



Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

„Änderung Plan der baulichen Anlagen für sonstige
Flughafeneinrichtungen SF 3 und SF 4“

36. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses

„Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“

vom 13. August 2004

in der Fassung der 35. Änderung vom 29.09.2020

vom 6. Oktober 2020

Gesch.-Z.: 41-5/01/30/112

Inhaltsverzeichnis

A	Verfügung	5
I	Feststellung der Pläne	5
1	Bauliche Anlagen und Grünordnung	5
2	Entwässerung	5
II	Entscheidungen mit Nebenbestimmungen und Hinweisen, Vorbehaltsentscheidungen, Ausnahmen und Befreiungen	5
1	Plan der baulichen Anlagen.....	5
2	Wasserrechtliche Regelungen.....	6
3	Versorgungsleitungen.....	10
4	Änderung und Auflagen aus Änderungsbeschlüssen	12
III	Kostenentscheidung	12
B	Sachverhalt	13
I	Zur Planfeststellung beantragte Vorhaben	13
II	Planfeststellungsverfahren.....	14
1	Antrag und Antragsunterlagen.....	14
2	Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und sonstiger Stellen.....	15
3	Stellungnahmen.....	15
C	Entscheidungsgründe	19
I	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	19
1	Vorliegen einer Planänderung vor Fertigstellung.....	19
2	Planänderung von unwesentlicher Bedeutung nach § 76 Abs. 2 VwVfG	19
2.1	Berühren der Belange Anderer.....	20
2.2	Kein Entfallen des Planfeststellungserfordernisses	21
2.3	Verfahren nach § 76 Abs. 3 VwVfG	21
3	Umfang der Planfeststellung	22
4	Angewandte Verfahrensvorschriften	22

5	Beteiligung	22
6	Umweltverträglichkeitsprüfung	22
II	Materiell-rechtliche Würdigung	23
1	Entscheidungsreife	24
2	Anwendbarkeit des Luftverkehrsgesetzes	24
3	Planrechtfertigung	27
4	Raumordnung und Landesplanung	29
5	Städtebau	30
6	Verkehrliche Erschließung	30
7	Alternativen	31
8	Fluglärm	31
9	Wasserwirtschaft	31
10	Natur und Landschaft	31
D	Abschließende Gesamtbetrachtung	33
E	Hinweis zur sofortigen Vollziehung	34
F	Kostenentscheidung	35
G	Rechtsbehelfsbelehrung	36

A Verfügung

Der Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 in der Fassung des 35. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 29.09.2020 wird durch diesen Beschluss wie folgt geändert, ergänzt bzw. neu gefasst.

I Feststellung der Pläne

Die Planfeststellungsbehörde stellt nach §§ 8 Abs. 1, 9 und 10 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) auf Antrag der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) folgende Pläne nach Maßgabe des Abschnitts A I „Feststellung der Pläne“ fest:

1 Bauliche Anlagen und Grünordnung

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

Plan B 3-1-Ae5-A1	Plan der baulichen Anlagen Deckblatt, Lageplan (22.10.2019)	M: 1 : 5.000
-------------------	---	--------------

2 Entwässerung

Die folgenden in Abschnitt A I 5.1 planfestgestellten Pläne der Entwässerung werden entsprechend den Deckblättern geändert:

Plan E 1-1 Ae6	Entwässerung, Entsorgungskonzept Übersichtsplan (02.10.2019)	M: 1 :10.000
Plan E 1-2 Ae5	Entwässerung, Entwässerungskonzept Systemplan (02.10.2019)	ohne

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

Die verfügten Regelungen und Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ in der Fassung der letzten Änderung gelten auch für diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss. Ergänzend wird für diesen Planänderungsbeschluss folgendes geregelt und festgesetzt:

1 Plan der baulichen Anlagen

1) Die Auflage A II 3.1 Nr. 6 wird um den folgenden Satz ergänzt:

„Für den Bereich sonstige Flughafeneinrichtungen (SF 3-1) eine maximale Bauhöhe von 92,00 m über NHN (45,00 m über dem Flughafenbezugspunkt).“

- 2) Die Auflage A II 3.1 Nr. 8 wird wie folgt geändert:

„Für den Bereich sonstige Flughafeneinrichtungen (SF 4) eine maximale Bauhöhe von 92,00 m über NHN (45,00 m über dem Flughafenbezugspunkt).“

- 3) Nach Abschnitt A II 3.6 wird folgender Abschnitt A II 3.7 ergänzt:

A II 3.7 Sonstige Flughafeneinrichtungen SF 3 und SF 4 (Midfield Garden)

- 1) Im Bereich sonstiger Flughafeneinrichtungen SF 3-1 und SF 4 sind großflächige Einzelhandelsbetriebe nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauNVO mit einer Verkaufsfläche bis 800 m² mit zentrenrelevantem Sortiment zur Nahversorgung von Flugpassagieren und Flughafenpersonal zulässig.
- 2) Die Bildung von Agglomerationen nicht großflächiger Einzelhandelbetriebe mit zentrenrelevantem Sortiment ist unzulässig.
- 3) Den zuständigen Verkehrsbehörden sind über den jeweiligen Baulastträger frühzeitig Markierungs- und Beschilderungspläne zur Abstimmung und verkehrsbehördlichen Anordnung vorzulegen.
- 4) Durch die Planung betroffene vorhandene Verkehrszeichen und -einrichtungen sind in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden, den zuständigen Trägern der Straßenbaulast bzw. deren Auftragsverwaltungen nach den anerkannten Regeln der Technik zu ersetzen.

2 Wasserrechtliche Regelungen

- 1) Auflage A II 12.2 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

„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 Ae6, E 1-2 Ae5**, E 3-1 Ae1, E 3-1 Ae1a, E 3-1 Ae1 A1, E 3-2, E 3-3 Ae1, E 3-4 Ae1, E 3-9, E 3-11 A1, E 3-11 A2, E 3-13, E 3-15, E 3-18 A1, E 3-19 A1, E 3-20 A1, E 6-33, E 6-33 A1, E 6-53, E 6-53 A1, E 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, E 1-1 T-1, E 1-2 T-1 und E 1-3 T-1 wird die wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 60 WHG sowie § 71 Abs. 2 BbgWG erteilt.“

- 2) Auflage A II 12.3.1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

„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 Ae6, E 1-2 Ae5**, 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 Abs. 1 des BbgWG erteilt.“

- 3) Auflage A II 12.3.2.1 „Dezentrale Versickerung von Niederschlagswasser von Dachflächen, Verkehrsflächen“ wird wie folgt neu gefasst:

A II 12.3.2.1 Dezentrale und teilzentrale Versickerung von Niederschlagswasser von Dachflächen, Verkehrsflächen

Für den Rückhalt und das Einleiten des auf den versiegelten Flächen des Flughafengeländes (Dachflächen, Verkehrsflächen) anfallenden, nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswassers in dezentralen und teilzentralen Versickerungsanlagen, wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG sowie §§ 28, 29 Abs. 1 erteilt.

Die Erlaubnis wird mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

- 1) Bau und Betrieb der den jeweiligen Flächen zugeordneten Regenentwässerungssysteme hat gemäß § 60 WHG, Abs. 1 und 2 so zu erfolgen, dass die Anforderungen an das Einleiten von Abwasser insbesondere nach § 57a WHG (Einhaltung Stand der Technik) erfüllt werden. Im Übrigen gelten für Bau und Betrieb die allgemein anerkannten Regeln der Technik. Die Versickerungseinrichtungen sind entsprechend der zu entwässernden versiegelten Flächen in Anlehnung an das Arbeitsblatt DWA-A 138 zu dimensionieren.
- 2) Alle Versickerungsanlagen sind auf dem Betriebsgelände anzulegen.
- 3) Die Niederschlagswasserverbringung von Verkehrsflächen kann über folgende Systeme erfolgen:
 - breitflächige dezentrale Versickerung über Bankette bzw. Mulden
 - dezentrale Versickerung in Mulden-Rigolen-Anlagen
 - teilzentrale Versickerung in Mulden-Rigolen-Anlagen
 - Versickerung über wasserdurchlässige Oberflächen
 - Versickerung mit vorgeschalteter Behandlung des Niederschlagswasserzuflusses mit CE-Kennzeichnung zugelassenen Behandlungsanlagen

Die Versickerungsanlagen dürfen zur Erhöhung der Überflutungssicherheit einen gedrosselten Notüberlauf in vorhandene Niederschlagswasserableitungsnetze haben.

Die erforderlichen Abwehrmaßnahmen bei einer Havarie mit Gefahrstoffen sind im Havariedokument im Rahmen der einzelnen Bauvorhaben, einschließlich der Handlungsanweisungen für die Flughafenfeuerwehr darzustellen. Im Ereignisfall ist unverzüglich die zuständige Wasserbehörde zu informieren.

- 4) Im Rahmen der jeweiligen Ausführungsplanungen sind gegenüber der Planfeststellungsbehörde und der zuständigen Wasserbehörde zu dokumentieren:
 - niederschlagswirksame anzuschließende undurchlässige Fläche A_u für die Dachflächen;
 - niederschlagswirksame anzuschließende undurchlässige Fläche A_u für die nicht erheblich verschmutzten Verkehrsflächen;
 - die jeweiligen Berechnungen nach DWA-Arbeitsblatt A 138 für die einzelnen Versickerungsanlagen;
 - Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA M 153;
 - Entwässerungslagepläne mit Kennzeichnung der jeweiligen Versickerungsanlagen;
 - Aussagen zum etwaigen Rückbau oder ggf. Weiternutzung von bereits vorhandenen Niederschlagsentwässerungssystemen, die sich aus der aktuellen Nutzung ergeben (z. B. Bereich SF4.2 und 4.3);

- wie die geplante Oberflächenbefestigung beschaffen ist, wie groß der Fugenanteil und die wirksame Versickerungsfläche sind;
- bis zu welcher Niederschlagsintensität (Bemessungsregen) und dem gegebenen Durchlässigkeitsbeiwert sowie der tatsächlich wirksamen Versickerungsfläche unter Berücksichtigung des Fugenanteils der Oberflächenbefestigung es nicht zu einem Oberflächenabfluss kommt;
- ob auch die Versickerung des bei allen anderen dezentralen Versickerungsbauwerken berücksichtigten 5jährigen Niederschlagswasserereignisses von einer Dauer von 15 Minuten erreicht werden kann;
- Weiterhin sind die Auswirkungen eines potentiellen Oberflächenabflusses bzw. einer Überflutung der Flächen unter Berücksichtigung der Umgebungsbebauung zu bewerten.

Grundstücksentwässerungsanlagen bzw. Außenanlagen sind so zu planen, herzustellen und zu betreiben, dass die berechneten Regenwassermengen kontrolliert und schadlos zurückgehalten werden. Die schadlose Rückhaltung und Überleitung kann auf Flächen des eigenen Grundstücks z. B. durch Hochborde oder Mulden, wenn keine Menschen, Tiere oder Sachgüter gefährdet werden, oder über andere Rückhalteräume wie Rückhaltebecken erfolgen.

Die Ausführungsplanungen sind mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen und mindestens acht Wochen vor Ausführung der einzelnen Maßnahmen vorzulegen.

