchen und zu bewerten. Zur Ermittlung der Zusatzbelastung wurde der Prognosefall (Änderungsvorhaben) mit dem Referenzfall (Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld") verglichen.

Die eingereichte Unterlage ist nachvollziehbar und methodisch nicht zu beanstanden. Es war ausreichend, auf die zu erwartende Zusatzbelastung abzustellen. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind nur bauliche, keine flugbetrieblichen Veränderungen. Eine flugbetriebliche Erweiterung findet durch das Änderungsvorhaben nicht statt. Angesichts der im Hinblick auf die zu erwartende Immissionszusatzbelastung gefundenen Ergebnisse waren zusätzliche Darstellungen in der Untersuchung nicht erforderlich.

9.2 Keine relevante Veränderung

Dem Planfeststellungsbeschluss liegt das Gutachten M 10 und die ergänzenden Stellungnahmen, letztmalig vom 04.02.2001 zugrunde, in dem die Schadstoffimmissionssituation durch den flug- und kfz-bedingten Verkehr berechnet wurde. Gemäß der Ergebnisse des Gutachtens vom 04.02.2001 werden die Grenzwerte für alle betrachteten Schadstoffe als Gesamtbelastung (Öffentlicher Kfz-Verkehr, Flugverkehr und Hintergrundbelastung) in den westlich und nordwestlich gelegenen Bereichen, es handelt sich hierbei um die benachbarten Ortsteile Waßmannsdorf und Selchow, deutlich unterschritten. Daher

wird sich nach Aussage des Fachgutachters auch durch das Änderungsvorhaben an der Luftschadstoffsituation nichts Grundlegendes ändern.

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

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

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

9.3 Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde ist nach eingehender Prüfung der vorgelegten Luftschadstoffprognose zur Feststellung der Vereinbarkeit des Änderungsvorhabens mit den Belangen der Luftreinhaltung gelangt. Im Rahmen der Abwägung waren auch die Geruchsemissionen zu berücksichtigen. Die Bewertung ergab, dass die zu erwartenden Zusatzbelastungen dem Änderungsvorhaben nicht entgegenstehen. Auswirkungen des Vorhabens auf die genannten Schutzgüter durch Luftverunreinigungen und Geruchsbelastungen sind angesichts der allenfalls sehr geringen Veränderung unwesentlich. Sie sind unter Berücksichtigung der vorrangigen öffentlichen Interessen am Änderungsvorhaben hinzunehmen. Hinsichtlich der Gesamtbelastung ist durch die Auflagen der Luftreinhaltung bereits sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen eintreten können.

10 Sonstige Auswirkungen

Die Planfeststellungsbehörde ist zur Überzeugung gelangt, dass die für das Änderungsvorhaben sprechenden Interessen gegenüber den Belangen von in sonstiger Weise Betroffenen überwiegen.

10.1 Geruchsbelästigungen

Hinsichtlich der Geruchsbelastung wird auf Punkt 6 verwiesen.

10.2 Lichtimmissionen

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

Gemäß den Darstellungen der FBS im Rahmen der als Unterlage 7 eingereichten „Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit" führt die Vorfeld- und Abstellungsbeleuchtung durch das Änderungsvorhaben zu keinen erheblichen Wirkungen sowohl in Bezug auf eine Aufhellung von Wohnbereichen als auch auf

störende Blendeffekte im Freien, da die flughafennahen Wohnbau- und Gewerbeflächen von Selchow durch den Gebäudekomplex der Baufläche SF 1 von direkter Einstrahlung abgeschirmt werden.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind erhebliche Belästigungen eher unwahrscheinlich. Dennoch auftretende Belästigungen sind aber mit den bereits festgesetzten Maßnahmen sicher zu vermeiden.

10.3 Elektromagnetische Felder

Mit dem Änderungsvorhaben wird eine neue Baufläche SF 1-1 ausgewiesen, in der ein SMR-Turm errichtet werden soll. Im Rahmen dieser Planfeststellung wird aber nur die Baufläche für den SMR-Turm festgestellt. Die konkrete Anlage ist von der Planfeststellung nicht umfasst. Der der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Standortbescheinigung lassen sich keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen des SMR-Turmes entnehmen.

11 Schienenanbindung

Aufgrund der Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes, der sich auch die Deutsche Bahn Netz AG angeschlossen hatte, werden Belange des Eisenbahn-Bundesamtes durch einen Hinweis entsprechend abgesichert.

Aufgrund der Stellungnahme der unteren Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald wurde bei Baumaßnahmen betreffend die Verschiebung des Satelliten 2 eine Auflage zur Berücksichtigung der Belange der Bahn aufgenommen.

Da sich auch im vom Änderungsvorhaben berührten Bereich der Baufläche SF 1 Schienenanlagen befinden, war die genannte Baufläche SF 1 in der Auflage zu berücksichtigen.

12 Wasserwirtschaft

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

Die von der unteren Wasserbehörde aufgestellten Forderungen wurden allesamt berücksichtigt. Nach Maßgabe der Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht unter dem Gesichtspunkt des Grundwasserschutzes sowie des Oberflächengewässerschutzes keine Bedenken gegen das Änderungsvorhaben.

12.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

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

12.2 Einvernehmen gemäß § 19 Absatz 3 WHG

Das Einvernehmen nach § 19 Absatz 3 WHG wurde seitens der **unteren Wasserbehörde** des Landkreises Dahme-Spreewald nur unter der Bedingung erteilt, dass die entsprechenden Ausführungen im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat alle Ausführungen der unteren Wasserbehörde als Auflagen in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Durch das Änderungsvorhaben werden folgende Abwasserbehandlungsanlagen erweitert bzw. geändert:

- Erweiterung des Bodenfilters 2 auf ein nutzbares Porenvolumen von ca. 55 100 m³ (laut Übersichtslageplan E1-1Ae1 vom 12.03.2010 Aufteilung in 2a mit einem Volumen von 44 200 m³ und 2b mit einem Volumen von 10 900 m³),
- Änderung von dezentralen Bodenfiltern (laut Übersichtsplan E3-1Ae1 vom 12.03.2010).