- 5) Die Niederschlagswasserverbringung von Dachflächen kann über folgende Systeme erfolgen:
 - dezentrale Versickerung in Mulden-Rigolen-Anlagen, Sickerschächte
 - teilzentrale Versickerung in Mulden-Rigolen-Anlagen
- 6) Es dürfen keine Versickerungen an solchen Orten vorgenommen werden, an denen Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers nachgewiesen, bekannt oder hinreichend verdächtig sind.
- 7) Das in den Untergrund eingeleitete Niederschlagswasser muss frei von Verunreinigungen sein, welche die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Grundwassers beeinträchtigen können.
- 8) Es sind Abstände von mindestens 1 m von der Versickerungssohle bis zur Grundwasseroberfläche zu gewährleisten, bei Sickerschächten 1,5 m.
- 9) Es ist zu gewährleisten, dass die Versickerung keinen nachteiligen Einfluss auf benachbarte Gebiete, insbesondere Bebauungen, ausübt.

Zur Überwachung und Beweissicherung sind geeignete Grundwassermessstellen in den Bereichen der geplanten teilzentralen Versickerungsanlagen SF 3 und SF 4 bezüglich der Erfassung der Grundwasserstände zu errichten und in das Monitoring Grundwasser aufzunehmen.

Die Festlegung von oberen Grenzwerten und die Verortung der Messstellen hat in Absprache mit der zuständigen Wasserbehörde zu erfolgen.

Das Ergebnis dieser Absprache ist die Planfeststellungsbehörde mitzuteilen. Vor Beginn der einzelnen Baumaßnahmen sind bereits Vorschläge zu erarbeiten und mit der zuständigen

Wasserbehörde abzustimmen, mit welchen Maßnahmen bei einer Überschreitung des Grenzwasserspiegels eingeschritten werden soll.

- 10) Alle vom normalen Betrieb abweichenden Situationen der Anlagen, insbesondere Störungen oder Unfälle, die Einfluss auf das wasserwirtschaftliche System haben können, sind der zuständigen Wasserbehörde unverzüglich zu melden (Sofortmeldung). Dabei sind Zeitpunkt, Ort, Umfang, Ursache, Auswirkungen und voraussichtliche Dauer der Störung sowie die durchgeführten oder beabsichtigten Maßnahmen anzugeben.
- 11) Bei auftretenden Schäden jeglicher Art, die auf die Benutzung zurückzuführen sind, sind durch den Gewässerbenutzer unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Schadensabwehr zu treffen. Die zuständige Wasserbehörde ist zu unterrichten.
- 12) Es ist darauf zu achten, dass die Versickerungsanlagen den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen und technisch betriebsbereit sind.
- 13) Der Betreiber oder ein Beauftragter Dritter hat für den ordnungsgemäßen Betrieb der Niederschlagsentwässerungsanlagen zu sorgen und eine hinreichende Wartung, Unterhaltung, Reinigung der Anlagen durchzuführen. Die Inspektionen sind in einem Betriebstagebuch zu dokumentieren und auf Verlangen der unteren Wasserbehörde zu übergeben.
- 14) Beginn, Zwischenabnahmen und Vollendung der Bauarbeiten sind spätestens jeweils vier Wochen im Voraus der Planfeststellungsbehörde und der unteren Wasserbehörde anzuzeigen (§ 106 BbgWG).

Die Bauabnahme ist bei der Planfeststellungsbehörde und der unteren Wasserbehörde zu beantragen.

Zur Bauabnahme sind Protokolle über Funktionsprüfungen, Nachweise zur Dichtheit der Anlagen, Qualitäts- und Gütenachweise für eingesetzte Materialien, Verdichtungsnachweise und Ergebnisse der Fremd- und Eigenüberwachung, etc. sowie ein Prüfbericht der örtlichen Bauüberwachung vorzulegen.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind der unteren Wasserbehörde Bestandsunterlagen zu übergeben.

Die Anlagen dürfen erst nach Bauabnahme in Betrieb genommen werden.

- 4) Auflage A II 12.3.3 wird wie folgt geändert:

Für die Einleitung von max. 2 m³/s des von den befestigten Verkehrsflächen des Flughafens anfallenden Niederschlagswassers in den Selchower Flutgraben und von max. 1 n m³/s in den Glasowbach werden nach Maßgabe der Pläne **E 1-1 Ae6**, **E 1-2 Ae5**, E 3-1 Ae1, E 3-1 Ae1a, E 3-1 Ae1A1, E 3-2, E 3-3 Ae1, E 3-4 Ae1, E 3-9, E 3-11 A1, E 3-11 A2, E 3-13, E 3-15, E 3-18 A1, E 3-19 A1, E 3-20 A1, E 6-2, E 6-2 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 Absatz 1 des BbgWG erteilt.

3 Versorgungseleitungen

Die unter der Überschrift „A II 16.1 Genehmigung der Abwasserkanäle zur Kläranlage Waßmannsdorf“ geregelte Erlaubnis wird umbenannt und neu strukturiert. Des Weiteren werden in der Gliederungsebene A II 16.1 die Nebenbestimmungen Nr. 1), 2), 3), 4), 10) und 11) aufgehoben.

Auflage A II 16.1 wird wie folgt neu gefasst:

A II 16.1 Schmutzwasserentsorgung

A II 16.1.1 äußere Erschließung

Endzustand:

Für den Bau und Betrieb einer Druckleitung DN 900 für verschmutztes Regenwasser und einer Druckleitung DN 500 für Schmutzwasser vom Flughafen Berlin-Schönefeld zur Kläranlage Waßmannsdorf wird die wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 60 WHG und § 71 BbgWG erteilt.

Zwischenzustand:

Für den Bau und Betrieb zweier Druckleitungen DN 600 und DN 150 für verschmutztes Regenwasser und einer Druckleitung DN 400 für Schmutzwasser vom Flughafen Berlin-Schönefeld zur Kläranlage Waßmannsdorf wird die wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 60 WHG und § 71 BbgWG erteilt. Die wasserrechtliche Genehmigung ist befristet bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Druckleitung DN 900 für verschmutztes Regenwasser und DN 500 für Schmutzwasser. Das System der Druckleitungen DN 600 und DN 150 für verschmutztes Regenwasser und DN 400 für Schmutzwasser ist durch das bereits planfestgestellte System einer Druckleitung DN 900 für verschmutztes Regenwasser und DN 500 für Schmutzwasser zu ersetzen, wenn eine Ableitmenge von 500 l/s für verschmutztes Regenwasser erreicht ist.

Die Genehmigung ergeht mit folgenden Nebenbestimmungen:

- 1) aufgehoben
- 2) aufgehoben
- 3) aufgehoben
- 4) aufgehoben
- 5) Bei der Auswahl des Rohrmaterials (DL DN 900 für Niederschlagswasser) ist neben dem Auftreten möglicher Druckstöße auch die Beständigkeit gegen Formate, Acetate und Glykole zu beachten.
- 6) Für den Endzustand ist eine Druckstoßberechnung durchzuführen und bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Möglicherweise sind Ausgleichbehälter erforderlich. Es sind die erforderlichen Druckstufen entsprechend der tatsächlichen Sohlhöhen (Abgabepunkt Flughafen und Einlaufkoordinate am Klärwerk) in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde und der Kläranlage einzurichten.
- 7) Bei der Kreuzung der Druckleitungen mit den Anlagen der Deutschen Bahn AG wird durch die höhenmäßige Anordnung des Schutzrohres die vorhandene Bodensenke teilweise verbaut. Daraus resultierende Eingriffe in bestehende Systeme sind vor Baubeginn im Rahmen der Bauausführung

mit der Fachbehörde sowie der Deutschen Bahn AG zu klären. Das Ergebnis ist der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn mitzuteilen.

- 8) Für die Aufnahme und Reinigung von belastetem Niederschlagswasser auf der Kläranlage müssen mit dem Klärwerksbetreiber konkrete Mengenangaben (Zudosierung zur Kläranlage) vereinbart werden.
- 9) Die Ableitung der geplanten Abwässer zur Kläranlage Waßmannsdorf ist hinsichtlich der zu erwartenden Abwassermenge und -frachten mit der Kläranlage abzustimmen.
- 10) aufgehoben
- 11) aufgehoben
- 12) Die Trassenführungen der Druckleitungen müssen mit den gemeindlichen Planungen der Gemeinde Schönefeld abgestimmt werden.
- 13) Der unteren Wasserbehörde ist vor Errichtung der Anlagen in der Sonstigen Flughafeneinrichtung SF 7 die Zustimmung des Märkischen Abwasser- und Wasserzweckverbandes (MAWV) zur geplanten Schmutzwassereinleitung in die östlich der Grundstücksgrenze zum BER verlaufenden Abwasserdruckrohrleitung vorzulegen.

A II 16.1.2 innere Erschließung

Für den Bau und Betrieb der auf dem Flughafengelände errichteten Abwasseranlagen zur Entsorgung des anfallenden Schmutzwassers wird die wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 60 WHG und § 71 BbgWG erteilt.

Das Schmutzwasserentsorgungssystem hat folgende wesentliche Bestandteile:

- 1) Abwasserpumpwerke (APW 2 bis APW 10) inkl. Hebewerke
- 2) diverse Leitungen im Freigefälle
- 3) diverse Druckleitungen

Auflagen

- 1) Die Abwasseranlage ist nach Maßgabe des § 60 WHG zu errichten und zu betreiben.
- 2) Der Träger des Vorhabens hat der Planfeststellungsbehörde und der zuständigen Wasserbehörde während des Zwischenzustands jährlich zum Abschluss der Winterperiode über die Auslastung des Leitungssystems zu berichten.
- 3) Es ist ein Schmutzwasserbeseitigungskonzept zu erstellen. Hierbei sind eindeutige Abwassermengen zu ermitteln.
- 4) Beginn, Zwischenabnahmen und Vollendung der Bauarbeiten sind spätestens jeweils vier Wochen im Voraus der Planfeststellungsbehörde und der unteren Wasserbehörde anzuzeigen (§ 106 BbgWG).
- 5) Die Bauabnahme ist bei der Planfeststellungsbehörde und der unteren Wasserbehörde zu beantragen.

- 6) Mit dem Bauabnahmeversuchen sind folgende Unterlagen einzureichen:
 - 4) formales Antragschreiben mit Prüfbericht der örtlichen Bauüberwachung,
 - 5) Bestandsdokumentation,
 - 6) Protokolle, Prüfergebnisse.
- 7) Alle Anlagen, die zur Ausübung der mit dieser Genehmigung gewährten Befugnis dienen, sind so zu betreiben, dass sie jederzeit ihren Zweck erfüllen können.
- 8) Gemäß § 75 BbgWG in Verbindung mit den technischen Regeln zur Selbstüberwachung von Abwasseranlagen (TRSüw) ist der Zustand, die Unterhaltung und der Betrieb der Abwasserbehandlungsanlagen selbst zu überwachen.
- 9) Für die Selbstüberwachung ist eine Anweisung unter Beachtung der geltenden Unfallverhütungsvorschriften aufzustellen (Bedienungsanweisung). Sie ist bei dem jeweiligen Bauwerk oder in der zuständigen Betriebsstelle aufzubewahren.
- 10) In der Anweisung für die Selbstüberwachung der technischen Anlagen sind festzulegen:
 - 7) Umfang, Ziel und Art der Zustands- und Funktionsprüfungen,
 - 8) Zeitpunkte, zu denen die Zustands- und Funktionsprüfungen durchzuführen sind,
 - 9) verantwortliche Personen für die Durchführung der Zustands- und Funktionsprüfung,
 - 10) Adressen und Rufnummern der Personen und Dienststellen, die bei Betriebsstörungen verständigt werden müssen und von denen ggf. Unterstützung geleistet werden kann.
- 11) Der unteren Wasserbehörde sind die Ausführungsplanungen für die einzelnen Bauwerke zur Beurteilung mindestens sechs Wochen vor Baubeginn vorzulegen.

4 Änderung und Auflagen aus Änderungsbeschlüssen

Die Auflage Nr. 1 Satz 1 sowie die Auflage Nr. 1 Satz 2 des 7. Änderungsbeschlusses vom 22.12.2006 und der wortgleichen Nr. 4 des 17. Änderungsbescheides vom 25.10.2010 i. d. F. des 35. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses 29.09.2020 zum Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 wird wie folgt geändert:

„Für Parkeinrichtungen müssen innerhalb der Baufelder SF 3, SF 3-1 und SF 4 Flächen für Parkhäuser mit einer Gesamt-Bruttogeschossfläche vom 333.000 m² vorgehalten werden. Bei Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens muss die für die Eröffnungskapazität notwendige Anzahl an Parkplätzen errichtet und betriebsbereit sein.“

III Kostenentscheidung

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

B Sachverhalt

Antragstellerin für das Änderungsvorhaben ist die FBB. Sie ist zugleich Trägerin des Vorhabens. Die Flughafengesellschaft hat zur Durchführung der oben angegebenen Maßnahmen mit Schreiben vom 30.01.2020 einen Planänderungsantrag bei der Planfeststellungsbehörde gestellt.

I Zur Planfeststellung beantragte Vorhaben

Der Planänderungsantrag umfasst folgende Vorhaben:

Art der baulichen Nutzung für SF 3-1 und SF 4

Das Änderungsvorhaben betrifft die Änderung der Art der baulichen Nutzung auf den planfestgestellten Flächen SF 3 und SF 4. Innerhalb der Fläche SF 3 soll hierzu ein gesondertes Teilgebiet SF 3-1 südlich der Terminalzufahrt ausgewiesen werden, innerhalb dessen die geänderten Anforderungen berücksichtigt werden sollen.

Dabei sind folgende Nutzungsbeispiele für die SF 3-1 und SF 4 vorgesehen:

Airport Center Nutzung:

- Büro,
- Hotel,
- Kongress/Ausstellungen,
- Airlines und Verwaltungseinheiten sonstiger am Flughafen tätiger Unternehmen,
- überregional tätige Firmen und Einrichtungen, die eine direkte Terminalanbindung brauchen und die Nähe zur Luftverkehrswirtschaft suchen,
- Nahversorgung von Passagieren und Beschäftigten mit Waren, Dienstleistungen und Gastronomie.

Maß der baulichen Nutzung - Bauhöhe für SF 3-1 und SF 4

Eine weitere Änderung betrifft die im Plan der baulichen Anlagen sowie unter A II 3.1 Nr. 6 und 8 des Planfeststellungsbeschlusses planfestgestellten Bauhöhen der Flächen SF 3 und SF 4.

Die zulässige Bauhöhe von 21,00 m über dem Flughafenbezugspunkt soll an ausgewählten Punkten 45,00 m über dem Flughafenbezugspunkt erhöht werden und dient der Realisierung von Hochpunkten (sog. Landmarks) und der städtebaulichen Gliederung der sonstigen Flughafeneinrichtungsflächen SF 3-1 und SF 4 bezüglich der Airport Center Nutzungen. In der Fläche SF 3 wird die Bauhöhe ausschließlich für die neue aufgeteilte sonstige Flughafeneinrichtungsfläche SF 3-1, in der die Airport Center Nutzung lokalisiert ist, geändert. Dies entspricht einer maximalen Bauhöhe von 92,00 m über NHN.

In der sonstigen Flughafeneinrichtungsfläche SF 3 bleibt die Bauhöhe von 21,00 m über dem Flughafenbezugspunkt (68 m über NHN) erhalten.

II Planfeststellungsverfahren**1 Antrag und Antragsunterlagen**

Unter dem 30.01.2020 stellte die FBB den Antrag, den Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ zu ändern.

Der Planänderungsantrag enthält folgende Gutachten sowie gutachterliche Stellungnahmen zur Information:

- Untersuchung zur Entwicklung der terminalnahen Nutzungsstrukturen bei vergleichbaren internationalen Verkehrsflughäfen, ArGe Immobilienstrategie BER, 10.10.2019
- Flächennachweis für Sonstige Flughafeneinrichtungen und Airport Center Nutzungen in SF 3 und SF 4, FBB GmbH, 09.10.2019
- Verkehrstechnische Untersuchung BER PAA Nr. 38, Argus Stadt und Verkehr Partnerschaft mbH, 01.10.2019
- Technischer Bericht Niederschlagswasserableitung, Voigt-Ingenieure GmbH Berlin, 02.10.2019
- Technischer Bericht Nachweis der Schmutzwasserableitung zur Kläranlage Waßmannsdorf, Voigt-Ingenieure GmbH Berlin, 08.11.2019
- Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 UVPg, Bosch & Partner GmbH, 06.12.2019
- Pläne zur Information

Plan E 1-1 Ae6n	Entwässerung, Entsorgungskonzept Übersichtsplan (02.10.2019)	M: 1 :10.000
Plan E 1-2 Ae5n	Entwässerung, Entwässerungskonzept Systemplan (02.10.2019)	ohne

Antragsbegründung

Die FBB begründet Ihren Antrag im Wesentlichen wie folgt:

Der Flughafen Berlin-Schönefeld wird gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 in der Fassung seiner Änderungsbeschlüsse zum sogenannten „Single-Airport“ Berlin Brandenburg ausgebaut. Die Realisierung erfolge in Stufen und orientiere sich grundsätzlich am Bedarf für den Luftverkehrsstandort Berlin-Brandenburg und werde fortwährend durch einen intensiven Fortschreibungs- und Optimierungsprozess begleitet. Diese Weiterentwicklung erfordere auch eine Weiterentwicklung einer sogenannten Airport-City, die wie der Vergleich zu anderen internationalen Flughäfen zeige, eine wesentliche Rolle bei der landseitigen Entwicklung der Flughafenflächen spiele.

Die Planungskonzepte für hochbauliche Nutzungen in den Bereichen SF 3 und SF 4 wurden dementsprechend weiterentwickelt. In der Folge sei eine Anpassung des Planfeststellungsbeschlusses notwendig.

Das derzeitige Entwicklungskonzept für die landseitigen Flächen erfordere eine Anpassung an die heutigen Nutzungsanforderungen. Um den Standort Flughafen Berlin-Brandenburg nachhaltig als modernen Dienstleistungsstandort auch standortgerecht entwickeln zu können, reichten die in der SF 2/2 definierten Flächen für Airport Center Nutzungen nicht mehr aus und müssten deshalb erweitert werden.

Die beantragte Anpassung der Bauhöhen beruhe auf städtebaulichen Erwägungen. So sollen die neuen Nutzungsarten in sogenannten Clustern errichtet werden, die jeweils über einen Hochpunkt verfügen.

2 Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und sonstiger Stellen

Die Planfeststellungsbehörde hat folgenden Trägern öffentlicher Belange mit Schreiben vom 04.03.2020 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
- Bundesamt für Flugsicherung
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bundespolizeipräsidium
- Polizeipräsidium
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- Ministerium des Innern und für Kommunales
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Abteilung 2 - Stadtentwicklung und Wohnen
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung,
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
- Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz
- Landesamt für Umwelt
- Landesbetrieb Straßenwesen
- Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR
- Landkreis Dahme-Spreewald
- Industrie- und Handelskammer Cottbus
- Gemeinde Schönefeld
- Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband

3 Stellungnahmen

Folgende Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen haben eine Stellungnahme abgegeben:

- Landesbetrieb Straßenwesen
- Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
- Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung,
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
- Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz
- Bundespolizeipräsidium
- Landkreis Dahme-Spreewald

- Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband
- Polizeipräsidium
- Industrie- und Handelskammer Cottbus
- Landesamt für Umwelt
- Ministerium des Innern und für Kommunales
- Gemeinde Schönefeld

Die Stellungnahmen wurden der FBB mit E-Mail vom 23.04., 24.04., 30.04.2020 und 06.05., 13.05.2020 sowie 08.06. und 23.06.2020 übersandt. Diese erhielt Gelegenheit, auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen zu erwidern.

Wesentlicher Inhalt der auf Grundlage der versandten Antragsunterlagen abgegebenen Stellungnahmen war folgender:

Der **Landesbetrieb Straßenwesen (LS)** teilt mit, dass die baulichen Maßnahmen keine direkten Berührungspunkte mit den Bundesfern- und Landesstraßen haben.

Der LS bemängelt, dass die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes lediglich für die innere Erschließung auf Grundlage mehrerer Annahmen erfolgte, die jeweils den schlechtesten realistisch denkbaren Zustand abbilden. Auswirkungen auf die Prognoseverkehrsmengen und Kapazitäten der Bundesautobahn A 113 und der im Umfeld des Flughafens BER liegenden Bundes- und Landesstraßen wurden nicht untersucht.

Das **Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)** verweist zusammen mit der **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)** auf die Rechtsgrundlagen und Zuständigkeiten für die Errichtung von Hindernissen und die Prüfung der möglichen Störungen von zivilen Flugsicherungseinrichtungen und erheben im Übrigen keine Einwände gegen das Vorhaben.

Das **Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI)** sieht die Belange des Bundes in Bezug auf die Realisierung des Regierungsflughafens durch die Änderungen nicht beeinträchtigt.

Das **Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR** weist darauf hin, dass es aus seiner Sicht ungünstig ist, nicht nur auf die dezentrale Versickerung des Niederschlagswassers zu setzen, sondern auch auf eine teilzentrale Versickerung.

Das Landesbüro stellt fest, dass ein Teil der Baukörper höher errichtet werden soll, als im Planfeststellungsbeschluss festgelegt wurde. Daraus ergibt sich eine stärkere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, für die eine entsprechende Kompensation vorzusehen sei.

Die **Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL)** teilt mit, dass Belange der Raumordnung derzeit nicht entgegenstehen.

Das **Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK)** erhebt keine Bedenken gegen den Planänderungsantrag.

Das **Bundespolizeipräsidium** hat keine Einwände gegen das Vorhaben.

Der **Landkreis Dahme-Spreewald (LDS)** gab für die untere Naturschutzbehörde, die untere Wasserbehörde, die untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde, die untere Denkmalschutzbehörde, den

Prüfbereich Flughafen sowie der Straßenverkehrsbehörde eine gemeinsame Stellungnahme ab. Im Einzelnen nimmt der Landkreis wie folgt Stellung:

Die untere Naturschutzbehörde erhebt keine Einwände gegen das Vorhaben und verweist auf die Zuständigkeit des Landesamtes für Umwelt für die Entscheidung über die Eingriffsregelung.

Die untere Wasserbehörde erteilt das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. 1 Seite 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Dezember 2018 (BGBl. 1 Seite 2254) unter im Einzelnen genannten Auflagen, die überwiegend von der FBB so beantragt sind.