Entgegen der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald handelt es sich nicht um die Errichtung von weiteren dezentralen Bodenfiltern, sondern um eine Verschiebung und Anpassung der dezentralen Bodenfilter.

Dazu musste Abschnitt **A II 12.2** des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 „Wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 18b WHG i. V. m. § 71 Absatz 2 BbgWG" entsprechend angepasst werden. Aus wasserrechtlicher Sicht bestanden seitens der unteren Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald bei Beachtung und Einhaltung der bereits im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss festgelegten Auflagen und gegebenen Hinweisen keine Bedenken hinsichtlich der Errichtung bzw. Erweiterung der genannten Anlagen.

Weiterhin musste Abschnitt **A II 12.3.1** des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 aufgrund der Änderung des WHG und der geänderten Pläne angepasst werden.

Das Entwässerungskonzept der Flugbetriebsflächen aus der Planfeststellung wird unverändert übernommen. Die Ableitung erfolgt in separaten Systemen je nach spezifischer Nutzung der befestigten Flächen und entsprechender Behandlung. Durch Anpassungen am Entsorgungssystem innerhalb des Flughafens wird ausgeschlossen, dass planfestgestellte Einleitbedingungen in natürliche Gewässer angepasst oder verändert werden müssen. Da sich die Faltung des Vorfeldes ändert, verändert sich die Zuordnung der Flächen zu den Regenwasserklassen entsprechend. Das Ableitungssystem wird an die veränderte Topologie und unter Berücksichtigung der jeweiligen Flächenzuordnung angepasst.

Wie in Kapitel 4.6 des Technischen Berichts und im Schreiben der FBS vom 29.03.2010 dargelegt, sind auf allen Vorfeldpositionen Flugzeugbetankungsvorgänge und dezentrale Enteisungsvorgänge vorgesehen. Diese Flächen sind, analog zu den bereits planfestgestellten Plänen, im Plan E 1-1 Ae1 rot dargestellt (Niederschlagswasser Klasse C). Die Ableitung des Oberflächenwassers von diesen Flächen erfolgt über die Regenwasserableitungssysteme 5xx (Flächen nördlich der Schienenanbindung) und 6xx (Flächen südlich der Schienenanbindung).

Aus konstruktiven Gründen sind auch die Flächen nördlich und südlich der Sondernutzungsflächen SF 5-1 bis SF 5-4 an die Ableitungssysteme 5xx und 6xx angeschlossen. Diese Flächen, auf denen infolge der Rollbahnen am nördlichen und südlichen Vorfeldrand keine Flugzeugbetankungen und

Flugzeugenteisungen durchgeführt werden können, sind im Plan E1-1 Ae1 in rot mit blauer Schraffur gekennzeichnet.

Die Bauflächen SF 5-1 bis SF 5-4 sind – ebenso wie die Satelliten und die Baufläche für die Flugsicherung - im Bereich des Vorfeldes an die Regenwasserableitungssysteme 1xx (Flächen nördlich der Schienenanbindung) und 2xx (Flächen südlich der Schienenanbindung) für Niederschlagswasser Klasse B angeschlossen. Analog zu dem Ansatz im ursprünglichen Planfeststellungsantrag ist für diese zentralen Flächen auf dem Vorfeld eine abflusswirksame Dachfläche von 85 % angesetzt worden, da der Platz zur Versickerung des anfallenden Niederschlagswasser in diesem Bereich nicht gegeben ist. Die Sondernutzungsflächen auf dem Vorfeld sind im Plan E1-1 Ae1 gelb dargestellt.

Blau gekennzeichnet sind im Plan E1-1 Ae1 die Flächen des Vorfeldes, auf denen im Winter Flächenenteisungen durchgeführt werden (Niederschlagswasser Klasse B).

Eine Änderung der Abflussmengen entsprechend den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 ist nicht vorgesehen.

Schließlich musste Abschnitt **A II 12.3.3** des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13.08.2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 angepasst werden. Die Gesamtflächen, die an das C-Netz angeschlossen sind, haben sich nur geringfügig verringert, so dass eine Änderung des Bodenfilters 3 nicht notwendig war. Die mit der Planfeststellung festgelegten Grenzwerte und Abflussmengen bleiben unverändert. Die Gesamtflächen, die an das B-Netz angeschlossen sind, haben sich gegenüber der Planung zum ursprünglichen Planfeststellungsantrag vergrößert (jetzt ca. 300,20 ha). Aus diesem Grund ist die Vergrößerung des Bodenfilters 2 notwendig. Allerdings bleiben die festgelegten Grenzwerte und Abflussmengen unverändert.

Damit konnten die erforderlichen Entscheidungen ergehen. Die geplante Oberflächenentwässerung, die Abwasserbehandlung und die Abwasserableitung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und der unteren Wasserbehörde als nachweislich gesichert anzusehen und entspricht wassertechnisch den allgemein anerkannten Regeln der Technik bzw. dem Stand der Technik.

Nach Maßgabe der verfügten Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht unter dem Gesichtspunkt des Grundwasserschutzes sowie des Oberflächengewässerschutzes keine Bedenken gegen das Änderungsvorhaben.