Die untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde erhebt keine Bedenken gegen das Vorhaben. Sie weist auf fachliche Erfordernisse beim Umgang mit Böden und Abfällen in der Bauphase hin.

Die untere Denkmalschutzbehörde nimmt die Planänderungen zur Kenntnis.

Der Prüfbereich Flughafen teilt mit, dass aus bauordnungsrechtlicher Sicht keine Bedenken bestehen.

Die Straßenverkehrsbehörde hat keine Stellungnahme abgegeben.

Der **Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband (MAWV)** hat grundsätzlich keine Bedenken und Einwände. Es wird auf die bezüglich der Schmutzwasserentsorgung bestehenden Verträge zwischen MAWV und der FBB verwiesen.

Das **Polizeipräsidium** Potsdam weist darauf hin, dass eine Verbesserung der Verkehrsqualität angestrebt werden sollte, um einen stabilen und wenn möglich freien Verkehrsfluss gewährleisten zu können. Gegebenenfalls erforderliche bauliche Veränderungen an den Zu- und Abfahrten sind rechtzeitig zu planen und umzusetzen.

Das Polizeipräsidium stimmt dem Vorhaben ohne Einwände zu. Eigene Belange der Polizei werden durch das Vorhaben gegenwärtig nicht berührt.

Die **Industrie- und Handelskammer Cottbus (IHK)** unterstützt das Änderungsvorhaben, um die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens Berlin Brandenburg zu sichern.

Das **Landesamt für Umwelt (LfU)** gibt für die Fachabteilungen Immissionsschutz, Naturschutz und Wasserwirtschaft eine gemeinsame Stellungnahme ab.

Aus Sicht der Fachabteilung Immissionsschutz bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben, da relevante Auswirkungen durch Lärm-, Licht-, Staub-, Erschütterungs- und Verkehrsemissionen auf Grund der Lage des Vorhabens und der Vorbelastung nicht zu erwarten sind.

Die Fachabteilung Naturschutz teilt mit, dass naturschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Des Weiteren teilt sie mit, dass die Belange der Eingriffsregelung gemäß §§ 14ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), des besonderen Artenschutzes gemäß § 44 BNatSchG sowie geschützter Gebiete gemäß §§ 23 - 30 bzw. §§ 31ff. nicht betroffen sein.

Aus Sicht der Fachabteilung Wasserwirtschaft werden die wasserwirtschaftlichen Belange gemäß § 126 Abs. 3, Satz 3 Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG) nicht berührt.

Das **Ministerium des Innern und für Kommunales (MIK)** erhebt keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Aus Sicht der **Gemeinde Schönefeld** ist das übergeordnete gemeindliche und klassifizierte Verkehrsnetz mit seinen Knoten, insbesondere zu den Spitzen des Tagespendelverkehrs, ebenfalls betroffen. Dieser Zusammenhang wurde nicht betrachtet, sodass der Nachweis noch zu erbringen sei.

Des Weiteren teilt die Gemeinde mit, dass sich keine Betroffenheit für die Entwässerungskonzeption ergibt, da eine teilzentrale Versickerung und eine gedrosselte Einleitung über das eigenständige System des Flughafens erfolgt.

C Entscheidungsgründe

Dem Antrag der FBB auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses konnte - eingeschränkt durch die verfügbaren 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 des 35. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses „Änderung der Nebenbestimmung A II 2.1 Ziffer 1 sowie A II 2.2 gemäß dem 32. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 27.01.2020“ vom 29. September 2020 wird daher in dem aus dem Tenor dieses Beschlusses ersichtlichen Umfang geändert.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss ist die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) als Planfeststellungsbehörde sachlich und örtlich zuständig. Dies ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) i. V. m. § 1 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg), § 10 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), §§ 1 Abs. 2, 2 Abs. 1 der Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung (LuFaLuSiZV).

I Verfahrensrechtliche Bewertung

Die Planänderung geschieht vor Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens; das Änderungsvorhaben stellt eine unwesentliche Planänderung i. S. v. § 76 Abs. 2 VwVfG dar. Es war ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, dieses konnte jedoch als vereinfachtes Verfahren nach § 76 Abs. 3 VwVfG geführt werden.

1 Vorliegen einer Planänderung vor Fertigstellung

Der hier gegenständliche Antrag auf Planänderung ist gemäß § 76 VwVfG zu behandeln. § 76 VwVfG ist anwendbar, da sich das Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ in der Phase vor Fertigstellung befindet. Weder sind die planfestgestellten luftseitigen Anlagen noch die planfestgestellten landseitigen Festsetzungen vollständig errichtet, bzw. in Betrieb genommen. Nichts Anderes gilt für den Bereich des vorliegenden Vorhabens im landseitigen Bereich zwischen den Bahnen. Auch dieser befindet sich in Bezug zur planfestgestellten Gesamtanlage in der Phase vor Fertigstellung. Die Teilmaßnahmen stellen kein eigenständiges Vorhaben dar, sondern stehen mit dem übrigen Flughafengelände in räumlichem und funktionalem Zusammenhang.

2 Planänderung von unwesentlicher Bedeutung nach § 76 Abs. 2 VwVfG

Die FBB beantragt gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 76 Abs. 2 VwVfG, den Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 zu ändern, indem die von ihr eingereichten Pläne planfestgestellt werden.

Bei dem antragsgegenständlichen Vorhaben handelt es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von § 76 Abs. 2 VwVfG.

Unwesentlich ist die Änderung insbesondere dann, wenn sie im Verhältnis zur abgeschlossenen Gesamtplanung unerheblich ist, also Umfang, Zweck und Auswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleichbleiben und nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile geändert werden sollen (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).

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 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).

Gemessen hieran hat das Änderungsvorhaben nur eine unwesentliche Änderung des festgestellten Vorhabens zum Gegenstand. Bezugspunkt ist dabei der Planfeststellungsbeschluss in seiner bisherigen Fassung insgesamt. Bezogen auf das gesamte Ausbauvorhaben am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist das hier in Rede stehende Änderungsvorhaben unwesentlich.

Mit dem Planänderungsantrag Nr. 38 zum Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ bleibt die Identität des bereits zugelassenen Vorhabens zweifellos gewahrt. Umfang, Zweck sowie Auswirkungen des Ausbauvorhabens bleiben im Wesentlichen gleich. Das Grundgefüge der Planfeststellung wird durch die Änderungsmaßnahmen, die der Sicherstellung des Planungsziels, der Konzentration auf einen Single Airport Berlin und der funktionsgerechten Bewältigung eines erwarteten steigenden Verkehrsaufkommens, dienen, nicht berührt.

Die geplanten Maßnahmen ändern auch nicht das Gesicht des Flughafens.

Das geplante Vorhaben bleibt innerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes und betrifft zudem nur einen räumlich und sachlich abtrennbaren Bereich. Ebenso greifen die landseitigen Änderungen nicht in das betriebliche Konzept ein. Es handelt sich um eine im Verhältnis zum Gesamtprojekt (Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg) untergeordnete Änderung des Maßes (Bauhöhe) und der Art der Nutzung von bereits planfestgestellten Bebauungsflächen. Die Änderungen an Art und Maß der baulichen Nutzung vermögen nicht das vorhandene Gepräge des Flughafens, welches im Wesentlichen durch die von den Start- und Landebahnen und den Terminals bestimmt ist, so zu ändern, dass dieser insgesamt eine andere Gestalt annähme.

Das Änderungsvorhaben dient der Sicherung und Stärkung des Luftverkehrsstandortes Berlin und lässt insbesondere den Abwägungsvorgang sowie das Abwägungsergebnis der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld in dessen Struktur unberührt. Es ist nicht erkennbar, dass die Genehmigungsfrage wesentlich anders gestellt worden wäre, wenn die Änderungen von vornherein in die Planfeststellung einbezogen worden wären.

2.1 Berühren der Belange Anderer

Durch das antragsgegenständliche Vorhaben kommt es zu keinen unzumutbaren Auswirkungen auf die kommunale Gebiets- und Planungshoheit. Die Gemeinde hat keine Einwände in Bezug auf ihre Planungshoheit erhoben. Die betreffenden Flächen sind in Bezug auf die planfestgestellten Nutzungen bereits seit dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss der kommunalen Planungshoheit entzogen und unterliegen insoweit dem Fachplanungsprivileg.

Das mit dem Änderungsantrag verfolgte Nutzungskonzept hält sich im Rahmen der bereits im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss verfolgten Konzeption. Die Ausweisung von Flächen zur Nutzung für

zulässigen Einzelhandel diene überwiegend zur Deckung eines flughafeninternen Bedarfes. Dieser Bedarf, der im Wesentlichen auf die Nachfrage von Passagieren und Besuchern sowie der Beschäftigten gerichtet ist, ist mittlerweile deutlich gestiegen. Durch entsprechende Auflagen ist sichergestellt, dass die in der Raumordnung niedergelegten kommunalen Interessen in Bezug auf die Verteilung von Kundenströmen und Kaufkraft gewahrt bleiben.

2.2 Kein Entfallen des Planfeststellungserfordernisses

Aus den §§ 8, 9 und 10 LuftVG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG ergibt sich kein Entfallen der gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG bestehenden Pflicht zur Feststellung des Plans.

§ 74 Abs. 7 VwVfG findet bereits insoweit keine Anwendung, als die mit diesem Bescheid zugelassene Änderung des festgestellten Plans „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vor Fertigstellung des (Gesamt-)Vorhabens derselben Bezeichnung erfolgt. Vor Fertigstellung des Vorhabens sind Änderungen des Planes zu diesem Vorhaben allein über § 76 VwVfG zu erreichen. Dieses Verständnis der Struktur des Planfeststellungsrechts ist auch insoweit konsequent, als mit Fertigstellung, d. h. mit Inbetriebnahme des Vorhabens, ein Gesamtplan vorliegen soll, unabhängig davon, ob dieser Plan in seiner ursprünglichen Gestalt umgesetzt wird oder aber als Vereinigung diverser planerischer Fortentwicklungen. Entscheidend ist, dass es einen Planfeststellungsbeschluss gibt, wie es § 74 Abs. 1 Satz 1 VwVfG bestimmt. Bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung hingegen vermag dieser letztlich festzustellende Plan aber der bereits benannten Fortentwicklung zu unterliegen; es muss lediglich am Ende der Entwicklung das stehen, was in § 74 Abs. 1 Satz 1 VwVfG als Ziel des Verfahrens bestimmt ist: Eine Gesamtheit, die als Planfeststellungsbeschluss Umsetzung finden kann und auch findet. Bis dahin allerdings findet die Fortentwicklung im Rahmen des Planfeststellungsrechts statt. Als Gegenstand dieses rechtlichen Gefüges gibt dabei § 76 Abs. 2 VwVfG die Möglichkeit, im Einzelfall von der Durchführung eines förmlichen Planfeststellungsverfahrens abzusehen. Dies wiederum geschieht auf Grund entsprechender Überzeugung, die sich die zuständige Behörde über das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen des § 76 Abs. 2 VwVfG im Einzelfall verschafft hat.

2.3 Verfahren nach § 76 Abs. 3 VwVfG

Unter den vorgenannten Umständen war trotz Planänderung von unwesentlicher Bedeutung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, dieses jedoch ohne Anhörungsverfahren und ohne öffentliche Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses (§ 76 Abs. 3 VwVfG).

Der insoweit geringere Verfahrensaufwand ist dadurch begründet und vertretbar, als das Vorhaben bereits zu einem früheren Zeitpunkt einer öffentlichen Kontrolle unterzogen wurden 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 Az.: 4 C 12/87).

Bei der gegebenen Sach- und Verfahrenslage wäre ein weiterer Informationsgewinn durch eine Beteiligung in einem förmlichen Planfeststellungsverfahren nach § 76 Abs. 1 VwVfG nicht mehr zu erwarten. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde hiervon abgesehen. Ein solches Verfahren würde nur unnötigen Kosten- und Zeitaufwand ausgelöst haben. Der Antrag, das Vorhaben planfestzustellen, beinhaltet keine Besonderheiten. Dies berechtigt dazu, das Vorhaben über ein vereinfachtes und damit beschleunigtes Verfahren zuzulassen. Daher wurde auf die Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens nach § 76 Abs. 1 VwVfG verzichtet und im vereinfachten Planfeststellungsverfahren nach § 76 Abs. 3 VwVfG entschieden.

Dieses Ergebnis wird auch von dem Umstand getragen, dass hier die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und damit nach Maßgabe des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G) eine Öffentlichkeitsbeteiligung nicht erforderlich ist (vgl. dazu unten).

3 Umfang der Planfeststellung

Gemäß § 9 LuftVG ersetzt die luftrechtliche Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen.

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).

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss geht in den Planfeststellungsbeschluss ein und es entsteht ein einziger, einheitlicher Planfeststellungsbeschluss in der Gestalt, die er durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss erhält (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az.: 4 C 68/78).

Aus Anlass des Planfeststellungsverfahrens war daneben über die wasserrechtlichen Zulassungen mit zu entscheiden (vgl. § 19 WHG).

4 Angewandte Verfahrensvorschriften

Das luftrechtliche vereinfachte Planfeststellungsverfahren wurde nach den Bestimmungen des LuftVG, des VwVfG, des UVP-G und des BNatSchG durchgeführt.

5 Beteiligung

Die Stellungnahmen der Behörden einschließlich der Kommunen und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabe durch das Vorhaben berührt werden, wurden gemäß § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 2 VwVfG eingeholt. Mit Schreiben der LuBB vom 04.03.2020 wurden die Planunterlagen den Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen zugesandt. Zur Frist für die Abgabe der Stellungnahmen wurde der 24.04.2020 gemäß § 73 Abs. 3a VwVfG i. V. m. § 10 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG bestimmt. Auch nach Ablauf der Frist eingegangene Stellungnahmen wurden von der Anhörungsbehörde berücksichtigt (§ 10 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG).

Auf die Regelungen des § 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG wurden alle Träger öffentlicher Belange hingewiesen.

6 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die hier beantragte Planänderung selbst erreicht keine Größen- und Schwellenwerte der in der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G) aufgeführten Vorhaben. Weder ist ein Fall der Nr. 14.12 der Anlage 1 zum UVP-G gegeben, noch entsprechen die Änderungen einem anderen der in der Anlage 1 zum UVP-G genannten Vorhaben. Insofern ergibt sich aus § 9 Abs. 1 UVP-G keine UVP-Pflicht.

Die beantragten Änderungen liegen innerhalb des planfestgestellten Bereichs. Der Planbereich liegt innerhalb des Betriebsgeländes des Flughafens zwischen intensiv genutzten Rollbahnen und den jeweils anschließenden Start- und Landebahnen auf bereits intensiv anthropogen beeinflussten Baufeldern und Parkplatzflächen. Aufgrund der Nutzungen und Vorbelastungen der von der Planänderung betroffenen Flächen ist die ökologische Empfindlichkeit des Gebietes insgesamt als gering zu bewerten.

Zusätzliche bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf alle Schutzgüter sind in allenfalls unwesentlichem Maße zu erwarten. Mit der Erweiterung der Bauhöhen durch die Planänderung geht keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme und Flächenversiegelung einher. Die Schutzgüter Boden sowie Tiere und Pflanzen sind nicht betroffen. Die ruderal Vegetation auf allen SF-Flächen bleibt in dem bereits planfestgestellten Maße betroffen. Die im südlichen Bereich auf SF 4 angelegten Dünen mit Kiefernbe-pflanzung sind von den beantragten Änderungen nicht betroffen. Anlagenbedingte Auswirkungen beziehen sich lediglich auf das Lokalklima, werden jedoch durch die erforderlichen Freiflächen zwischen den geplanten Hochbauten und deren Dachbegrünung auf ein unerhebliches Maß minimiert. Das Schutzgut Landschaft ist durch höhere Hochbauten aufgrund seiner geringen Qualität innerhalb des bestehenden Flughafens nicht betroffen. Der Gesamtcharakter des Landschaftsraumes bleibt ebenso aufgrund der Vorbelastung unberührt. Baubedingte Auswirkungen aufgrund von Lärm und Luftschadstoffen sind in ähnlichem Maße wie bereits genehmigt zu erwarten. Wohnnutzungen sind ohnehin ausreichend weit entfernt, so dass mögliche Konflikte ausgeschlossen sind. Weitere zusätzliche Auswirkungen am Standort selbst sind von geringem Umfang. Durch das prognostizierte erhöhte Verkehrsaufkommen ist auch im Betrieb keine wesentliche Veränderung der Immissionsbelastung in der Umgebung des Verkehrsflughafens zu erwarten.

Die Grundwasserneubildungsrate wird durch das ergänzte Entwässerungskonzept nicht zusätzlich negativ beeinflusst. Die planfestgestellten Anforderungen an die Entwässerung werden weiterhin erfüllt. Auch die Erweiterung des Schmutzwasserentsorgungssystems führt zu keinen zusätzlichen negativen Auswirkungen.

Schließlich führen die beantragten Änderungen im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben auch im Hinblick auf die Abfallerzeugung und das Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien, zu keinen verändert zu betrachtenden Wirkungen. Diese Kriterien bleiben von dem Änderungsvorhaben unberührt.

Die Wirkungen der Planänderung erhöhen diejenigen des planfestgestellten Zustands nur unwesentlich. Hinsichtlich des Ausmaßes der möglichen nachteiligen Auswirkungen in ihrer Gesamtheit, ebenso wie ihres grenzüberschreitenden Charakters, hinsichtlich Schwere und Komplexität sowie Dauer, Häufigkeit und Reversibilität sind sie als unerheblich einzuschätzen.

Insgesamt ist durch das geplante Vorhaben nicht mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des § 7 UVPG zu rechnen. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens von Umweltauswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben des Flughafens Berlin Brandenburg. Nach Auffassung des Fachgutachters verspricht die Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn. Eine UVP wird deshalb im vorliegenden Fall für entbehrlich gehalten.

Im Ergebnis ist nach summarischer Prüfung der eingereichten und vorhandenen Unterlagen festzustellen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das beantragte Vorhaben nicht erforderlich ist, da nicht mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne der §§ 9, 7 UVPG zu rechnen ist.

Das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde am 23.03.2020 festgestellt und im Amtsblatt Brandenburg am 08.04.2020 bekanntgemacht.

II Materiell-rechtliche Würdigung

Dieser Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 76 Abs. 3 VwVfG und § 8ff. LuftVG. Das Änderungsvorhaben ist nach den Zielsetzungen des LuftVG gerechtfertigt. Nach Abwägung mit den von dem Ände-

rungsvorhaben berührten Belangen konnte das Änderungsvorhaben deshalb zugelassen werden. Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen der Planung nicht entgegen. Nachteilige Auswirkungen werden durch die verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeglichen.

1 Entscheidungsreife

Die Planunterlagen und Gutachten, die eingegangenen Stellungnahmen und die sonstigen nachgereichten Unterlagen haben der Planfeststellungsbehörde eingehende und umfassende Kenntnisse über die möglichen Auswirkungen des Änderungsvorhabens vermittelt. Dies versetzte die Planfeststellungsbehörde in die Lage, über den Planänderungsantrag zu entscheiden. Weitere Stellungnahmen, Untersuchungen oder Gutachten waren angesichts des erreichten Sachstandes nicht erforderlich. Dabei war zu berücksichtigen, dass vor allem über die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten zu entscheiden war, was von vornherein nur eine bestimmte, eher gröbere Betrachtungsweise in Bezug auf konkrete Planungen zuließ.

2 Anwendbarkeit des Luftverkehrsgesetzes

Das LuftVG enthält in den §§ 8ff. die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur luftverkehrsrechtlichen Fachplanung. Ein Vorhaben, das unter den Begriff „Flughafen“ gefasst werden kann, bedarf der vorherigen Planfeststellung. In § 8 Abs. 4 LuftVG ist geregelt, dass die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände Gegenstand der Planfeststellung sein kann. Historisch ist diese Regelung der gesetzgeberischen Intention geschuldet, eine von der Rechtsprechung entwickelte Kompetenz der Planfeststellungsbehörde zur Wahrnehmung des aus § 38 BauGB abgeleiteten Fachplanungsprivilegs gesetzlich klarzustellen (Vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.09.2007, 4 B 16.07 mit Ausführungen zu BVerwG Urteil vom 20. Juli 1990 - 4 C 30.87). Zweck der Regelung und Hintergrund des dadurch zum Ausdruck gebrachten Fachplanungsprivilegs ist es, der Planfeststellungsbehörde einen ordnenden Zugriff auf wesentliche, insbesondere für die landseitige Nutzung des Flughafens erforderliche Flächen zu eröffnen. Dies entspricht dem fachplanerischen Grundsatz der Konfliktbewältigung in einem konzentrierten Verfahren. § 8 Abs. 4 LuftVG räumt der Planfeststellungsbehörde dabei ein Ermessen ein, ob und auch inwieweit sie solche Regelungen trifft. Ausgangspunkt für die Ermessensausübung ist die Beurteilung des jeweiligen Zwecks des zuzulassenden Flugplatzes. Vorliegend war zunächst anhand der Flugplatzkategorie zu bemessen, wie weit das Ermessen reicht.

Der Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg ist ein Flughafen i. S. v. § 38 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO).

Der Begriff „Flughafen“ wird - darüber hinaus, dass er eine Teilkategorie der Gesamtkategorie „Flugplatz“ ist - weder im Luftverkehrsgesetz noch in sonstigen Rechtsnormen legal definiert. Durch Auslegung unter Zugrundelegung der Regelungen zu den unterschiedlichen Kategorien von Flugplätzen mit unterschiedlichen Anforderungen an Art und Umfang der Zulassungsverfahren aus dem LuftVG und den europarechtlichen Luftfahrtnormen und die darauf fußende geübte Zulassungspraxis kann jedoch auf den Rahmen der zulässigen bauplanerischen Festsetzungen geschlossen werden. Dabei fließen die Zweckbestimmung bzw. die Verkehrsfunktion und Bedeutung des konkreten Flughafens in seiner lokalen Verortung in die Bewertung ein, ob und wie weit bauplanungsrechtliche Regelungen fachplanerisch zu treffen sind.