12.3 Einwendung BvBB

Der BvBB hat eingewandt, dass der Planänderungsantrag keine Untersuchung darüber enthalte, wie sich die zusätzlich zu versiegelnden Flächen auf die Abführung des Wassers in den Glasowbach auswirke.

Die Einwendung war zurückzuweisen. Durch Anpassungen am Entsorgungssystem innerhalb des Flughafens wird ausgeschlossen, dass planfestgestellte Einleitbedingungen in natürliche Gewässer verändert werden müssen. Aus dem als Unterlage 6 eingereichten technischen Bericht ergibt sich, dass die Dimensionierung der Ableitungssysteme so erfolgt, dass genügend Retentionsraum im Kanalsystem oberhalb der Pumpwerke bzw. der Leichtflüssigkeitsabscheider vorhanden ist. Der Nachweis hierüber ist in den Anlagen zum Technischen Bericht geführt. Die Wasserbehörden haben diesbezüglich keine Bedenken geäußert.

12.4 Flugfeldbetankungsanlage

Da sowohl für die Eignungsfeststellung als auch für die Erlaubnis nach der BetrSichV eine technisch detaillierte Ausführungsplanung erforderlich ist, die im derzeitigen Verfahrensstadium noch nicht vorliegt, ergeht der Planfeststellungsbeschluss insoweit vorbehaltlich der Durchführung der Eignungsfeststellung bzw. Erteilung der Erlaubnis nach BetrSichV.

Zu Abschnitt A II 12.8.1 des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 waren aber aufgrund der Stellungnahmen der unteren Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald im Beteiligungsverfahren schon jetzt ein Hinweis und allgemeinen Auflagen in Bezug auf die Anpassung der Flugfeldbetankungsanlage aufzunehmen.

12.4.1 § 74 Absatz 3 VwVfG

§ 74 Absatz 3 VwVfG eröffnet die Möglichkeit, für den Fall, dass eine Entscheidung über einzelne, abtrennbare Teile noch nicht getroffen werden kann, den Planfeststellungsbeschluss insoweit unter Vorbehalt einer abschließenden Entscheidung zu stellen und stellt damit eine Ausnahme vom Grundsatz der Einheitlichkeit der Planfeststellung dar. Voraussetzung der Vorbehaltsentscheidung ist, dass eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist.

Das ist hier aufgrund des Planungsstandes der Fall. Die für die Eignungsfeststellung und das Verfahren nach § 13 BetrSichV erforderliche Detailplanung kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen.

Aufgrund des vorgelegten Gutachtens der DEKRA und der fachbehördlichen Stellungnahmen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass die verfahrensgegenständliche Anpassung der Flugfeldbetankungsanlage insgesamt realisierbar ist und die erforderlichen Feststellungen getroffen werden können, wenn die in der ursprünglichen Planfeststellung aufgeführten Hinweise Berücksichtigung finden. Das Landesamt für Arbeitsschutz stimmte dem Änderungsvorhaben zu. Auch die Flughafenwerkfeuerwehr bewertete das Änderungsvorhaben positiv.

Es ist daher davon auszugehen, dass der Umsetzung der Anpassung der Flugfeldbetankungsanlage keine rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen, die nicht in der Abwägung zurückstehen müssen.

12.4.2 Einwendung TOTAL Deutschland GmbH

Die von der Anhörungsbehörde beteiligte TOTAL Deutschland GmbH wandte mit Schreiben vom 24.11.2010, eingegangen bei der Anhörungsbehörde am 06.12.2010, ein, dass sicherzustellen sei, dass auf ihrem Grundstück die Entsorgung des Schmutz- und Regenwassers auch zukünftig für die bestehende sowie die geplante Nutzung des Grundstückes weiter über die vorhandenen Leitungen erfolge und die Nutzung der vorhandenen Leitungen bestehen bleibe.

Die Einwendung war zurückzuweisen. Die Entsorgung des Schmutz- und Regenwassers ist nicht Gegenstand des Änderungsvorhabens. In ihrer Erwiderung auf die genannte Einwendung zeigte sich die FBS gleichwohl mit einer befristeten Indirekteinleitung von Schmutz- und Regenwasser in die Systeme des Flughafens bis längstens 31.12.2013 einverstanden.

13 Natur und Landschaft

Die Planfeststellungsbehörde ist zur Überzeugung gelangt, dass das Änderungsvorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist. Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind angemessen berücksichtigt.

13.1 Naturschutzrechtliche Verbote

Dem Änderungsvorhaben stehen keine naturschutzrechtlichen Verbote entgegen. Gesetzlich geschützte Biotope kommen im Planänderungsbereich nicht vor. Vielmehr wurden für den Bereich des Änderungsvorhabens bereits im Rahmen der ursprünglichen Planfeststellung alle Biotope als Totalverlust durch Versiegelung und Flächenbeanspruchung berücksichtigt. Durch das Änderungsvorhaben erfolgen keine weiteren Inanspruchnahmen von Biotopen oder Einzelbäumen.

13.2 Öffentlicher Belang - Integritätsinteresse von Natur und Landschaft

Bei der Planfeststellung waren alle von dem Änderungsvorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen zu ermitteln und ihre Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange durch die in §§ 1, 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen waren untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen.

Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen, Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden (§ 1 Satz 3, § 3 Absatz 1 Nr. 8 Bundes-Bodenschutzgesetz).