Zu einem Flughafen gehören nach den eben erwähnten Regeln neben den Flugbetriebsflächen sowie alle mit den Flugbetriebsflächen in einem räumlichen Zusammenhang stehenden technischen Einrichtungen, die den gefahrlosen Betrieb von Luftfahrzeugen überhaupt erst ermöglichen, bzw. unmittelbar dem Zweck der Abwicklung des Flugbetriebs dienen (z. B. Enteisungseinrichtungen, Flughafenfeuerwehr,

BVD-Flächen). Das ist unstrittig, wenngleich im Einzelnen abhängig von der konkreten Funktion des Flughafens für den Luftverkehr.

Zu einem Flughafen können darüber hinaus auch Anlagen und Einrichtungen gehören, die zwar nicht die bereits genannten Funktionen erfüllen, die aber den Bedürfnissen der Nutzer des konkreten Flugplatzes dienen oder von diesen auf diesem Flughafen erwartet werden und deshalb häufig bzw. typischerweise auf einem Flugplatz mit entsprechender Funktion vorhanden sind. Solche Anlagen und Einrichtungen dienen zwar nicht der Verkehrsfunktion des Flughafens im engeren Sinne, sie stehen aber in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Flugbetrieb. Derartige Anlagen und Einrichtungen bzw. deren Nutzungen können in die luftrechtliche Planfeststellung einbezogen werden, ohne einen funktionalen Zusammenhang mit der Verkehrsfunktion im engeren Sinne des Flughafens aufweisen zu müssen. Sie werden als luftfahrtaffine, flughafenaffine oder flughafeninduzierte Nutzungen bezeichnet und stellen Nebenbetriebe zum „Gesamtbetrieb Flughafen“ dar, die mittelbar Einfluss auf die Verkehrsfunktion ausüben.

Einem „Flughafen“ zu eigen ist darüber hinaus, dass er sich in beständiger Fortentwicklung befindet. Für die Infrastruktur „Flughafen“ muss daher über fachplanerische Festlegungen auch zum Bauplanungsrecht die Möglichkeit eröffnet sein, sich beständig auch der Fortentwicklung des baulichen Bedarfs zu stellen.

Bereits das Kriterium „Berücksichtigung der Bedürfnisse der Passagiere“ oder die Bezugnahme auf die Verkehrsfunktion und Bedeutung des konkreten Flughafens zeigt auf, dass sich diese Kriterien - auch abhängig von der Erwartungshaltung der Passagiere und Beschäftigten am Flughafen - im Laufe der Zeit ändern bzw. weiterentwickeln können. Flughäfen werden nicht nur zum reinen Ein- und Ausstieg von Luftfahrzeugen betreten. Passagiere halten sich länger an Flughäfen auf, möchten bzw. müssen teilweise auch dort übernachten. Auch außerhalb der Terminals werden Freizeit- und Konsumangebote gesucht. Beschäftigte erwarten heute die Möglichkeit, Pausen vielfältig zu gestalten und Waren des täglichen Bedarfs vor Ort einkaufen zu können. Geschäftsreisende und Unternehmen mit Bezug zum Flughafen, üben ihre Tätigkeiten in Büros und Konferenzzentren direkt am Flughafen aus und erwarten kurze Wege. Ein internationaler Verkehrsflughafen hat sich über die letzten Dekaden von einer bloßen Anlage des Flugbetriebs hin zu einer zentralen Einrichtung der Verkehrskette entwickelt. Er stellt einen Verkehrsknoten mit Auswirkungen an die angeschlossenen Verkehrsträger Schiene und Straße dar.

Insoweit kann die von der FBB zum vorliegenden Änderungsvorhaben vorgetragene Argumentation zur Weiterentwicklung des Begriffs „Flughafen“ als plausibel nachvollzogen werden. Was heute als luftfahrtaffine, flughafenaffine oder flughafeninduzierte Nutzung gesehen werden kann, wird sich - wie bereits in der Vergangenheit - auch in der Zukunft weiterentwickeln.

Bei der Entscheidung über die Ausdehnung der Planfeststellung im Sinne von § 8 Abs. 4 LuftVG hat die LuBB aktuelle Entwicklungen im Bereich der Flughafenwirtschaft berücksichtigt. Das ist auch folgerichtig, als bereits im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss über die Frage des „Ob“ bauplanungsrechtlicher Regelungen und die räumlichen Grenzen der betreffenden Festlegungen am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg entschieden wurde. Die Nutzungsarten für die Bauflächen im Plan der baulichen Anlagen wurden entsprechend § 11 Abs. 2 Satz 1 BauNVO festgelegt (PFB C II 7.3.3, S. 455). Da ein Flughafen keinem der Gebiete der §§ 2-10 BauNVO entspricht, ist er als sonstiges Sondergebiet einzustufen. Das vorliegende Vorhaben hatte sich an diesem planerischen Grundkonzept zu orientieren. Nach der Rechtsprechung sind Gegenstand der Planfeststellung auch Einrichtungen, die zwar häufig auf dem Flugplatz vorgehalten werden, deren Einrichtung oder Betrieb weder unmittelbar noch mittelbar dem luftfahrtspezifischen Schutz dient (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.07.1990, Az.: 4 C 30/87, siehe PFB S. 454). Darunter fallen Anlagen, die keine unmittelbare Bedeutung für den luftfahrtspezifischen Zweck haben, aber mit dem Start- und Landesystem in einem betrieblich und darüber hinaus räumlichen Zusammenhang stehen (BVerwG Urteil vom 16.12.1988, 4 C 48/86, NVwZ 1989, 655).

Die im Planfeststellungsbeschluss festgelegte Art der Nutzung der „Sonstige Flughafeneinrichtungen (SF 2)“ umfasste zunächst das Airport-Center mit Festlegungen für Büroflächen, Konferenzräume, Loun- ges, ein Airport-Business-Center sowie gastronomische Einrichtungen und Verkaufsflächen (siehe PFB vom 13.08.2004, S. 224). Die bereits als „Verkaufsflächen“ genutzten Bereiche zeigen sich als kleinteilige Verkaufsflächen, wie sie an allen Verkehrsflughäfen vergleichbarer Größen und vergleichbaren Aufkom- mens üblich sind; sie dienen der Deckung des flughafeninternen Bedarfs (Passagiere, Besucher, Be- schäftigte - PFB S. 224).

Im 22. Planänderungsbeschluss wird die Festlegung der Art der baulichen Nutzung mit dem Konzept der Entwicklung einer Airport-City als landseitige Visitenkarte des Flughafens begründet (22. ÄPB S. 18). Der Bereich SF 2-1 beinhaltet danach das „BBAC - Berlin-Brandenburg Airport Center“. Das BBAC beinhaltet u. A. sonstige flughafenaffine Dienstleister und freiberufliche Nutzungen. Dazu gehören z. B. Verwal- tungseinheiten von Luftverkehrsgesellschaften, kleinteiliger Einzelhandel und Gastronomie. Darüber hin- aus wurde mit dem 22. Planänderungsbeschluss auch eine dem damaligen Bedarf entsprechende Erwei- terung der Art der baulichen Nutzung zugestimmt.

Die mit diesem aktuellen 38. Planänderungsantrag verfolgten Vorhaben fügen sich nach Ansicht der Plan- feststellungsbehörde in das vorhandene Konzept ein. Die FBB trägt vor, dass der Flächenbedarf für o. g. flughafenaffine Nutzungen deutlich größer ist als 2012 angenommen. Die LuBB kann diese Annahme planerisch nachvollziehen. Durch den eingetretenen Zeitablauf und dem damit verbundenen Wandel der Anforderungen, hält die Planfeststellungsbehörde eine Aufweitung des städtebaulichen Flughafenkon- zepts „Airport-Center“ für angemessen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass es weiterhin vom Gesetzgeber vorgegebene Grenzen des Fachplanungsrechts gibt, die durch die oben dargestellten Auslegungsmöglichkeiten nicht überschritten werden dürfen.

Anlagen, Einrichtungen und Nutzungen auf dem Flughafengelände, die keinen Bezug zum Verkehrsge- schehen bzw. zur Flughafenanlage im zuvor beschriebenen Umfang haben und die sich vielmehr allein auf die Attraktivität für mögliche „externe“ Kunden auf dem Flughafen ausrichten bzw. allein die verkehrs- günstige Lage nutzen, um Vorteile im Wettbewerb zu erlangen, werden nicht vom Fachplanungsprivileg erfasst und können nicht Gegenstand der Planfeststellung sein. Die Nutzungen der Flächen SF 3-1 und SF 4 am zukünftigen Airport-Center dürfen nur flughafenaffine Dienstleistungen und Gewerbe umfassen. Ein enger räumlicher und funktionaler Zusammenhang ist gegeben für Anlagen, die häufig auf einem Flughafen vorgehalten werden und mit dem Start- und Landesystem im Zusammenhang stehen, wie Air- lines und Verwaltungseinheiten sonstiger am Flughafen tätiger Unternehmen sowie Einrichtungen zur Nahversorgung von Passagieren und Beschäftigten mit Waren, Dienstleistungen und Gastronomie.

Dieser Zusammenhang ist für das im Antrag genannte Nutzungsbeispiel der Airport Center Nutzung „für überregional tätige Firmen und Einrichtungen, die eine direkte Terminalanbindung brauchen und die Nähe zur Luftverkehrswirtschaft suchen“ (Änderungsantrag Nr. 38, S. 14) zu verneinen. Vielmehr sind nur Fir- men und Einrichtungen als flughafenaffin anzusehen, die bereits eine Nähe zur Luftverkehrswirtschaft aufweisen. Diese Trennung zu sichern ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde wiederum vor allem auf der Ebene der Zulassung konkreter Bauvorhaben zu gewährleisten. Dort ist im jeweiligen Einzelfall durch Auslegung anhand zuvor beschriebenen fachplanerischen Kriterien zu beurteilen, ob ein Projekt auf den von dieser Änderung erfassten Flächen zulässig ist oder nicht. Dabei drängen sich bestimmte unzulässige Nutzungen auf, wie z. B. Gewerbebetriebe ohne Bezug zum Flughafen wie Multiplex-Kinos oder großräumige Vergnügungsstätten. Diese jedoch auf der Ebene der Bauplanung eindeutig auszu- schließen, etwa durch eine entsprechende Auflage mit Negativbeispielen, böte die Gefahr, dass andere, gleichfalls zweckwidrige Nutzungen nur deshalb zugelassen würden, weil sie nicht in der Aufzählung ent- halten sind.

Dagegen war der Erlass von Auflagen möglich, die der klar definierten Vorgabe der Landesplanung entsprechen (s. u.). Die landesplanerischen Vorgaben verfolgen dabei in Bezug auf den Einzelhandel ein ähnliches Ziel wie die Trennung zwischen fachplanerischer Gestaltung der landseitigen Nutzung des Flughafens und sonstiger, flughafennaher, aber eben nicht verkehrsbezogener Nutzung von Flächen, für die die kommunale Planung zuständig ist.

3 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 Änderungsplanfeststellungsbeschluss 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.

Der Planfeststellungsbehörde steht es bei der Prüfung der Rechtfertigung in einem gewissen Rahmen frei, zukünftige Entwicklungen, die der Vorhabenträger darlegt, optimistisch oder pessimistisch zu beurteilen. Eigene Planungen legt die Behörde jedoch nicht zugrunde; es handelt sich vielmehr um eine nachvollziehende Planungszulassung. Die zu treffende Zulassungsentscheidung hat in einem angemessenen Verhältnis zu den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffen in öffentliche bzw. private Belange zu stehen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Prüfung der Planrechtfertigung zu dem Ergebnis, dass das Änderungsvorhaben in diesem Sinne erforderlich ist. Die von der FBB vorgelegten Erläuterungen und gutachterliche Stellungnahmen konnten in ausreichender Weise belegen, dass die beabsichtigten Änderungen, insbesondere was die Art und das Maß der baulichen Nutzung auf den Hochbauflächen in Midfield betrifft, gerechtfertigt sind. Sie werden als Teil einer Flughafenanlage den jüngsten Entwicklungen des Luftverkehrs und dem aktuellen Stand der Einschätzungen zu der weiteren Luftverkehrsentwicklung gerecht.

Neben dem mit Blick auf den jedenfalls über die nächsten 10 Jahren trotz aktueller Einbrüche in Folge der Corona-Krise weiterhin zu erwartenden Aufwuchs des Passagieraufkommens dient das beantragte Projekt vor allem den gewandelten Bedürfnissen eines modernen Flughafens in Bezug auf seine landseitigen Funktionen in unmittelbarer räumlicher Nähe zur eigentlichen Passagierabfertigung.

Die FBB hat plausibel dargelegt, dass internationale Verkehrsflughäfen in der Größenordnung des Flughafens Berlin Brandenburg nicht nur die unmittelbar dem Passagiertransport zugehörigen Funktionen vorzuhalten haben. Vielmehr gehört es zu einem konkurrenzfähigen Angebot, den Ansprüchen und Bedürfnissen der Fluggäste, Fluggesellschaften und weiteren luftfahrtaffinen Nutzern des Flughafens sowie insbesondere der vielen am Flughafen beschäftigten Personen Raum zu geben.

Die FBB verfolgt mit den geplanten Änderungen auch nicht einen gänzlich neuen Ansatz am Flughafen Berlin Brandenburg. Vielmehr wird ein bereits vorhandenes Nutzungskonzept räumlich erweitert. Die durch den 22. Planänderungsbeschluss zugelassene Airport Center - Nutzung soll nunmehr auf den zentralen Flächen im Midfield größeren Umfang erhalten, ohne jedoch die bereits zulässigen Nutzungen zu verdrängen oder unmöglich zu machen. Neben dem von der Planfeststellungsbehörde nicht zu hinterfragenden Aspekt der besseren wirtschaftlichen Vermarktung unternehmenseigener Flächen ist die planerische Rechtfertigung der vorgesehenen Änderung daran zu messen, was bei vernünftiger Betrachtung als Bedarf erwartbar ist. Eine Beurteilung, ob und unter welchen Bedingungen sich die Planungen wirtschaftlich erfolgreich umsetzen lassen, findet seitens der Planfeststellungsbehörde nicht statt. Bei der Beurteilung des fachplanerischen Bedarfs kann sich die Planfeststellungsbehörde nur an den Prognosen der FBB orientieren und diese auf methodische Richtigkeit und inhaltliche Plausibilität prüfen. Dabei gilt für die bauplanungsrechtliche Zulassung von Hochbauten, dass die zu Grunde liegende Planung immer auch ein gewisses Maß an Angebot beinhaltet, d. h. nicht allein unmittelbar messbaren oder bereits bemessenen Bedarf abdeckt. Da lediglich Art und Maß der baulichen Nutzung sowie die verkehrliche Erschließung in Anlehnung an die Mindestanforderungen eines qualifizierten Bebauungsplans festgelegt werden, kann durch die Planfeststellungsbehörde nicht geprüft werden, welche konkreten einzelnen Nutzungen innerhalb der Flächen vorliegen werden. Eine Grenze der Nachvollziehbarkeit des Bedarfs wäre allerdings dann erreicht, wenn es sich bei der Planung um eine reine Vorratsplanung handeln würde.

Die durch den Antrag vorgestellten Planungen der FBB geben für die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, in der hier zu beschließenden Fachplanung eine solche Vorratsplanung zu erkennen. Die geplante Änderung und das Grobkonzept der Nutzungszuweisungen weisen kein Maß aus, dass offenkundig eine Überdimensionierung der Airport-Center Nutzung darstellen würde oder aber dass diese Nutzung zu den anderen zulässigen Nutzungen, die bereits Gegenstand der Planfeststellung waren, in Missverhältnis brächte.

So wird durch die Änderung nicht bewirkt, dass andere, der Verkehrsfunktion unmittelbar dienende Nutzungen nicht mehr in ausreichendem Maß verwirklicht werden können. Diese Nutzungen sind in den SF-Flächen weiterhin möglich und zum großen Teil auf diesen Flächen schon errichtet.

Laut Flächennachweis (Anhang Nr. 6 zum Antrag) soll die Baumasse für Airport-Center Nutzungen in den Flächen SF 3 und SF 4 825.000 m³ betragen im Verhältnis zu 3.220.000 m³ Baumasse für die übrigen Nutzungen, die zum Teil bereits errichtet, oder deren Errichtung schon konkret geplant ist.

Dabei ist auch zu beachten, dass für unmittelbar betriebsbezogene Nutzungen luftseitig bereits Erweiterungen der SF-Flächen vorgenommen wurden. So wurde durch den 32. Planänderungsbeschluss vom 27.01.2020 neue Flächen für Bodenverkehrsdienste im Norden der Nordbahn ausgewiesen. Dass weiterer Bedarf an solchen Flächen bestünde, der nicht auf den vorhandenen Ausweisungen oder weiteren flughafeneigenen Flächen bedient werden kann, ist nicht ersichtlich. Die geplanten Änderungen fügen sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde in das vorhandene Konzept der Zuweisung bestimmter Nutzungen zu geeigneten Standorten am Flughafen ein. Bereits zugelassene Nutzungen werden räumlich auf andere Bereiche erweitert, ohne dass diese zuvor zugeordnete Nutzung gänzlich verloren ginge.

Im Übrigen werden Parkflächen für den individuellen Personenverkehr, die für das Verkehrskonzept eine wesentliche Funktion haben, durch das Änderungsvorhaben nicht beeinträchtigt. Die FBB hat in für die Planfeststellungsbehörde plausibler Weise dargelegt, dass die aus den Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses vorzuhaltenden ausreichenden Parkflächen zur Eröffnung des Flughafens in seiner ausgebauten Form und darüber hinaus sichergestellt sind, was insbesondere durch die Möglichkeit der Errichtung von Parkhäusern gewährleistet werden kann.

4 Raumordnung und Landesplanung

Die geplante Änderung der Art und des Maßes der baulichen Nutzung ist auch mit den Zielen der Raumordnung vereinbar. Die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte im Flughafenumfeld wird durch die wirtschaftlichen Auswirkungen der geplanten Nutzungen in Midfield nicht beeinträchtigt.

Ein internationaler Flughafen wie der Flughafen Berlin Brandenburg hat im Zusammenhang mit der Gewährleistung des funktionsfähigen Verkehrsbetriebes ein besonderes, wenngleich flughafenspezifisch auf die Passagiere und Beschäftigten abgestimmtes Einzelhandelsangebot vorzuweisen (s. o.).

Den im Antrag vorgestellten Planungen für Einzelhandelsbetriebe unter 800 m² Verkaufsfläche stehen raumordnungsrechtliche und bauplanungsrechtliche Vorschriften von vornherein nicht entgegen.

Einzelhandelsbetriebe gelten nicht als großflächiger Einzelhandel, wenn sie 800 m² Verkaufsfläche nicht überschreiten (BVerwG, Urteil vom 23.11.2004, 4 C 10/04). Großflächige Einzelhandelsbetriebe wiederum sind nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauNVO nur in solchen Sondergebieten zulässig, die für diese festgesetzt wurden. Das gilt nach § 11 Abs. 3 Satz 2 BauNVO jedenfalls für solche Betriebe großflächigen Einzelhandels, die sich nach Art, Lage oder Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können.

Dem Antrag der FBB zufolge könnten einzelne Nahversorgungsunternehmen bei entsprechendem Bedarf jedoch auch bis zu 1.500 m² Verkaufsfläche vorweisen und auf bis 75% der Verkaufsfläche nahversorgungsrelevanten Sortimente nach Tabelle 1 Nr. 1.1 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) anbieten. Die FBB begründet die Annahme mit der Einschlägigkeit des Ziels 2.12 LEP HR.

Im Gegensatz zur Annahme der FBB in ihrem Antrag ist das Ziel 2.12 LEP HR nach der Stellungnahme der GL jedoch nicht einschlägig, da sich mögliche Einzelhandelsplanungen im Mittelzentrum Schönefeld-Wildau befinden, vgl. Z 3.6 LEP HR. Die Gemeinde Schönefeld hat zentrale Versorgungsbereiche im Einzelhandels- und Zentrenkonzept ausgewiesen. Mögliche großflächige Einzelhandelseinrichtungen wären demnach auf ihre Vereinbarkeit mit Z 2.13 LEP HR zu prüfen, da die Einzelhandelsplanungen sich außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche befinden.

Laut Begründung zu Z 2.13 sind im Bereich der Terminalzufahrt und im Terminalbereich auf der Landseite großflächige Einzelhandelsflächen mit zentrenrelevantem Sortiment zulässig. Was ein zentrenrelevantes Sortiment zur Nahversorgung ist, bestimmt sich nach der Tabelle 1 Nr. 1 LEP HR (S. 41). Die von der FBB geplanten Einzelhandelsansiedlungen wären folglich zulässig, wenn sie zu 100% zentrenrelevantes Sortiment zur Nahversorgung der Beschäftigten und Passagiere aufweisen.

Es kommt bezüglich der zulässigen Größe aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis aber nicht auf die raumordnerischen Festlegungen zu großflächigem Einzelhandel an. Großflächiger Einzelhandel ist bisher nicht festgesetzt worden und wäre, auch wenn er den Zielen der Raumordnung am Standort entspräche, schon nicht von dem fachplanerischen Gestaltungsspielraum im Rahmen der Flughafenzulassung abgedeckt. Die Festlegung von Einzelhandelsflächen über 800 m² steht der Fachplanung i. S. d. § 8 Abs. 4 LuftVG nicht zu. Unabhängig von raumordnerischen Vorgaben wäre ab der Grenze zur Großflächigkeit der funktionale Zusammenhang zwischen dem Flughafen und seinen sekundären Bedarfen überschritten. Großflächiger Einzelhandel würde nicht mehr als flughafenaffin anzusehen sein, da er für die Deckung des Bedarfs an Nahversorgung für Passagiere, Besucher und Beschäftigten überdimensioniert wäre. Deshalb wurde eine Begrenzung auf 800 m² verfügt.

Eine Agglomeration von Einzelhandel hin zu einem Einkaufszentrum oder ähnlicher Ansammlung von Einzelhandel, die raumordnerisch zu vermeiden ist (siehe Erklärung zu Z 2.14 LEP HR), kann ausgeschlossen werden. Eine solche Agglomeration, welche flughafenunabhängige Konsumnachfragen befriedigen würde, ist schon deshalb nicht zu erwarten, als das Flächenangebot mit der schon vorhandenen Nutzung und verkehrlichen Erschließung eine zusammenhängende Ladeninfrastruktur nicht zuließe. Um jedoch eine Agglomeration, die den Zielen der Raumordnung widersprechen könnte, von vornherein zu unterbinden, wurde gleichwohl der Ausschluss der Agglomeration verfügt. Soweit die FBB auf die Verteilung, und Gestaltung der einzelnen Nutzungen Einfluss hat, muss sie darauf hinwirken, dass eine Agglomeration schon von vornherein nicht entstehen kann.