Diesen Erfordernissen wird die beantragte Änderungsplanung gerecht. Auf Grund der vorgelegten Unterlagen und der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden die Umweltauswirkungen des Änderungsvorhabens dargestellt und bewertet. Die naturschutzrechtlichen Gebote, insbesondere das Minimierungsgebot, wurden eingehalten. Die Abwägung führte hier zu dem Ergebnis, dass durch diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss zwar Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in erheblicher Weise betroffen sind, die negativen Auswirkungen jedoch durch die Zahlung einer Ausgleichsabgabe und damit verbundene Auflagen ausreichend kompensiert werden können, im Übrigen auch wegen der luftverkehrlichen Bedeutung des Vorhabens zurückstehen müssen.

13.3 Eingriffsregelung

Mit dem Änderungsvorhaben sind Veränderungen in der Gestalt und Nutzung von Grundflächen verbunden, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigen können. Es liegt somit ein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Absatz 1 BNatSchG vor.

Insbesondere die zusätzliche Überbauung und Versiegelung in Höhe von ca. 80 000 m² tragen hierzu bei. Auch wird durch das Änderungsvorhaben die Entwicklung von Lebensraum auf dem Flugplatz und in bestimmten Beziehungen in seinem Umfeld eingeschränkt.

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

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

In ihrer Grundkonzeption gehört die Eingriffsregelung zu den abweichungsfesten allgemeinen Grundsätzen des Naturschutzes i.S.d. Artikel 72 Absatz 3 Nr. 2 Grundgesetz (GG).

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln.

Vorliegend war eine eigenständige naturschutzrechtliche Abwägung gemäß § 15 Absatz 5 BNatSchG zu treffen, da die mit dem Änderungsvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft nicht ausreichend ausgleichbar sind.

13.3.1 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen bei Eingriffen zu unterlassen, stellt striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten.

Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Absatz 1 Satz 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

Das Änderungsvorhaben mit seinen zwingend mit ihm verbundenen Auswirkungen ist am beantragten Standort erforderlich, räumliche Alternativen sind nicht ersichtlich. Eine rein operative Verfahrensänderung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine zumutbare Alternative, da sie nicht in gleichem Maße die Sicherheit und Flüssigkeit des Rollverkehrs am Flughafen gewährleistet.

Gemäß § 17 Absatz 2 Brandenburgisches Naturschutzgesetz (BbgNatSchG) ergehen Entscheidungen über die Vermeidung und Kompensation von Eingriffen, soweit für sie Konzentrationswirkung nach § 75 VwVfG gilt, im Benehmen mit der (jeweils gleichgeordneten) Naturschutzbehörde.

Das Benehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) wurde hergestellt.

Das zuständige MUGV ist von der Anhörungsbehörde entsprechend beteiligt worden. Aus Sicht der obersten Naturschutzbehörde war lediglich die geänderte Flächenbilanz hinsichtlich der versiegelten Fläche zu beachten.

13.3.2 Minimierungsgebot

Das Änderungsvorhaben orientiert sich am naturschutzrechtlichen Minimierungsgebot.

Die Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine andere Ausbauvariante noch durch anderen zumutbaren Aufwand verringern. Die zusätzlichen Versiegelungsflächen knüpfen an den vorhandenen Bestand der Vorfelder an; die baulichen Änderungen orientieren sich an der Lage der bereits planfestgestellten Funktionsbauten.

13.3.3 Darstellung der Beeinträchtigungen

Das Änderungsvorhaben ist mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Es verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen:

- Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes durch Überbauung und Versiegelung; hieraus ergeben sich Beeinträchtigungen der Lebensraumstrukturen und des landschaftlichen Funktionsgefüges. Insoweit steht auch weniger Versickerungsbereich als bisher zur Verfügung.
- Verringerung der Vegetationsfläche in der Baufläche SF 1 von 30 % um 10 % auf 20 %
- Die klimatische Ausgleichswirkung des Bodens wird bei Versiegelungen eingeschränkt oder unterbunden.

13.3.4 Kein Ausgleich oder Ersatz

Die dargestellten Beeinträchtigungen sind nicht auszugleichen oder zu ersetzen. Im betroffenen Naturraum sind keine realen Kompensationsmaßnahmen verfügbar, die nachweislich geeignet sind. Die Planfeststellungsbehörde war sich ihres im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung anzustellenden Ermittlungs- und Prüfaufwandes bewusst. Sie hat geprüft, ob mögliche Ausgleichs- und Ersatzflächen vorhanden sind, konnte im Ergebnis aber keine geeigneten Flächen ermitteln.

Der Verursacher eines Eingriffs ist gemäß § 15 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Absatz 2 Satz 2 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigenden Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Absatz 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts im dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dürfen nur solche Flächen in Anspruch genommen werden, die sich für diesen Zweck objektiv eignen. Damit kommen nur solche Flächen in Betracht, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Diese Voraussetzung erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren als ökologisch höherwertig einstufen lässt (BVerwG Urteil vom 23.08.1996 Az. 4 A 29.95; BVerwG Beschluss vom 07.07.2010 Az. 7 VR 2/10). Landwirtschaftlich genutzte Grün- und Ackerflächen sind generell von begrenztem ökologischen Wert

und deshalb aufwertungsfähig (BVerwG Urteil vom 15.01.2004 Az. 4 A 11.02; BVerwG Beschluss vom 07.07.2010 Az. 7 VR 2/10).