5 Städtebau

Die geplanten Änderungen fügen sich in das vorhandene städtebauliche Konzept ein. Dass nunmehr einzelne Hochpunkte entstehen können durch den Bau weniger Gebäude von einer Höhe, die über die Höhe des Terminal T1 hinausgehen, ist städtebaulich vertretbar und folgt modernen Anforderungen. Dabei verbleibt es bei der architektonischen Dominanz des Terminal T1 und damit einer modernen Flughafenanlage, deren Peripherie sich an der Höhe und Gestalt dieses Terminals orientiert.

Ebenso ist städtebaulich vertretbar, wenn nunmehr die dem inneren Erschließungsring vorgelagerten Flächen an der Hauptzufahrt ein eigenes Gepräge erhalten sollen, denn dieses Gepräge bleibt „innerer Natur“, sie reicht nicht über den eigenen Kreis städtebaulicher Wirkung hinaus. Insgesamt gehört der beplante Bereich dem räumlichen Bereich zwischen den Start- und Landebahnen an, namentlich geht er nicht über den Umgriff der nördlichen Start- und Landebahn hinaus. Der beplante Bereich ist also eindeutig dem Flughafenkern zugehörig. Die Begrenzung der Baumasse stellt sicher, dass die geplanten Nutzungen nicht überdimensioniert werden und die Anzahl der Hochpunkte tolerabel ist. Die Möglichkeit, durch Anpassung der zulässigen Bauhöhen einzelne Bauten als Hochpunkte vorzusehen, eröffnet einen städtebaulichen Spielraum, der bei erfolgter Bestimmung der Gebäudehöhen mit Blick auf das Gesamtkonzept hinnehmbar ist.

6 Verkehrliche Erschließung

Die FBB hat durch Vorlage einer Untersuchung zur verkehrlichen Erschließung der in Bezug auf die Nutzungsarten neu zugeschnittenen SF-Flächen nachgewiesen, dass das vorhandene und von der gegenständlichen Planung nicht veränderte Zufahrtssystem ausreichend den Bedarf nach verkehrlicher Erschließung deckt und dabei die ebenfalls auf den Zufahrtsstraßen stattfindenden Verkehre zum unmittelbaren Passagierabfertigungsbetrieb nicht beeinträchtigt. Die Untersuchung hat aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die richtigen Datengrundlagen herangezogen, mit dem Jahr 2030 einen angemessenen Prognosehorizont vorgegeben und war im Übrigen methodisch nicht zu beanstanden, insbesondere da mit einem „worst-case“-Ansatz gerechnet wurde. So konnte dargelegt werden, dass das Änderungsvorhaben zwar Verlagerungen und Erhöhungen des Verkehrsaufkommens innerhalb der inneren Erschließung hervorruft, diese aber in ausreichendem Maße von der gegebenen Infrastruktur abgedeckt werden und konzeptionell ausreichende Reserven vorgesehen sind. Die äußere Erschließung hingegen war schon nicht zu betrachten, da mit dem Änderungsvorhaben keine die äußere Erschließung beeinflussende Steigerung der Passagierzahlen verbunden ist. Es werden auch keine nicht bereits zugelassenen Nutzungen ermöglicht, die weitere Verkehre erzeugen, sondern vielmehr unmittelbar mit dem Flughafen verbundene Verkehre von Beschäftigten und am Flughafen tätigen Personen auf die einzelnen vorhandenen Bauflächen verteilt.

7 Alternativen

Eine geeignetere Planungsalternative für das Änderungsvorhaben besteht nicht. Ein Verzicht auf die Änderung würde dem berechtigten Bedarf des Planungsträgers nicht decken. Andere geeignete Standorte sind schon von vornherein nicht ersichtlich, da die geplanten Nutzungen nur in der Nähe des zentralen Abfertigungsbereichs und der Hauptzufahrt sinnvoll verortet werden können.

Eine Entlassung der Flächen aus der Fachplanung zum Zweck, dass die kommunale Planung die gewünschte Flächenausweisung besorgt, wäre nicht gleich geeignet, das verfolgte Ziel zu gewährleisten.

Mit der Änderung wird angestrebt, Flächen im Nahbereich der Terminals und der Zentralzufahrt ausschließlich für Nutzungen zu öffnen, die in unmittelbarem und mittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens stehen. Es geht um die Bereitstellung von Flächen für flughafenaffines Gewerbe und flughafeninduzierte Versorgung. Eine Verlagerung dieser Flächen in die kommunale Bauleitplanung wäre nicht in gleicher Weise geeignet, den gewünschten Erfolg zu erzielen. Vielmehr stünden die Flächen dann nicht mehr unter dem Fachplanungsprivileg des § 38 BauGB und wären nicht mehr ausschließlich unter Berücksichtigung der Ziele des LuftVG zu beplanen. Es bestünde die Gefahr, dass ein Zugriff auf diese Flächen für die gewünschten flughafenbezogenen Nutzungen im unmittelbaren Kerngebiet der Infrastrukturanlage zukünftig zumindest nur unter erschwerten Bedingungen in aufwändigen Fachplanungsverfahren zurückerlangt werden könnte. Diese Folge wäre nicht mit landesplanerischen Ziel vereinbar, die Flughafenfläche von der Flughafenfunktion entgegengesetzten Nutzungen freizuhalten (vgl. Z 2 LEP FS).

8 Fluglärm

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine Auswirkungen auf die Lärmsituation in der Umgebung des Flughafens. In Bezug auf den bisher für das Gesamtvorhaben zugelassenen Flugbetrieb kommt es zu keiner Erhöhung der Lärmauswirkungen. Dies betrifft sowohl die Lärmemissionen durch den Luftverkehr als auch solche, die durch bodengebundene Operationen von Luftfahrzeugen hervorgerufen werden.

Durch die beantragten Maßnahmen werden keine zusätzlichen Flugbewegungen oder Rollverkehre induziert.

9 Wasserwirtschaft

Aus wasserrechtlicher Sicht bestehen seitens der unteren Wasserbehörde des Landkreises LDS bei Beachtung und Einhaltung der bereits im Planfeststellungsbeschluss bzw. in den dazugehörigen Planänderungsbeschlüssen genannten Auflagen und Hinweise keine Bedenken hinsichtlich der im Zuge des gegenständlichen Planänderungsantrages vorgesehenen Maßnahmen.

Die in der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde aufgezeigten Überlegungen zur Anpassung der wasserrechtlichen Regelungen betreffen nicht den mit dieser Planänderung behandelten Regelungsgegenstand und werden daher in anderen Zulassungsverfahren Berücksichtigung finden.

10 Natur und Landschaft

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass das Änderungsvorhaben unter Beachtung der mit diesem Beschluss festgelegten Auflagen mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist.

Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG aufgeführten Ziele und Grundsätze allgemein benannt und sind im Einzelfall entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten zu konkretisieren. Darüber hinaus ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen; Bodenversiegelungen sind

auf das notwendige Maß zu begrenzen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden (§ 1 Satz 3, § 3 Abs. 1 Nr. 8 BBodSchG).

Das Vorhaben „Änderung Plan der baulichen Anlagen für Sonstige Flughafeneinrichtungen SF 3 und SF 4“ (PAA 38) weist keine neue Flächeninanspruchnahme oder Überschreitung der planfestgestellten Versiegelungsflächen auf. Bestandteil des PAA 38 sind neben der Erweiterung der Nutzungsart („Airport-City-Nutzung“) die Erhöhung der maximal zulässigen Bauhöhe für SF 3-1 und SF 4 von 72,00 m über NHN auf 92,00 m über NHN, sowie die Anpassung der Auflage zu den vorzuhaltenden Parkflächen von insgesamt 333.000 m². Alle Bauflächen und Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) werden innerhalb der zur Inanspruchnahme ausgewiesenen, vorwiegend bereits befestigten Flächen untergebracht. Zusätzliche baubedingte Biotopverluste, bspw. für die Baustelleneinrichtung, sind nicht zu erwarten, da diese sich auf der zur Inanspruchnahme ausgewiesenen Fläche befinden.

Unbelastetes Regen- und Abwasser der Klasse A wird über das neu hergestellte Entwässerungssystem erfasst, aufgenommen, gefiltert und bei Bedarf abgeleitet. Die Ableitung von Niederschlagswasser erfolgt über teilzentrale Versickerungsanlagen zwischen den Baufeldern der SF 3-1 und SF 4. Innerhalb dieser Flächen sollen sogenannte Sperrzonen eingerichtet werden. Innerhalb dieser Flächen sind Mulden geplant, in denen durch Rigolen eine Verbindung zum versickerungsfähigen Bodenhorizont hergestellt wird. Schmutzwasser wird über eine starre Betriebseinstellung (3-Wege-Ventil) dem Schmutzentwässerungssystem der FBB mit Vorflut zur Kläranlage Waßmannsdorf zugeschlagen. Für die geplanten Änderungen wird die bestehende wasserrechtliche Erlaubnis fortgeschrieben, sodass nunmehr eine neue Niederschlagskategorie hinzukommt.

Mit der beantragten Planänderung sind somit keine grundsätzlichen neuen Auswirkungen auf den Flächen der SF 3, SF 3-1 und SF 4 verbunden. Die beantragten Änderungen wirken nur in geringem Maße über die SF-Flächen und deren Zubringerstraßen hinaus.

D Abschließende Gesamtbetrachtung

Dem Antrag der FBB war mit den sich aus dem verfügbaren 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.

Zwar vermag der Planfeststellungsbeschluss nur unter Zurückstellung einzelner öffentlicher Belange zustande zu kommen. Im Rahmen der Gesamtabwägung war hier jedoch zu berücksichtigen, dass Gegenstand des vereinfachten Planfeststellungsverfahrens nicht die erstmalige Anlegung eines Flughafens war, sondern dass das Ausbauvorhaben Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld bereits planfestgestellt ist, und weiterhin, dass das Änderungsvorhaben mangels Veränderungen an den Start- und Landebahnen oder Erhöhung der Zahl an Standplätzen oder Rollbahnkapazitäten zu keiner Kapazitätserhöhung führt.

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

E Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Dieser Beschluss ändert einen auf den Bau eines Flughafens gerichteten Planfeststellungsbeschluss. Ein solcher Beschluss ist bereits per Gesetz sofort vollziehbar; die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau oder die Änderung von Flughäfen hat gemäß § 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung.

F Kostenentscheidung

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

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

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

Die Höhe der Gebühr und die zu erstattenden Auslagen werden gesondert festgesetzt.

Die den beteiligten Behörden 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 Abs. 5 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 beigelegt werden.

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

Gem. § 10 Abs. 4 LuftVG hat die Klage keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann beim OVG Berlin-Brandenburg nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. § 58 VwGO gilt entsprechend.

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

Schönefeld, den 6. Oktober 2020

Im Auftrag

Diekmann