Neben diesen naturschutzfachlichen Voraussetzungen muss eine planfestgestellte Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme wegen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen. Wird für eine Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahme auf privates Grundeigentum zugegriffen, muss dies das mildeste Mittel zur Erfüllung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsverpflichtung darstellen. Daran fehlt es, sofern Kompensationsmaßnahmen - insbesondere Ersatzmaßnahmen - im Rahmen der naturschutzfachlichen Gesamtkonzeption an anderer Stelle ebenfalls (vergleichbaren) Erfolg versprechen, bei der Gesamtschau aber den Vorteil bieten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt werden (BVerwG Urteil vom 18.03.2009 Az. 9 A 40.07; BVerwG Beschluss vom 07.07.2010 Az. 7 VR 2/10). Der Schutz des Eigentums (Artikel 14 Absatz 1 Grundgesetz) gebietet es, Ausgleichs- und Ersatzflächen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen, wenn diese naturschutzfachlich gleich geeignet sind (ständige Rechtsprechung; BVerwG Urteil vom 01.09.1997 Az. 4 A 36.96; Beschlüsse vom 09.10.2003 BVerwG 9 VR 10.03 und vom 11.11.2008 BVerwG 9 A 52.07; Beschluss vom 07.07.2010 Az. 7 VR 2/10).

Gemäß § 15 Absatz 3 BNatSchG, der unter Berücksichtigung von § 74 BNatSchG anwendbar ist, ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass diese Flächen aus der Nutzung genommen werden.

13.3.4.1 Überprüfung von Entsiegelungspotentialen

Aufgrund der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald unternahm die FBS eine aktuelle Überprüfung eventueller Entsiegelungspotentiale.

Aufgrund der dargestellten Nachforderung der unteren Naturschutzbehörde teilte die FBS mit, dass sie keine Grundstücke besitzt, die Entsiegelungspotentiale aufweisen. Im Zuge der Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes - die Methodik wurde detailliert mit den zuständigen Behörden abgestimmt - wurde im Naturraum detailliert nach Entsiegelungspotentialen gesucht (Gutachterliche Einschätzung von weiteren Entsiegelungspotentialen, 1. Prüfphase, Teil A und B (Recherchen) und Teil C (Dokumentation) vom 03.12.2002 sowie 2. Prüfphase (Teil A und Teil B) vom 12.02.2004, Froelich & Sporbeck). Die Ergebnisse wurden im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 bestätigt.

Die FBS hat aus fachlicher und verfahrensrechtlicher Sicht die Möglichkeiten bewertet, das Entsiegelungspotential in konkrete Projekte einfließen zu lassen. Im Ergebnis kamen solche Maßnahmen nicht in Betracht. Denn Entsiegelungsflächen bzw. Maßnahmen, die beispielsweise von Dritten wie der BADC GmbH (BADC) angeboten werden, weisen derzeit nicht den notwendigen Entwicklungsstand bzw. Abstimmungsstand mit dem Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz auf. Zudem besteht bei diesen Flächen eine Flächenkonkurrenz zu anderen Vorhabensträgern. Da der einzel-

fallbezogene Nachweis der Eignung der Maßnahme gegenwärtig aussteht, ist eine gesicherte Umsetzung nicht gewährleistet. Daher hilft im Ergebnis auch eine Verlängerung der Realisierungsfristen für die Kompensationsmaßnahmen nicht weiter.

Die Planfeststellungsbehörde hat selbst die Möglichkeit geprüft, das Entsiegelungspotential in andere, konkrete Einzelmaßnahmen auf Grundlage der HVE umzurechnen und in bereits vorliegende Projekte einfließen zu lassen. Im Ergebnis der Prüfung kamen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen nicht in Betracht.

13.3.4.2 Datenfonds „Potentielle Entsiegelungsflächen"

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

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

Für die Anerkennung als Ausgleichsmaßnahme ist ein enger räumlicher Bezug zu den auszugleichenden Beeinträchtigungen notwendig. Es können nur Maßnahmen anerkannt werden, deren Wirksamkeit den Raum betrifft, in dem die erheblichen Beeinträchtigungen auftreten. Maßnahmen im direkten Einwirkungsbereich von betriebsbedingten Beeinträchtigungen werden nicht anerkannt. Sie gelten als Gestaltungsmaßnahmen, die ausnahmsweise als Kompensation für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes anerkannt werden können. Für Ersatzmaßnahmen ist der räumliche Bezug gelockert. Die Kompensation kann in größerer Entfernung in sonstiger Weise erfolgen. Es muss aber in jedem Fall ein räumlicher Bezug zwischen Eingriffs- und Kompensationsraum bestehen. In Brandenburg ist dieser gegeben, wenn Ersatzmaßnahmen innerhalb der gleichen naturräumlichen Region gemäß Landschaftsprogramm, vorzugsweise im betroffenen Landkreis, umgesetzt werden (vgl. HVE, Seite 20).

Die genannten potentiellen Entsiegelungsflächen befinden sich zwar im Land Brandenburg und damit innerhalb der Grenze des Naturraumes. Sie befinden sich aber nicht in der gleichen naturräumlichen Region und im Landkreis des am „Ausbauvorhaben Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" stattfindenden Eingriffes. Daher kommen sie vorliegend nicht als Entsiegelungsflächen in Betracht.

13.3.4.3 Unterlagen der BADC GmbH

Der Planfeststellungsbehörde lagen weiterhin konkrete Unterlagen der BADC zur „Abriss- und Entsiegelungskonzeption für die ehemalige MUNA (Munitionsanstalt) Töpchin" vor.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde war diese Maßnahme für das vorliegende Verfahren nicht geeignet. Diese Einschätzung wird auch von der obersten Naturschutzbehörde des Landes Brandenburg geteilt. Dies beruht auf folgenden Erwägungen:

Die genannten Maßnahmeflächen liegen gemäß Landschaftsprogramm außerhalb des vom Eingriff betroffenen Naturraums „Mittlere Mark" und entsprechen damit nicht den Anforderungen des § 15 BNatSchG. Eine Anerkennung der vorgesehenen Flächen hinsichtlich der naturräumlichen Anforderungen kann nur erfolgen, wenn im Einzelfall der Nachweis erbracht werden kann, dass aufgrund der Lage

im Nahbereich der im Landschaftsprogramm dargestellten Naturraumgrenze die Flächen ggf. dem Naturraum „Mittlere Mark" zuzuordnen sind.

Bei den vorgelegten Unterlagen handelt es sich um ein Konzept, das im Hinblick auf die Anforderungen an Darlegungen für ein Genehmigungsverfahren noch zu konkretisieren ist.

Darüber hinaus steht einer Eignung der ehemaligen MUNA Töpchin als Entsiegelungsfläche folgendes entgegen:

Aufgrund des angrenzenden FFH-Gebiets „Töpchiner See" (überlagert mit LSG- und NSG- Schutzstatus) wird im Hinblick auf die Rechtssicherheit des Verfahrens noch die Durchführung einer FFH- Vorprüfung empfohlen. Bedingt durch abrissbedingte Lärm- und Staubemissionen können Beeinträchtigungen des Schutzgebiets prinzipiell nicht ausgeschlossen werden.

Es ist noch nachvollziehbar sicherzustellen, dass keine artenschutzrechtlichen Belange gemäß § 42 BNatSchG verletzt werden. Hierzu sind die potentiell betroffenen Arten zu erfassen und hinsichtlich der Anforderungen des § 42 BNatSchG zu überprüfen. Gegebenfalls sind Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Für die Anrechenbarkeit der erhöhten Kosten des Rückbaus von Hochbauten müssen die in der HVE dargelegten Voraussetzungen hinsichtlich der Gebietskulisse erfüllt sein. Demnach muss das Abrissobjekt innerhalb eines Naturschutzgebiets, Landschaftsschutzgebiets bzw. Naturparks oder innerhalb des Biotopverbunds gem. § 1a BbgNatSchG, sofern die betroffenen Bestandteile im Landschaftsprogramm, Landschaftsrahmenplan oder Landschaftsplan dargestellt sind, liegen. Diese Voraussetzungen für die Anwendung eines flächenbezogenen Kompensationsfaktors von 2,0 werden nicht erfüllt. Höhere Faktoren, wie sie z. B. für die sog. kleinen Gebäude vorgesehen sind, können aufgrund der fehlenden Voraussetzungen sowie im Hinblick auf die Gleichbehandlung aller Eingriffsverursacher ebenfalls nicht anerkannt werden.

Wege- und Straßenflächen, die nach der Oberflächenbefestigung ihre Funktion beibehalten, können nicht als Kompensation angerechnet werden. Voraussetzung für eine Anerkennung ist die Absicherung und Erhaltung einer Nachfolgenutzung unter naturschutzfachlichen Zielsetzungen (HVE Kap. 12.6). Dies ist bei Wegeflächen nicht gegeben.

Die vorgesehene Nutzung als Wald ist für die Sicherung der Kompensationsflächen nicht ausreichend, da hierdurch nicht sichergestellt wird, dass die Kompensationsflächen dauerhaft für die Ziele des Naturschutzes erhalten werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß der Forderung der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald auch eine eventuelle Verlängerung der im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 festgelegten Realisierungsfristen für die Ausgleichsmaßnahmen geprüft. Angesichts der soeben dargestellten, derzeit noch ungeklärten Gesichtspunkte zum Konzept der BADC ergab sich hieraus jedoch keine andere Bewertung.

13.3.4.4 Hinweise aus der Beteiligung

Alternative Flächen der öffentlichen Hand oder einvernehmlich bereitgestellte Flächen von Privaten sind weder von der FBS vorgelegt noch von den Fachbehörden im Rahmen der Beteiligung gefordert oder vorgeschlagen worden.

Hinweise durch die im Land Brandenburg anerkannten Naturschutzverbände wurden im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht gegeben. Die im Land Brandenburg anerkannten Naturschutzverbände nahmen ihr Recht auf Äußerung ausdrücklich nicht wahr (Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände e.V.) bzw. gaben ausdrücklich keine Stellungnahme ab (Landesjagdverband Brandenburg).

Die Forderung der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald, die Planung und Durchführung aller Kompensationsmaßnahmen sowie die Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde von der ökologischen Baubegleitung sicherzustellen, ist bereits im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 festgelegt (Abschnitt A II 9.1.21 und A II 9.1.22).

13.3.5 Abwägung (Kompensationsinteresse)

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

Umstritten ist, ob es sich hierbei um eine planerische Abwägung oder nur um eine gerichtlich voll überprüfbare sog. nachvollziehende Abwägung handelt. Nachdem sich das Bundesverwaltungsgericht zunächst in letzterem Sinne ausgesprochen hatte (BVerwG Urteil vom 27.09.1990 Az. 4 C 44/87), schreibt es nunmehr diese Abwägung zumindest in der Planfeststellung einen der fachplanerischen Abwägung vergleichbaren Charakter zu, auch wenn die Abwägung nach § 15 Absatz 5 BNatSchG nur bipolarer Art ist (BVerwG Urteil vom 17.01.2007 Az. 9 C 1/06).

Im Übrigen ist nicht nur dann in die Abwägung einzutreten, wenn der Ausgleich und der Ersatz tatsächlich unmöglich sind, sondern auch dann, wenn dies mit unverhältnismäßigen Belastungen für die Belange Betroffener verbunden wäre. Die mit den Kompensationsmaßnahmen verbundenen nachteiligen Folgen dürfen nämlich nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg stehen. Dabei ist bei der Beurteilung der Zumutbarkeit einer Flächeninanspruchnahme für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens, sondern nur das Interesse an einem Ausgleich oder Ersatz der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ins Verhältnis zu den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für den Betroffenen zu setzen.

Die Planfeststellungsbehörde misst den hier betroffenen Belangen von Natur und Landschaft ein besonderes Gewicht zu. Durch das Änderungsvorhaben kommt es zu zusätzlichen Versiegelungen in Höhe von ca. 80 000 m². Konfliktschwerpunkt ist die Flächeninanspruchnahme des Änderungsvorhabens. Die Planfeststellungsbehörde schätzt die nicht ausgleichbare Inanspruchnahme von Böden sowohl bezogen auf das gesamte Ausbauvorhaben (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 Seite 824), als auch insbesondere in Bezug auf das vorliegende Änderungsvorhaben als verbleibenden schwerwiegenden Eingriff ein.

Auf der anderen Seite sprechen aber auch sehr gewichtige Belange für das Änderungsvorhaben. Mit ihm soll u. a. die betriebliche Sicherheit am ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld verbessert werden.

Zudem handelt es sich bei dem betroffenen Raum nicht um weitgehend unberührte Natur und Landschaft, sondern um einen Bereich, der bereits als Flughafen planfestgestellt ist. Durch die luftrechtliche Planfeststellung ist das Gebiet stark anthropogen überprägt und großflächig und grundlegend verändert worden. Am Vorhabensort und in dessen Umgebung trifft man aus diesem Grund überwiegend Biozönosen an, die als nicht besonders schützenswert gelten. Für den gesamten Bereich des Änderungsvorhabens wurden bereits alle Biotope als Totalverlust durch Versiegelung und Flächenbeanspruchung berücksichtigt.

Obwohl der Eingriff unvermeidbar und nicht ausgleichbar ist, ist die Planfeststellungsbehörde daher zusammenfassend zu der Überzeugung gelangt, dass die Interessen am Änderungsvorhaben die Belange von Natur und Landschaft überwiegen.

13.4 Ersatzzahlung

Wird ein Eingriff nach § 15 Absatz 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, so hat der Verursacher gemäß § 15 Absatz 6 Satz 1 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten. Mit dieser Regelung wird sichergestellt, dass der Verursacher unvermeidbarer, nicht kompensierbarer Eingriffe nicht besser gestellt wird als der Verursacher unvermeidbarer Eingriffe, die aber ausgeglichen oder ersetzt werden können.

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

Die Planfeststellungsbehörde hält nach wie vor einen Betrag von 7,67 EUR pro m² versiegelter Fläche für angemessen. Der von der obersten Naturschutzbehörde genannte Betrag von 7,76 EUR pro m² beruht - ausweislich einer Klarstellung des MUGV - auf einem Schreibfehler. Es ergibt sich eine Ausgleichsabgabe in Höhe von 613 707,38 EUR (80 014 m² x 7,67 EUR pro m²).

Die im Laufe des Verfahrens an die Planfeststellungsbehörde herangetragene Forderung nach Verwendung der Mittel in bestimmten Regionen war zurückzuweisen, da die aktuelle Naturschutzgesetzgebung keine nach Gemeindegrenzen aufgeschlüsselte Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz fordert.

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

13.5 Abwägung

Durch das Änderungsvorhaben sind die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege in Gestalt eines naturschutzrechtlichen Eingriffs in erheblicher Weise betroffen, aber angesichts der luftverkehrsrechtlichen Bedeutung des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld und des notwendigen Änderungsvorhabens gehen diese Belange im Rang nicht vor und werden durch die Nebenbestimmungen zu diesem Belang angemessen berücksichtigt. Im Hinblick auf die zusätzlich überbauten und versiegelten ca. 80 000 m² ist maßgeblich, dass sich diese auf dem bereits planfestgestellten Gelände des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld befinden und grundsätzlich eine Entwicklungsfläche des Flughafens darstellen. Insofern wird nicht in einen Bereich eingegriffen, der bisher von Belastungen verschont geblieben wäre.

Die Verringerung der Vegetationsfläche in der Baufläche SF 1 führt zu keinen kompensationsrelevanten Einbußen. Die nicht überbauten Grundstücksflächen werden gemäß Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" als unversiegelte und gärtnerisch gestaltete Vegetationsflächen angelegt, soweit keine Versiegelung aus betriebstechnischen Gründen oder aus Gründen des Grundwasserschutzes erforderlich ist. Die vorgesehenen Maßnahmen spiegeln sich im Landschaftspflegerischen Begleitplan im planfestgestellten Maßnahmenblatt, Maßnahmen-Nr. GG-FA wider: Innerhalb der genannten Bauflächen sind im Rahmen der Ersatzbaumpflanzung auf gärtnerisch gestalteten Grünflächen mindestens 1 005 Stück Bäume zu pflanzen. Auch die Fachbehörden haben diesbezüglich keine Bedenken geäußert.

Durch das Änderungsvorhaben reduziert sich zwar - aus betriebstechnischen Gründen - die absolute Flächengröße der Baufläche SF 1. Die Bemessungsgrundlage für die Ermittlung der Ersatzbäume (Ersatzbaumpflanzungen auf 20 % der Fläche) ist aber nicht die Baufläche SF 1, sondern die im Maßnahmenblatt GG-FA dargestellte Fläche für gärtnerisch gestaltete unversiegelte Grünflächen mit Baumpflanzungen im Flughafenumgriff. Diese Fläche bleibt unverändert, so dass die Ersatzbaumpflanzung nach wie vor auf 20 % der Fläche erfolgen kann. Ebenso wird die Gesamtzahl der Ersatzbäume innerhalb der GG-FA-Fläche nicht reduziert.

Die luftverkehrlichen Belange sind demnach gewichtiger als das natur- und landschaftsschützerische Interesse am Erhalt der in Anspruch genommenen Fläche in ihrer gegenwärtigen Gestalt und Nutzung.

14 Abfall und Altlasten

Nach dem bisherigen Erfahrungsstand und dem einzelflächenbezogenen Untersuchungs-/ Bearbeitungsstand im Altlastenkataster des Landkreises Dahme-Spreewald befindet sich im Umgriff der Planänderung eine sanierte Altablagerung, die auf den [redacted] gelegen ist und auf der Sanierungsmaßnahmen nach § 2 Absatz 7 BBodSchG durchgeführt wurden. Auf vorgenannter Altablagerung mit der Bezeichnung „E14 - wilde Bauschutt- und Baurestabfälle" (ISAL Nr. 0329610720) erfolgte im Jahr 2005 eine Beräumung und Entsorgung der oberhalb bzw. unterhalb der Geländeoberkante aufgefundenen Abfälle, so dass in diesem Zusammenhang kein Handlungsbedarf mehr besteht.

Die Anpassung der Verläufe der Hydrantenleitungen ist u. a. auf dem Gelände des im Altlastenkataster registrierten sanierten Altstandortes „N16, Tanklager Schönefeld Süd" (ISAL Nr. 0329610651) geplant. Der neue Verlauf der Leitungen auf dem Tanklagergelände ist wegen der neuen Lage der Pumpstation weitaus länger als der alte Leitungsverlauf. Es besteht die Möglichkeit, dass hier im Rahmen der Baumaßnahmen punktuell kontaminierte Bodenbereiche angetroffen werden, bei denen die gegebenen

Hinweise zum Umgang mit Bodenverunreinigungen und nicht unerheblichen Bodenbelastungen zu beachten sind.

15 Leitungen und Anlagen

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

16 Denkmalschutz

Die vom BLDAM mitgeteilte Anzeigepflicht beim Auftreten noch nicht registrierter Bodendenkmale wurde bereits als Auflage im Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 in der Fassung der 17. Planänderung vom 25. Januar 2010 übernommen. Das Denkmal Generalshotel befindet sich nicht im Planänderungsbereich und ist nicht Gegenstand des Planänderungsantrages. Bei der Darstellung im Plan der baulichen Anlagen B 3-1-Ae1-A4 sind die Gebäude im Norden des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld lediglich nachrichtlich dargestellt.

17 Beeinträchtigung der kommunalen Gebiets- und Planungshoheit: Eingriff in kommunale Planungshoheit wegen Lärmauswirkungen

Belange des Städtebaus sind durch das Änderungsvorhaben nicht in relevanter Weise betroffen. Für das Änderungsvorhaben gilt gemäß § 38 Baugesetzbuch (BauGB) der Vorrang der Fachplanung, d. h. die §§ 29 bis 37 BauGB sind nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird; städtebauliche Belange sind aber zu berücksichtigen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens war daher zu ermitteln, ob das Änderungsvorhaben mit seinen Auswirkungen hinreichend bestimmte gemeindliche Planungen stört. Es war insbesondere zu untersuchen, ob Eingriffe in die gemeindliche Bauleitplanung vorliegen, die der Planfeststellung entgegenstehen, weil wegen der Lärmauswirkungen des Änderungsvorhabens Planungen oder Entwicklungsmöglichkeiten der umliegenden Gemeinde Schönefeld eingeschränkt werden könnten.

Die Gemeinde Schönefeld wurde von der Anhörungsbehörde entsprechend beteiligt. Eine Stellungnahme wurde nicht abgegeben.

Wie bereits ausführlich dargestellt, führt das Änderungsvorhaben lediglich zu einer äußerst geringen Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels in Höhe von 0,1 dB(A). Gemeindliche Entwicklungsmöglichkeiten sind daher wegen der unwesentlichen Erhöhung des Fluglärms nicht beeinträchtigt.

Insgesamt ist festzustellen, dass - soweit Betroffenheiten bestehen - diese im Verhältnis zur Bedeutung des Änderungsvorhabens nachrangig sind.

18 Private Belange

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

Privates Grundeigentum wird durch das Änderungsvorhaben nicht in Anspruch genommen.

D Abschließende Gesamtbetrachtung

Dem Antrag der FBS war mit den sich aus dem verfügenden Teil ergebenden Einschränkungen stattzugeben.

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

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

- Gegenstand des vereinfachten Planfeststellungsverfahrens nicht die erstmalige Anlegung eines Flughafens war, vielmehr das Ausbauvorhaben BBI am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld bereits planfestgestellt ist
- das Änderungsvorhaben die Funktionsbeziehungen im Vorfeldbereich optimiert
- das Änderungsvorhaben mangels Veränderungen an den Start- und Landebahnen zu keiner Kapazitätserhöhung führt
- die durch das Änderungsvorhaben verursachte Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels unwesentlich ist und
- die zusätzliche Flächeninanspruchnahme zwar nicht unerhebliche naturschützerische und landschaftspflegerische Relevanz besitzt, sich aber andererseits die Veränderung innerhalb des planfestgestellten Flughafens als naheliegende Fortentwicklung des Ausbauvorhabens BBI am Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld darstellt.

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

E Sofortige Vollziehung

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

F Kostenentscheidung

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

Die Entscheidung ist nach §§ 2 und 3 VwKostG, §§ 1 und 2 Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i.V.m. Abschnitt V Nr. 9a Anlage Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV gebührenpflichtig.

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

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

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

G Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

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

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

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

Potsdam, den 17.02.2011

Im Auftrag

Bayr

LAND BRANDENBURG
MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDWIRTSCHAFT