

## B Sachverhalt

### I Geschichte des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld 1934 bis 2004

#### 1 Werksflugplatz der Henschel-Flugzeugwerke AG (1934 bis 1945)

Die Geschichte des heutigen Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld als Flugplatz begann 1934 als Werksflugplatz der Henschel Flugzeugwerke AG. Die 1848 in Kassel gegründete Lokomotivfabrik Henschel & Sohn AG, die im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einer der größten Lokomotivhersteller Europas geworden war, erweiterte ständig ihr Fabrikationsprogramm, u. a. um die Herstellung von Lastkraftwagen und Werkzeugmaschinen. Als 1931 die Junkers-Flugzeugwerke in eine wirtschaftliche Krise gerieten, wollte Oskar Henschel sich auch im Flugzeugbau engagieren und beabsichtigte die Übernahme der Junkers-Werke.<sup>1</sup> Er strebte eine Diversifizierung im Verkehrssektor „zu Lande, zu Wasser und in der Luft“ an. Aufgrund der niedrigen Luftfahrtetats im Reichsverkehrsministerium wurde den Unternehmen, die sich in der Luftfahrt engagieren wollten, signalisiert, dass sie ein „Eintrittsbillet“ in Form der Beteiligung an einem existierenden Flugzeugbauunternehmen bräuchten, um Staatsaufträge zu erhalten.<sup>2</sup> Nachdem Bemühungen, Anteile an den Firmen Arado, Focke-Wulf und Albatros zu erwerben, gescheitert waren, entschloss sich Oskar Henschel: „Henschel marschiert allein. ... unabhängig von weiteren Verhandlungen mit anderen Firmen („Eintrittsbillet“) den Flugzeugbau unter allen Umständen aufzunehmen, gleichgültig ob im Anfang Reichsaufträge erteilt werden oder nicht. Es soll sofort nach mietbaren Räumen an den Berliner Flugplätzen gesucht werden.“<sup>3</sup> Hintergrund der Entscheidung war, dass das neue Unternehmen unter dem besonderen Schutz Hermann Görings stand, der durch die Aufnahme des Rechtsanwalts Paul Wenzel, eines Kameraden Görings aus dem Jagdgeschwader 1, in das Unternehmen zum Ausdruck gebracht wurde. Diese staatliche Herrschaftsausübung durch Vasallentum war die Grundlage der Beziehungen zwischen der staatlichen Luftfahrtpolitik und der Luftfahrtindustrie im Dritten Reich.<sup>4</sup>

Am 30. März 1933 wurden die Henschel Flugzeugwerke AG mit einem Stammkapital von 500.000 Reichsmark gegründet und mietete zunächst Räumlichkeiten am Flugplatz Berlin-Johannisthal an.<sup>5</sup> Im Juli 1934 entschied sich Direktor Hormel nach der Untersuchung von 19 möglichen Standorten für Schönefeld/Diepensee. Am 10. Oktober 1934 unterzeichneten Adolf Hitler und Hermann Göring die Zulässigkeitserklärung für die Enteignung und Errichtung einer Flugzeugfabrik; am 13. Oktober 1934 wurde die Freistellung von baupolizeilichen Genehmigungen erteilt und zwei Tage später erfolgte der erste Spatenstich.<sup>6</sup> Die Enteignungsverfügung wurde am 17. Mai 1935 von Adolf Hitler unterzeichnet.<sup>7</sup> Bereits am 5. Mai 1935 begann die Flugzeugproduktion in der ersten neu errichteten Montagehalle.<sup>8</sup>

---

<sup>1</sup> Nowarra, Heinz J. (1993a): Die deutsche Luftrüstung. Band 3: Flugzeugtypen Henschel - Messerschmidt, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz, S. 17.

<sup>2</sup> Budraß, Lutz (1998): Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918 - 1945, Droste Verlag GmbH, Düsseldorf, S. 299, 301.

<sup>3</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, 28. Februar 1933, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>4</sup> Budraß (1998), S. 303.

<sup>5</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, März, Mai 1933, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>6</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, März, Oktober 1934, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

Im Jahr 1935 entstand in Schönefeld ein Werk mit fünf Hallen (Hallen 1 - 5), einem Verwaltungsgebäude, einer Druckerei, einer Eloxieranlage, einem Flugplatz und einem Gleisanschluss.<sup>9</sup> Hinzu kam am südlichen Ende des Geländes die Luftfahrerprobungsstelle Diepensee (Halle 6), die aus einem leicht gekrümmten Komplex aus zwei Hangars mit dazwischenliegenden Werk- und Büroräumen bestand. Sie wurde nicht von den Henschel Flugzeugwerken genutzt, sondern auf Bitte des Reichsluftfahrtministeriums von der Firma Henschel für Firmen der Zuliefererindustrie errichtet, die dort Erprobungsflugzeuge testeten.<sup>10</sup>

Der Flugplatz lag zwischen den Verwaltungs- und Betriebsgebäuden der Henschel Flugzeugwerke AG im Norden und der Luftfahrerprobungsstelle Diepensee im Süden. Es wurde das damals gebräuchliche Pistendreieck ausgerichtet nach der vorherrschenden Windrichtung erbaut. Die drei jeweils 800 m langen und 50 m breiten Pisten besaßen einen Betonunterbau und eine dünne Asphaltdecke.<sup>11</sup>

1936 wurden weitere drei Hallen (Hallen 7 - 10), eine Kantine, eine Elektrowerkstatt und eine Entwässerungsanlage errichtet.<sup>12</sup> Anlässlich einer Tagung bezeichnete das Reichsluftfahrtministerium Schönefeld als „das modernste, nach neuen Gesichtspunkten aufgebaute Flugzeugwerk“, das bis zum Kriegsausbruch ständig von Delegationen aus dem In- und Ausland besichtigt wurde.<sup>13</sup>

Ab Mitte 1944 wurden auf dem Betriebsgelände Stollen gebaut, die dem Schutz der Arbeitnehmer vor Bombenangriffen dienen sollten. Hintergrund war wahrscheinlich die völlige Zerstörung des Hauptwerkes der Henschel AG in Kassel durch Fliegerangriffe. Die Nutzung der Stollen wurde schnell wieder aufgegeben. Bei den Altlastenuntersuchungen 2000 wurden sie völlig leer gefunden. 1945 hob man stattdessen Splittergräben aus. Produktion fand in den Stollen nicht statt, aber von Dezember 1944 bis März 1945 in den U-Bahnhöfen Grenzallee und Seestraße (Objekte Sperling und Fink bzw. Halle 17 und 18).<sup>14</sup>

Die Zahl der Mitarbeiter entwickelte sich rasant. Während die Henschel Flugzeugwerke im Juli 1933 20 Angestellte und 13 Arbeiter beschäftigte, betrug die Baubelegschaft 1934 ca. 1.000 und 1935 ca. 500 Mann.<sup>15</sup> 1937 gab es bereits ca. 6.600 Mitarbeiter, von 1939 bis 1943 (dort enden die Berichte)

---

<sup>7</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, Mai 1935, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>8</sup> Grenzdörfer, Joachim, Seifert, Karl Dieter, Treibel, Werner (2000): Geschichte der Berliner Verkehrsflughäfen. Eine Dokumentation von 1909 bis 2000, Bernard & Graefe Verlag, Bonn, S. 42.

<sup>9</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, 1935, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>10</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, November 1934, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte; Grenzdörfer u. a. (2000), S. 43.

<sup>11</sup> Grenzdörfer u. a. (2000), S. 43.

<sup>12</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, 1936, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>13</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, Oktober 1935, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>14</sup> Gespräch vom 31.07.2002 mit Hrn. Henning, Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Büro für Luftfahrtgeschichte; Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2003): Flughafen Berlin-Schönefeld. Vertiefende Recherche (einschl. Luftbildauswertung) betr. Munitionslagerung und Umgang mit Munition, Untertägige Anlagen, Lagerung von Treibstoff, im Auftrag der FBS GmbH, Hannover, S. 17, 48 ff., 53, 62.

<sup>15</sup> Budraß (1998), S. 304; Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, November 1934, Oktober 1935, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

gab es ständig ca. 10.000 (deutsche) Mitarbeiter, ab 1941 außerdem ca. 500 Kriegsgefangene. Im Jahresbericht 1943 werden neben ca. 9.700 deutschen Beschäftigten und 440 italienischen Kriegsgefangenen auch 5.254 Ausländer, meist Russen (2.445) oder Polen (1.224) genannt, so dass die Belegschaft insgesamt 14.955 betrug.<sup>16</sup> Im Februar 1942 war die Genehmigung zum Bau eines „Russenlagers“ erteilt worden, so dass anzunehmen ist, dass bereits früher Kriegsgefangene für die Produktion eingesetzt wurden, um den aufgrund der Einberufung zahlreicher Mitarbeiter (1943 waren es 2.490) zur Wehrmacht herrschenden Arbeitskräftemangel auszugleichen.<sup>17</sup>

Die Henschel Flugzeugwerke AG produzierte Flugzeuge, seit Ende 1939 auch Gleitbomben und Kleinteile. Daneben war sie Reparaturwerk für den Flugzeugbau Kiel, die Junkers Flugzeugwerke, den Focke-Wulf Flugzeugbau und die Deutsche Lufthansa.<sup>18</sup> Die Produktion fand bereits in Serienfertigung statt, d. h. die Flugzeuge wurden nicht mehr in handwerklicher Weise einzeln hergestellt, sondern in jeder Halle fand platzsparender Teilbau in Fließmontage statt. Erst in der Flugmontage wurden die Teile zusammengesetzt. Auch die Blechformung fand bereits mechanisch statt.<sup>19</sup>

Es wurden hauptsächlich Flugzeuge anderer Hersteller in Lizenz gebaut, z. B. W 33 und 34 von Focke-Wulf, Do 17 und 23 von Dornier und Ju 86 und 88 von Junkers. Auftraggeber war fast ausschließlich das Reichsluftfahrtministerium, in Einzelfällen auch ein privater Besteller. Es handelte sich um Militärmaschinen, z. B. Fernaufklärer, Nahaufklärer, Schlachtflugzeuge, Schnellbomber und Höhenbomber.<sup>20</sup>

Die Henschel Flugzeugwerke bauten die „Zelle“, d. h. den Rumpf, die Tragflächen und das Fahrgestell einschließlich der Elektronik; die Motoren und die Bewaffnung kamen von anderen Herstellern. Die Bordwaffen wurden nicht in Schönefeld „eingeschossen“, d. h. erprobt und justiert. Nur bei Reparaturaufträgen wurden die Bordwaffen nach der Reparatur in Diepensee eingeschossen.<sup>21</sup>

Parallel wurden auch die eigenen Flugzeugtypen Hs 121 - 130 und 132 entwickelt. Die meisten blieben Prototypen, die höchstens in Kleinserien gebaut wurden. Ein Grund dafür waren ständige Änderungswünsche des Reichsluftfahrtministeriums. In Serie gingen nur das Sturzkampfflugzeug Hs 123, der Nahaufklärer Hs 126 mit 510 Stück und das gepanzerte Schlachtflugzeug Hs 129. Entwürfe blieben die Projekte für Transportflugzeuge, Verkehrsflugzeuge und Bomber mit Strahlantrieb.<sup>22</sup>

1943 wurde Prof. Herbert Wagner von der Firma Henschel vom Reichsluftfahrtministerium mit der Entwicklung einer Flugabwehrrakete betraut. Es wurde die funkgesteuerte Boden-Luft-Rakete Hs 117

---

<sup>16</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, Dezember 1937, 1939, 1941, 1942, Jahresbericht 1943, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>17</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, Februar 1942, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte; Schmidt, Frank (1998): Zwangsarbeit in der Provinz Brandenburg 1939 - 1945: Spezialinventar der Quellen im Brandenburgischen Landeshauptarchiv, Peter Lang GmbH Europäischer Verlag der Wissenschaften, Frankfurt, S. 9, 10, 36, 117.

<sup>18</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, Dezember 1936, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>19</sup> Vgl. die Beschreibung der Fertigung in „Henschelheft“, Schönefeld o. J. (1938?), Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>20</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, Typenverzeichnis Dezember 1939, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte; Mull (2003), S. 8.

<sup>21</sup> Gespräch vom 31.07.2002 mit Hrn. Henning, Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>22</sup> Vgl. Nowarra (1993a), Band 3, S. 17 - 38.

„Schmetterling“ mit 23 kg Pulverladung gebaut, die als einzige Flugabwehrrakete noch kurze Zeit zum Einsatz kam. Außerdem entwickelte Prof. Wagner die zur Bekämpfung von Schiffzielen dienende Gleitbombe Hs 293 mit bis zu 500 kg Pulverladung, die seit 1943 zum erfolgreichsten deutschen Fernlenkkörper des Zweiten Weltkrieges wurde und etwa 440.000 Tonnen Schiffsraum versenkte.<sup>23</sup> Zu ihrer Erprobung wurde in Schönefeld ein Unterwasserschießstand errichtet. Die Raketen wurden in Schönefeld aber nicht mit Sprengstoff befüllt.<sup>24</sup> Weiterentwicklungen der Hs 293 wie die Torpedobombe Hs 294, die Minenbombe Hs 295 und die Panzersprengbombe Hs 296 kamen über das Stadium der Konstruktion bzw. Erprobung nicht hinaus.<sup>25</sup>

Von 1934 bis 1943 wurden 5.077 Zellen für Serienmaschinen und 35 Versuchsmaschinen geliefert, davon 1.258 im Jahr 1943 gegen 1.041 in allen Vorjahren.<sup>26</sup> Nach einer Übersicht aus dem Jahr 1943 wurden von der Gleitbombe Hs 293 bis Dezember 1943 7.723 Stück geliefert, davon 5.428 alleine im Jahr 1943, dazu 330 Versuchsgeräte.<sup>27</sup> Der Umsatz entwickelte sich von 63 Millionen Reichsmark 1937 auf 230 Millionen Reichsmark 1943.<sup>28</sup>

Die Henschel Flugzeugwerke wurden gegen Ende des Krieges durch Bombenangriffe beschädigt, aber nicht zerstört.<sup>29</sup>

## 2 Flugplatz der Roten Armee (1945 bis 1955)

Nachdem am 8. Mai 1945 der Zweite Weltkrieg mit der bedingungslosen Kapitulation des Deutschen Reiches beendet war, wurden das Werksgelände und der Flughafen am 22. Mai 1945 von sowjetischen Truppen besetzt und die Henschel Flugzeugwerke von Betriebsführer Hormel übergeben.

Aufgrund des Potsdamer Abkommens war die Herstellung, der Erwerb und die Unterhaltung von Luftfahrtgeräten für Deutsche verboten. Die Rote Armee hielt den größeren Teil der früheren Flugzeugwerke, vor allem die Hallen 2, 4 bis 7 und das Verwaltungsgebäude besetzt und begann bereits am 1. Mai 1945 mit der Demontage, insbesondere der Ausrüstung, im Rahmen der Reparationsleistungen. In einer Universalversammlung am 21. Oktober 1945 wurde die Henschel Flugzeugwerke AG aufgelöst und in „Schönefelder Industriegelände Aktiengesellschaft“ umbenannt, die nicht besetzte Hallen an die am 10. Juli 1945 gegründete Henschel-Werke GmbH vermietete. Die Henschel-Werke GmbH war ein Reparaturbetrieb für Waggon, Omnibusse und landwirtschaftliche Geräte sowie eine Leichtmetallgießerei, u. a. für die Rote Armee und für Verkehrsbetriebe. Aufgrund des Befehls Nr. 124 der Sowjetischen Mili-

---

<sup>23</sup> Nowarra (1993b): Die deutsche Luftrüstung 1933 - 1945, Band 4: Flugzeugtypen MIAG - Zeppelin, Flugkörper, Flugmotoren, Bordwaffen, Abwurfaffen, Funkgeräte, sonstiges Luftwaffengerät, Flakartillerie, Koblenz, S. 66 - 74.

<sup>24</sup> Gespräch vom 31.07.2002 mit Hrn. Henning, Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Büro für Luftfahrtgeschichte; Mull (2003), S. 8

<sup>25</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, Typenverzeichnis der Fernlenk-Körper April 1942, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>26</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, Dezember 1943, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>27</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, Typenverzeichnis der Fernlenk-Körper April 1942, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>28</sup> Monatsberichte der Henschel Flugzeugwerke GmbH, Dezember 1938 und 1943, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Büro für Luftfahrtgeschichte.

<sup>29</sup> Gespräch vom 31.07.2002 mit Hrn. Henning, Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Büro für Luftfahrtgeschichte; Mull (2003), S. 16; Grenzdörfer u. a. (2000), S. 43.

täradministration in Deutschland (SMAD) vom 30. Oktober 1945 wurde das Vermögen der Henschel Flugzeugwerke AG 1946 in die provisorische Verwaltung der Provinzialverwaltung Mark Brandenburg übernommen.<sup>30</sup> Die in Betrieb befindlichen Werkteile wurden am 3. Mai 1946 unter der Firma Schönefelder Industrie-Werke zusammengefasst, die zeitweilig in den Hallen 1, 8, 11 und 12 arbeitete. Bis zum Sommer 1948 wurden die Hallen und Bauten 1 bis 8, 10 bis 13, die Abwasserpumpstation, der Unterschießstand, die Luftfahrterprobungsstelle Diepensee und zahlreiche Nebengebäude auf Befehl der Besatzungsmacht abgebrochen. Zuletzt arbeitete der Betrieb noch in der ehemaligen Henschel-Lehrwerkstatt, bis er am 3. Juni 1948 nach Fürstenwalde verlegt werden musste.<sup>31</sup>

Im Februar 1946 besichtigten Fliegeroffiziere der Roten Armee Schönefeld und bereits Ende 1946 gab es in Schönefeld nicht nur militärischen Flugbetrieb durch ein Transportgeschwader der Roten Armee, sondern auch Flüge der sowjetischen Aeroflot und der polnischen LOT.<sup>32</sup> Zur Durchführung des Befehls Nr. 116 der SMAD vom 16. Mai 1947 erließ der Chef der Sowjetische Militäradministration der Provinz Brandenburg den Befehl Nr. 93 vom 21. Mai 1947, der bestimmte, dass der Ministerpräsident der Provinzialregierung Brandenburg ein besonderes Baukontor für die Bauarbeiten zur Umgestaltung des Flughafens Schönefeld einzurichten und die Arbeitskräfte zu versorgen habe. Zur Umsetzung des Umbauplanes wurden Landstücke in der Nähe des Flughafens gegen Entschädigung mit 40 ha Land aus dem Besitz der Besatzungstruppen enteignet. Die Start- und Landebahn wurde um 1.100 m auf 2.000 m verlängert und um eine Rollbahn vom Ende des Streifens zum Standplatz der Flugzeuge ergänzt. Daneben wurden Befehrerungseinrichtungen für Flugbetriebsflächen, Anlagen für Ortung und Navigation eingebaut, Anfahrtsstraßen, ein Zaun sowie Gebäude für die Passagierabfertigung errichtet. Die Ausführung der Rollbahn erfolgte in Massivbeton auf einem Kiesunterbau.<sup>33</sup>

Seit 1946 gab es regelmäßigen Flugverkehr der Aeroflot von Berlin nach Moskau, den gelegentlich auch deutsche Politiker, Künstler oder Kaufleute nutzen durften. 1949 entstand das Generalshotel, die spätere Sonderabfertigung der DDR. Polnische, tschechoslowakische, rumänische und ungarische Chartermaschinen und zu Messezeiten auch westeuropäische Luftverkehrsgesellschaften landeten ab 1949 seit Wiederaufnahme des Leipziger Messebetriebes in Schönefeld. Die Abfertigung lag in den Händen der Aeroflot und des Militärs. Deutsch war lediglich ein Flughafenzollamt mit einem Mitarbeiter.<sup>34</sup>

### **3 Zentralflughafen der DDR (1955 bis 1989)**

#### **3.1 Mitbenutzung des Militärflugplatzes (1955 - 1958)**

Am 24. März 1954 verkündete die UdSSR die Herstellung der vollen Souveränität der DDR. Für die Luftfahrt hatte dies zunächst keine Bedeutung, denn die Beherrschung des Luftraums, Flugsicherung

---

<sup>30</sup> VBl. der Provinzialverwaltung der Mark Brandenburg 1945, S. 50; Bericht über die Übernahme des Vermögens der Henschel Flugzeugwerke AG Schönefeld vom 20. Mai 1946, Landeshauptarchiv Potsdam, Grenzdörfer (2000), S. 43, von Przychowski, Hans (1996): Luftverkehr in Berlin. Die Flughäfen im Wandel der Zeit 1945 - 1996 (eine Zeittafel), Brandenburgisches Verlagshaus, Berlin, S. 7, 8.

<sup>31</sup> Grenzdörfer (2000), S. 43.

<sup>32</sup> von Przychowski (1996), S. 9.

<sup>33</sup> Befehl Nr. 93 des Chefs der Verwaltung der SMA der Provinz Brandenburg vom 21. Mai 1947, abgedruckt in Grenzdörfer (2000), S. 44.

<sup>34</sup> von Przychowski (1996), S. 13, 14; Grenzdörfer (2000), S. 44, 45.

und die Vergabe von Start- und Landerechten verblieben bei der Besatzungsmacht.<sup>35</sup> Der Luftverkehr wurde im Juni 1954 nicht dem Verkehrsministerium, sondern der Abteilung Flugsport des Ministeriums des Innern zugeordnet, der ebenfalls die Aeroclubs, Vorläufer der DDR-Luftstreitkräfte, unterstanden.<sup>36</sup> Damit war die enge Verbindung von militärischem und zivilem Luftverkehr in der DDR bereits vorgezeichnet.

Mit dem Beschluss des Präsidiums des Ministerrates über die zivile Luftfahrt vom 21. Februar 1957 entstand beim Ministerium für Verkehr eine Abteilung Luftrecht und Luftgesetzgebung, die für alle Rechtsfragen der zivilen Luftfahrt zuständig war. Das Verteidigungsministerium behielt aber die Zuständigkeit für die Ausbildung des fliegerischen und fliegertechnischen Personals, den Schutz des Luftraums, den Flugmeldedienst, die Flughäfen und Flugplätze, Luftstraßen und den flugmedizinischen Dienst. Die Lufthansa unterstand als selbständiger wirtschaftlicher Luftverkehrsbetrieb dem Ministerrat der DDR, die Aufsicht wurde aber vom stellvertretenden Vorsitzenden des Ministerrates und Minister für Nationale Verteidigung ausgeübt.<sup>37</sup> Die Luftfahrt blieb in der DDR eine militärische Angelegenheit. Dies hing zusammen mit der Kontrolle der Lufthoheit durch die sowjetischen Truppen, die auch nach der offiziellen Übergabe an die DDR am 7. Januar 1957 nicht beendet war.<sup>38</sup>

Im September 1954 wandte sich die Regierung der DDR an die sowjetische Botschaft mit dem offiziellen Ersuchen, eine zivile Luftflotte aufzubauen und den Flughafen Schönefeld zumindest teilweise nutzen zu dürfen. Nach zähen Verhandlungen unterzeichneten Innenminister Stoph und Botschafter Puschkin am 27. April 1955 die Vereinbarung über die Benutzung des Flugplatzes mit 15 Bauten. Einrichtungen und Personal wurden an die DDR übergeben mit Ausnahme des Nordteils des Flughafens, auf dem ein Transportgeschwader der Sowjetunion stationiert blieb. Während die DDR die Kosten für die Unterhaltung des Flughafens vollständig übernehmen musste, verblieb die Kontrolle des Flughafens bei den Sowjettruppen.<sup>39</sup> Für den zivilen Flugverkehr standen im Bereich der früheren Luftfahrterprobungsstelle Diepensee zwei Hangars für die Unterstellung, Wartung und Reparatur zur Verfügung, dazwischen die Abfertigungsräume für die Passagiere. Ein Türmchen aus leichten Baustoffen diente als Tower, darunter befand sich die Flugleitzentrale. Die Flugzeuge wurden auf der Betonfläche vor dem Hangar abgefertigt. Die Start- und Landebahn konnte nur zu 1.500 m genutzt werden, weil im östlichen Bereich die Zufahrtsstraße verlief, auf welcher der Verkehr bei jeder Flugbewegung gestoppt werden musste.<sup>40</sup>

Zeitgleich mit der Übernahme des Flughafens Schönefeld beschloss der Ministerrat zum 01. Mai 1955 die Gründung der Deutschen Lufthansa, die dem Ministerium des Innern unterstellt und damit dem Militär zugeordnet wurde. Den Namen „Deutsche Lufthansa“ hatte man ohne nähere Prüfung der rechtlichen Konsequenzen von der 1926 gegründeten Deutschen Lufthansa AG erhalten. Die westdeutsche Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf Luftag hatte aber 1954 von der in Liquidation befindlichen

---

<sup>35</sup> Seifert, Karl-Dieter (1994): Weg und Absturz der Interflug. Der Luftverkehr der DDR, Berlin, S. 13.

<sup>36</sup> Grenzdörfer, Joachim/Seifert, Karl-Dieter (1997): Geschichte der ostdeutschen Verkehrsflughäfen. Die Verkehrsflughäfen und -landeplätze in den neuen Bundesländern von 1919 bis 1995 und in den ehemaligen deutschen Ostgebieten bis 1945, Bonn, S. 32.

<sup>37</sup> Seifert (1994), S. 32.

<sup>38</sup> Seifert (1994), S. 32, Grenzdörfer (2000), S. 48.

<sup>39</sup> Vereinbarung zwischen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Benutzung des Flugplatzes Schönefeld vom 27.04.1955, Archiv der FBS; Grenzdörfer (2000), S. 46.

<sup>40</sup> Grenzdörfer (2000), S. 46/47.

alten Lufthansa den Namen, die Flagge und das Kranichsymbol gekauft und nach internationalem Warenzeichenrecht schützen lassen. Mit Inkrafttreten des neuen Warenzeichengesetzes in der DDR 1954 hatte die alte Lufthansa i. L. das Wiederaufleben ihrer verkauften Rechte mit Erfolg angemeldet, so dass letztlich die Deutsche Lufthansa AG mit Sitz in Köln in dem Namensstreit, der im Zeichen des Kalten Krieges und der Hallstein-Doktrin erbittert ausgetragen worden war, erfolgreich blieb. Am 8. September 1958 wurde als Ersatz die Interflug Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH gegründet, die zunächst die Flüge in das westliche Ausland und ab 1. September 1963 alle Strecken von der zugleich liquidierten DDR-Lufthansa übernahm.<sup>41</sup>

Die Lufthansa der DDR übernahm bereits am 16. Mai 1955 den Flughafenbetrieb in Schönefeld. Das erste Flugzeug der neuen Gesellschaft landete am 30. Juli 1955 in Schönefeld, allerdings mit sowjetischer Besatzung. Die Lufthansa war generell für den Aufbau des Unternehmens auf sowjetische Berater vor Ort und Schulung ihrer Mitarbeiter in der Sowjetunion angewiesen. Der erste Linienflug startete am 4. Februar 1956 von Berlin nach Warschau. Im ersten vollen Betriebsjahr 1956 legte die DDR-Lufthansa 981.000 Flugkilometer zurück und beförderte 12.333 Passagiere sowie 461 Tonnen Fracht.<sup>42</sup>

Die Benutzung des Flughafens Schönefeld war zunehmend schwieriger für die Lufthansa. Die Start- und Landebahn war in der Länge nur zu 1.500 m und bis zu einer Belastung von 40 Tonnen eingeschränkt nutzbar und lag ungünstig zu bebautem Gebiet. Die Abfertigung für Passagiere und Fracht sowie die Abstell- und Reparaturflächen waren nicht ausreichend. Hinzu kam die rigorose Kontrolle der Flugbewegungen durch die Sowjets.

Ende 1955 erteilte der Innenminister dem Chefarchitekten der Deutschen Lufthansa Dipl.-Ing. Ernst Haas den Auftrag zur Ausarbeitung eines Generalausbauplanes für den Flughafen Schönefeld. Die Planungen sollten den Einsatz von Strahlverkehrsflugzeugen ab 1958, Berlin als Hauptstadt eines wiedervereinigten Deutschland und Schönefeld als Knotenpunkt des internationalen Luftverkehrs berücksichtigen. So kam es zu der Bezeichnung „Internationaler Großflughafen“ für Schönefeld. Der Plan sah eine zweite Start- und Landebahn südlich von Diepensee, eine Abfertigungsanlage mit einem Dreifingersystem an der Stelle Diepensees und eine U-Bahn sowie eine Autobahnanbindung nach Rudow vor. Er hat Ähnlichkeit mit den aktuellen Ausbauplänen des Antrages aus dem Jahr 1999.<sup>43</sup>

1958 gab es einen neuen Vorschlag für einen Generalausbauplan, wonach der Luftverkehr auf die drei Berliner Flugplätze aufgeteilt werden sollte: der Langstreckenverkehr und ein Teil des Mittelstreckenverkehrs mit drei Millionen Passagieren sollten in Schönefeld abgefertigt werden, der restliche Mittelstrecken- und der Kurzstreckenverkehr mit insgesamt drei Millionen Passagieren in Tegel und Tempelhof. Die Start- und Landebahn sollte mit 3.000 m Länge bis zu 40 Flugbewegungen pro Stunde aufnehmen. Die Terminals sollten im Nordteil beim Verwaltungsgebäude liegen.<sup>44</sup> Ernst Haas, inzwischen Leiter der Abteilung Flughafenprojektierung bei der Staatlichen Flughafenverwaltung, forderte 1962 vier Startbahnen, je zwei für den Lang- und Mittelstreckenverkehr und zwei für den Kurzstreckenverkehr. Er

---

<sup>41</sup> Seifert (1994), S. 9, 43 ff., 53.

<sup>42</sup> Seifert (1994), S. 25 ff.

<sup>43</sup> Pläne für den Generalausbauplan 1957, Wirtschaftsarchiv der FBS mit Beständen der Interflug i. L., A 775; , Grenzdörfer (2000), S. 47/48.

<sup>44</sup> Grenzdörfer (2000), S. 48.

erwartete 14 Millionen Passagiere pro Jahr auf allen drei Berliner Flughäfen bis Ende der 80er Jahre, davon 75 % in Schönefeld.<sup>45</sup>

### 3.2 Übernahme des Flughafens von der Sowjetarmee und erste Ausbaustufe (1958 - 1963)

Der Ausbau des Platzes wurde durch die Anwesenheit der sowjetischen Truppen im Nordteil des Flughafens behindert. Die DDR-Regierung hatte 1957 mit dem Bau eines Militärflughafens für die sowjetischen Truppen in Sperenberg begonnen und führte Verhandlungen zu einem Regierungsabkommen über die Übergabe des Flugplatzes Schönefeld an die DDR, das am 21. Februar 1958 unterzeichnet wurde. Es sollte nur ein Geschwader sowjetischer Spezialtransportflugzeuge verbleiben. Tatsächlich zogen die sowjetischen Truppen erst Monate später ab.<sup>46</sup>

Zunächst wurde der Flughafen nur für den dringendsten Bedarf ausgebaut. Von März 1959 bis zum 13. Juni 1961 entstand im 1. Bauabschnitt die neue Start- und Landebahn I (07R/25L) mit 3.000 m Länge, 60 m Breite und je 300 m befestigten Stoppbahnen an beiden Enden. Die Einzelradlast der 30 bis 36 cm dicken Startbahn und der Rollbahnen aus Beton betragen 45 t. Um den Flugverkehr unter Schlechtwetterbedingungen und bei Nacht zu ermöglichen wurde eine Hochleistungsbefeuerungsanlage installiert, einschließlich einer Start- und Landebahnbeleuchtung und Rollbahnfeuern.<sup>47</sup> Damit war der Zentralflughafen Berlin-Schönefeld rechtzeitig auf den Strahlflugverkehr vorbereitet, der am 30. Oktober 1959 mit der Landung einer Caravelle der skandinavischen Luftverkehrsgesellschaft Scandinavian Airlines System (SAS) in Schönefeld begann.<sup>48</sup>

Im Südteil wurde nach dem Vorbild der Hangars in Paris-Orly von 1959 bis Mitte 1963 ein 135 m breiter und 46 m tiefer Hangar errichtet, eine Stahlbetonbinderkonstruktion mit Fußbodenheizung, die in dieser Größe erstmals in der DDR ausgeführt wurde, daneben Werkstätten und Diensträume.<sup>49</sup>

Nachdem der Nordteil des Flughafens übergeben worden war, wurde die Abfertigung dorthin verlegt. Die Abfertigung I war eine 120 m lange und 24 m tiefe ehemalige Kraftfahrzeughalle, der sich südlich eine weitere anschloss. Beide wurden zur Auslandsein- bzw. -ausreise mit 350 Sitzplätzen benutzt. Dazwischen entstand eine öffentliche Mitropa-Gaststätte mit 225 Sitzplätzen. Die Inlandsabfertigung befand sich im östlichen Anbau. Vor den Hallen befanden sich elf Abfertigungs- und Abstellpositionen. Die Abfertigung fand auf einer Ebene statt; die Passagiere gingen zu Fuß zum Flugzeug. Als Kapazität hatte man 1,1 Millionen Passagiere im Auslands- und 0,5 Millionen im Inlandsverkehr zugrunde gelegt. Die Abfertigung I war durch Busse mit dem Bahnhof verbunden; ab 1961 gab es auch eine Schnellstraßenanbindung. Die übrigen Gebäude des Nordteils (die ehemaligen Lehrwerkstätten und das Verwaltungsgebäude der Henschel-Werke) wurden bis 1964 als Verwaltungsgebäude, Hotel mit 200 Betten, Gaststätte, Kultureinrichtung, Dienst und Sozialräume und Wohnungen ausgebaut. Bis Ende 1965 wur-

---

<sup>45</sup> Haas, Ernst (1962a): Zentralflughafen Berlin-Schönefeld, Flieger-Jahrbuch 1962, S. 121.

<sup>46</sup> Protokoll der Verhandlungen über die Vereinbarung zwischen der Regierung der DDR und der Regierung der UdSSR über die Übergabe des Flugplatzes Schönefeld vom 12. Februar 1958, Wirtschaftsarchiv der FBS mit Beständen der Interflug i. L. A 0021; Seifert (1994), S. 42.

<sup>47</sup> Projektbeschreibung der VEB-Starkstromanlagenbau Berlin für die SLB-Befeuerung für die Deutsche Lufthansa vom 22.06.1960, Wirtschaftsarchiv der FBS mit Beständen der Interflug i. L., A 370.

<sup>48</sup> Grenzdörfer (2000), S. 50.

<sup>49</sup> Grenzdörfer (2000), S. 51.

den ein Zwischentanklager im Norden, ein neues Heizwerk, eine elektrische Heizersatzanlage, eine Umformstation, eine Kläranlage und zahlreiche Flugsicherungsanlagen erbaut.<sup>50</sup>

Die Ausbaupläne der 50er Jahre hatten auf der Annahme beruht, dass Schönefeld ein Interkontinentalflughafen für das gesamte Deutschland, insbesondere Gesamtberlin werden sollte. Durch den Bau der Mauer 1961 wurde er zum einzigen internationalen Verkehrsflughafen und Zentralflughafen der DDR.

Der von 1957 bis 1980 betriebene Inlandflugverkehr nach Barth, Dresden, Erfurt und Leipzig sowie Chemnitz/Karl-Marx-Stadt erbrachte gegenüber Bahn und Straße keine wesentliche Zeitersparnis, war aber für die meisten DDR-Bürger außer Rundflügen die einzige Möglichkeit zu fliegen. Er entwickelte sich von 44.300 Passagieren 1957 auf den Höhepunkt von 253.159 Passagieren im Jahr 1969, ging aber auf 48.700 beförderte Personen 1979 zurück.<sup>51</sup>

Im Auslandsverkehr flog die DDR-Lufthansa bzw. die Interflug seit 1956 nach Moskau, Prag, Budapest, Sofia, Bukarest, Belgrad und Tirana, ab 1963 nach Wien, ab 1964 nach Nikosia, ab 1965 nach Kairo.<sup>52</sup>

Der „Zentralflughafen Berlin-Schönefeld“ erhielt vom Ministerium für Verkehrswesen der DDR am 19. Juli 1961 eine vorläufige Genehmigung für den nationalen und internationalen Luftverkehr, die regelmäßig verlängert wurde. Am 5. Oktober 1965 wurde die vorläufige Genehmigung für den Betrieb der zweiten Start- und Landebahn (Nordbahn) erteilt.<sup>53</sup> Am 9. April 1981 wurde die endgültige Genehmigung erteilt, die bis zum 31. Dezember 1985 befristet war. Am 3. Dezember 1985 wurde die Gültigkeit der Genehmigung bis zum 31. Dezember 1990 verlängert.<sup>54</sup>

### 3.3 Zweite Ausbaustufe (1963 - 1989)

Der Rat des Bezirkes Potsdam beschloss am 20. August 1962 die Vorplanung zum Ausbau des Zentralflughafens Schönefeld als Knotenpunkt des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs.<sup>55</sup> Rechtsgrundlage war die Verordnung über die Erteilung von Standortgenehmigungen vom 6. August 1959.<sup>56</sup> In der zweiten Ausbaustufe sollte eine zweite Start- und Landebahn sowie neue Abfertigungsanlagen im Norden errichtet werden.

Die vom Ausbau betroffenen Gemeinden waren bei einer Standortberatung angehört worden. Zu den zu erwarteten Lärmbelastigungen lag ein Gutachten des Instituts für Schwingungstechnik und Akustik Dresden vor, das Geräuscheinwirkungen für die Gemeinden Selchow, Mahlow, Waßmannsdorf und Diepensee prognostizierte. In Diepensee wurde die Viehhaltung als gefährdet angesehen. Von 20:00 Uhr bis 5:00 Uhr sollten keine Starts und Landungen stattfinden. Es wurde die Auflage gemacht,

---

<sup>50</sup> Hass, Ernst (1962b): Moderne Flughäfen für den zivilen Luftverkehr, VEB Verlag für Bauwesen, Berlin S. 147. Grenzdörfer (2000), S. 51/ 52.

<sup>51</sup> Seifert (1994), S. 93, Grenzdörfer (200), S. 53.

<sup>52</sup> von Przychowski (1996), S. 22 ff.

<sup>53</sup> Luftfahrtregister - Flugplätze der DDR, Nr. 4, BMV; Genehmigung zum Betrieb des Flugplatzes Schönefeld vom 09.04.1981, Archiv der FBS.

<sup>54</sup> Luftfahrtregister - Flugplätze der DDR, Nr. 4, BMV.

<sup>55</sup> Archiv der FBS.

<sup>56</sup> GBl. I DDR, S. 795.

einen Bauschutzbereich einzurichten und Entschädigungen wegen schädlicher Lärmbelastung zu gewähren.

Die zweite Ausbaustufe begann am 1. Januar 1963 mit dem Bau einer zweiten Start- und Landebahn (07L/25R) von 2.709 m Länge, 45 m Breite und 300 m (25R) bzw. 150 m (07L) lange Stoppbahnen. Die Einzelradlast betrug 45 t. Die Bahn verläuft nordöstlich der vorhandenen Bahn in unmittelbarer Nähe der neuen BAB 113. Die Start- und Landebahn wurde als erstes gebaut, obwohl ein Abfertigungsgebäude dringender benötigt worden wäre, weil die Lage der Bahn mit der Trassenführung der Autobahn abgestimmt werden musste und die Tiefbaukapazitäten genutzt werden konnten. Die Start- und Landebahn erhielt eine nach neuesten internationalen Richtlinien gestaltete Befeuerung.<sup>57</sup>

Mit der Errichtung und dem Betrieb der beiden parallel angelegten und gegeneinander verschobenen Start- und Landebahnen waren ab 1965 die Voraussetzungen für ein getrenntes Starten und Landen geschaffen. Bei vorherrschender Westwindwetterlage wurde die 3.000 m lange Start- und Landebahn I für Starts in Richtung Westen (Hauptstartbahn) und die Start- und Landebahn II (Hauptlandebahn) für Landungen aus Richtung Osten genutzt. Diese Nutzungsart führte zu kurzen Bodenrollzeiten.<sup>58</sup>

Ergänzend war im Juni 1963 für einen Teil des Stadtbezirks Berlin-Treptow, Ortsteil Bohnsdorf, eine Bausperre verhängt worden, die Neubauten des allgemeinen Hochbaus einschließlich Wohnbauten nicht und Um- und Ausbauten nur bedingt zuließ.<sup>59</sup> Durch die „Anordnung über Baubeschränkungsgebiete (Sicherheitszonen) in der Umgebung von Flugplätzen“ vom 5. März 1971 waren in bestimmte Klassen unterteilte entsprechende Bereiche festgelegt worden, u. a. auch ein Baubeschränkungsgebiet.<sup>60</sup> Die Zustimmung des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR zur Errichtung oder dem Umbau von Wohnhäusern in diesen Bereichen wurde mit dem Zusatz versehen, dass den Nutzern die Lage bekannt sei und Forderungen aus dem Flugbetrieb gegenüber der Luftfahrt nicht geltend gemacht werden könnten.<sup>61</sup> Zur Schaffung der Hindernisfreiheit mussten im Ortsteil Bohnsdorf Gebäude abgebrochen werden. Auf drei Quadratkilometern waren etwa 3.400 Anwohner vom Lärm der landenden und startenden Flugzeuge betroffen.

Das Gesetz über die planmäßige Gestaltung der sozialistischen Landeskultur (Landeskulturgesetz) vom 14. Mai 1970 verpflichtete in §§ 34 und 35 die Betriebe zur Minderung des in ihren Bereichen entstehenden Lärms.<sup>62</sup> Gemäß § 41 des Luftfahrtgesetzes vom 27. Oktober 1983 mussten störende Einwirkungen durch Fluglärm durch entsprechende technische und betriebsorganisatorische Vorkehrungen verringert werden.<sup>63</sup> Dazu erließ der Betreiber Interflug entsprechende interne Betriebsanweisungen. Die letzte Anweisung stammte vom 26. Mai 1990 (Weisung HGF-W 04/90) und ersetzte die Weisung GD-W 05/79. Die letzte Weisung wurde am 2. Oktober 1990 erlassen als bereits das Luftverkehrsgesetz der Bundesrepublik Deutschland galt.<sup>64</sup>

---

<sup>57</sup> Haas, Ernst (1966): Der Zentralflughafen Berlin-Schönefeld - eine Projektstudie, Flieger-Jahrbuch 1966, S. 85.

<sup>58</sup> Haas, Ernst (1966), S. 85.

<sup>59</sup> Bekanntmachung im Verordnungsblatt für Groß-Berlin, Teil II, Nr. 19 vom 11. Juli 1963.

<sup>60</sup> GBl. DDR, Sonderdruck Nr. 699.

<sup>61</sup> Ratsvorlage des Rates des Bezirkes Potsdam vom 15.08.1962.

<sup>62</sup> GBl. I DDR, S. 67.

<sup>63</sup> GBl. I DDR, S. 277.

<sup>64</sup> Vermerk des Referat 44 des MSWV vom September 1994.

Nach der Inbetriebnahme am 6. Oktober 1965 hatte der Flughafen hinsichtlich der Start- und Landebahnkapazitäten (nicht hinsichtlich der Abfertigungsgebäude) eine maximale Leistungsfähigkeit von 15 Millionen Passagieren pro Jahr.<sup>65</sup> Tatsächlich wurden 1965 521.090 Passagiere abgefertigt.<sup>66</sup> Da die Abfertigungsanlagen weiterhin völlig unzureichend waren, wurde an zwei Projekten zur Erhöhung der Abfertigungskapazität gearbeitet. Ein Projekt sah einen Zwillingsflughafen mit einem südlich der Bahnstrecke gelegenen interkontinentalen und einem nördlichen inländischen Zubringer vor. Eine verglaste Passagierbrücke sollte die Verbindung herstellen.<sup>67</sup> Das zweite Projekt sah drei Abfertigungsgebäude mit je 50 Abfertigungspositionen, Abfertigung auf zwei Ebenen und eine Anbindung an den Bahnhof vor.<sup>68</sup> Zeitgleich mit diesen nicht verwirklichten Ausbauplänen wurde die Abfertigung I in der ehemaligen Henschel-Lehrwerkstatt um eine zusätzliche Einreishalle erweitert, die am 11. Juni 1971 in Betrieb genommen wurde. Die Abfertigungskapazität erreichte damit 1,4 Millionen Auslandspassagiere. Tatsächlich wurden 1971 1.141.535 Passagiere abgefertigt.<sup>69</sup> 1971 wurde die neue Luftfrachthalle fertiggestellt und 1972/73 die Start- und Landebahn I erneuert.<sup>70</sup>

1972 entwickelte die Abteilung Entwicklung ein Konzept für eine aus drei Baueinheiten bestehende Abfertigungsanlage, dem im Juni 1973 das Zentralkomitee der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands und der Ministerrat der DDR seine Zustimmung gab.<sup>71</sup> Von Januar 1973 bis Juni 1976 wurde nur das 100 m lange Basisgebäude mit je 50 m langen Anbauten verwirklicht. Die politisch motivierten Anforderungen, z. B. für Zoll- und Passkontrollen oder der Trennung der Passagiere mit Flugziel in kapitalistische oder sozialistische Staaten, sowie der Mangel an Baukapazitäten schränkten die Möglichkeiten für die Gestaltung der Anlage ein.<sup>72</sup> Mit 2,3 Millionen Passagieren waren die Kapazitäten 1983 endgültig erschöpft. Am 15. März 1984 wurde deshalb mit dem Bau der sogenannten Erweiterten Passagierabfertigung im Anschluss an das vorhandene Terminal begonnen, der bereits am 19. Dezember 1984 übergeben wurde. Um Zeit und Kosten zu sparen war ein bereits vorhandenes eingeschossiges Kaufhallenprojekt verwendet worden.<sup>73</sup> Am 24. März 1988 ging ein Trainingszentrum in Betrieb, in dem sämtliche mit dem Flugverkehr zusammenhängenden Tätigkeiten von der Flugsicherung bis zur Passagierbetreuung beübt werden konnten. Es besteht heute noch als Lufthansa-Trainingszentrum mit Simulatoren für Piloten.<sup>74</sup>

Die neuen Anlagen waren gut ausgelastet. Das Passagieraufkommen hatte sich von 521.090 im Jahr 1965 auf 1.606.685 1975 gesteigert und erreichte seine höchste Zahl 1989 mit 2.898.148 Passagieren.<sup>75</sup>

---

<sup>65</sup> Grenzdörfer (2000), S. 54.

<sup>66</sup> Grenzdörfer (2000), S. 61.

<sup>67</sup> Grenzdörfer (2000), S. 55.

<sup>68</sup> Haas, Ernst (1970): Die künftigen Abfertigungsanlagen des Zentralflughafens Berlin-Schönefeld, Flieger Jahrbuch 1970, S. 72.

<sup>69</sup> Grenzdörfer (2000), S. 56, 61

<sup>70</sup> Grenzdörfer (2000), S. 57.

<sup>71</sup> Entwurf eines Vermerkes o. D. (18.03.1975), Wirtschaftsarchiv der FBS mit Beständen der Interflug i. L., III 319.

<sup>72</sup> Dietrich, Kurt (1976): Neue Passagierabfertigungsanlagen für den Zentralflughafen Berlin-Schönefeld, Flieger-Jahrbuch 1976, S. 72 f.; Grenzdörfer (2000), S. 57 ff.

<sup>73</sup> Grenzdörfer (2000), S. 60.

<sup>74</sup> Seifert (1994), S. 119f.

<sup>75</sup> Grenzdörfer (2000), S. 61.

Die Interflug hatte sich einen neuen Markt erschlossen durch preisgünstige Charterflüge für Urlaubsreisen, insbesondere nach Griechenland, und Heimflüge für türkische Gastarbeiter. Seit dem 15. Juni 1963 konnte hierfür die Mauer an der Rudower Chaussee passiert werden. Trotz Bedenken der Alliierten schritt der Berliner Senat nicht ein. Während 1963 2.234 Reisende aus Westteil Berlins den Übergang passierten, taten dies 1980 nach einer Statistik des Berliner Senats 268.218 Personen, darunter 85.005 Westberliner und 30.728 türkische Gastarbeiter.<sup>76</sup>

Der Flugplan wurde um Ziele in der ganzen Welt erweitert, teils in die Hauptstädte sozialistischer Staaten wie Havanna, Peking oder Hanoi, eine Reihe von afrikanischen und nahöstlichen Destinationen, Urlaubszielen wie Athen oder Istanbul und europäische Städte wie Mailand, Rom, Amsterdam, Kopenhagen und Wien.<sup>77</sup>

Seit 1945 gab es zwei schwere Unfälle mit Todesopfern im Zusammenhang mit der Nutzung des Flughafens Schönefeld durch die Interflug. Am 14. August 1972 stürzte die IL-62 DM-SEA nahe Königs-Wusterhausen ab; alle 148 Passagiere und acht Besatzungsmitglieder starben. Unglücksursache war laut Gutachten des Verkehrsministeriums der DDR ein technischer Defekt am Flugzeug, eine undichte Heißluftleitung.<sup>78</sup> Am 17. Juni 1989 starben von 113 Insassen der IL-62M DDR-SEW 17, weil die Maschine wegen eines blockierten Höhenruders nicht abheben konnte, über die Landebahn rutschte und in Flammen aufging.<sup>79</sup> Ob es weitere Unfälle durch den militärischen Flugbetrieb oder andere zivile Fluggesellschaften gab, konnte nicht ermittelt werden.

#### **4 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (ab 1989)**

Im Rahmen der marktwirtschaftlichen Öffnung der DDR 1989 suchte auch die Interflug nach westlichen Partnern. Bereits im Dezember 1989 wurde eine Gemeinsame Kommission von Interflug und Lufthansa gegründet, in der Einigung bestand, dass ein „Berliner Großflughafen“ am Standort Schönefeld gebaut werden solle. Die Lufthansa plante sich an der Interflug zu beteiligen.<sup>80</sup>

Nach der Währungsreform gingen die Buchungen bei der Interflug um die Hälfte zurück; die Passagierzahlen sanken von 2,8 Millionen 1989 auf 1,9 Millionen 1990. Eine Reihe von Linien vor allem nach Osteuropa wurde eingestellt oder reduziert.<sup>81</sup> Das Bundeskartellamt lehnte am 30. Juli 1990 die Beteiligung der Lufthansa an der Interflug ab. Die Lufthansa bot daraufhin an, die Interflug zu 100 % zu übernehmen. Stattdessen gründete die Treuhand am 17. September 1990 zur Entflechtung der Interflug sechs neue Gesellschaften, davon vier Flughafengesellschaften für die Flughäfen Berlin, Dresden, Erfurt und Leipzig, darunter zum Betrieb des Flughafens Schönefeld die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. Mit dem 3. Oktober 1990 ging die Interflug in das Eigentum des Bundes über. Am 7. Februar 1991 beschloss die Treuhandanstalt die Interflug zu liquidieren, weil sich kein Käufer gefunden hatte. Am 1. März 1991 wurde der Flugbetrieb endgültig eingestellt.<sup>82</sup>

---

<sup>76</sup> Seifert (1994), S. 70, von Przychowski (1996), S. 80.

<sup>77</sup> Vgl. die Flugpläne für 1988/89 bei Grenzdörfer (2000), S. 61.

<sup>78</sup> Seifert (1994), S. 80; von Przychowski (1996), S. 56 nennt eine andere Unglücksursache.

<sup>79</sup> Seifert (1994), S. 127; von Przychowski (1996), S. 108.

<sup>80</sup> Seifert (1994), S. 133.

<sup>81</sup> Seifert (1994), S. 140, Grenzdörfer (2000), S. 61.

<sup>82</sup> Seifert (1994), S. 140 ff.

Der internationale Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wird seit 17. September 1990 von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) als Rechtsnachfolgerin der Interflug betrieben.

Am 20. September 1990 erteilte der Ministerrat der DDR - Ministerium für Verkehr eine zeitlich unbegrenzte Genehmigung für den Betrieb des Flughafens Berlin-Schönefeld für den nationalen und internationalen Luftverkehr.<sup>83</sup> Rechtsgrundlage war § 32 des Luftfahrtgesetzes der Deutschen Demokratischen Republik vom 27. Oktober 1983<sup>84</sup>, § 2 der Anordnung über die Genehmigung von zivilen Flugplätzen vom 20. Juni 1990<sup>85</sup> und die Weisung Nr. 21/90 des Ministeriums für Verkehr vom 7. September 1990, die eine zeitlich unbegrenzte Geltungsdauer von bereits erteilten Genehmigungen zum Betrieb eines im Gebiet der DDR liegenden Flugplatzes und eine entsprechende Ergänzung der Genehmigungsurkunden anordnete.<sup>86</sup>

Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Brandenburg hat am 29. Oktober 1997 entschieden, dass die Genehmigung vom 20. September weder nichtig noch aus sonstigen Gründen aufzuheben sei, da gemäß Art. 19 Einigungsvertrag Verwaltungsakte der DDR wirksam bleiben, wenn sie nicht mit rechtsstaatlichen Grundsätzen oder den Regelungen des Vertrages selbst unvereinbar sind und dies hier nicht der Fall sei.<sup>87</sup>

Die Genehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wurde durch Bescheid vom 16. September 1993 geändert, um die Umweltauswirkungen, insbesondere die Lärmauswirkungen zu vermindern.<sup>88</sup> Auf der südlichen Start- und Landebahn (07R/25L) ist nächtlicher Flugverkehr von 24:00 Uhr bis 6:00 Uhr für Strahlflugzeuge, die lediglich eine Lärmzulassung nach ICAO, Anhang 16, Band I, Kapitel 2 haben, verboten. Flugzeuge mit einer Zulassung entsprechend ICAO, Anhang 16, Band I, Kapitel 3 dürfen unbegrenzt starten und landen. Auf der nördlichen Start- und Landebahn (07L/25R) sind Starts und Landungen von Strahlflugzeugen mit Lärmzulassung nach Kapitel 2 und Kapitel 3 von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr unzulässig. Ausgenommen sind Flüge von Kapitel-3-Flugzeugen in den Fällen, in denen die Südbahn wegen Notfällen oder Arbeiten gesperrt werden muss. Die Befristung der Genehmigung wurde mit Bescheid vom 29. Oktober 2003 bis zum 31. Oktober 2008 verlängert.

Aufgrund der besonderen politischen Bedingungen, unter denen die Berliner Flughäfen betrieben worden waren, war die Bekämpfung des Fluglärms kein vorrangiges Thema gewesen. Nach der deutschen Einheit begannen die Flughafengesellschaften mit Verbesserungen des Lärmschutzes. Es wurde ein Netz von 25 Fluglärm-Messstellen für die drei Berliner Flughäfen, davon zehn am Flughafen Schönefeld installiert. Die Änderung der Betriebsgenehmigung für Schönefeld schränkte insbesondere den Nachtflug für die lauten Flugzeuge ein. Die neue Gebührenregelung ab April 1994 verteuerte Starts und Landungen lauter Flugzeuge und verstärkte den Anreiz für Fluggesellschaften zum Einsatz leiserer Maschinen.<sup>89</sup>

---

<sup>83</sup> MSWV, Luftfahrtreferat.

<sup>84</sup> Gbl. I DDR, S. 277.

<sup>85</sup> GBl. I DDR, S. 721.

<sup>86</sup> Archiv der FBS.

<sup>87</sup> Urteil vom 29.10.1997 - 3 D 2/93.AK.

<sup>88</sup> ABl. Brandenburg, S. 500.

<sup>89</sup> Grenzdörfer (2000), S. 81.

Bereits 1991 nahm die Kommission nach § 32 b LuftVG („Fluglärmkommission“) ihre Arbeit auf. Durch Verordnung vom 16. Juni 1997<sup>90</sup> wurde der Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971<sup>91</sup> festgesetzt.

Der Flughafen Berlin-Schönefeld musste dringend Instand gesetzt werden. Am 21. März 1991 begann das erste Modernisierungsprogramm für Schönefeld. Durch Umbauten in den Terminals A und B wurde die Zahl der Abfertigungsschalter von sechs auf zwölf erhöht und damit die Jahreskapazität von 2,5 auf 3 Millionen Passagiere gesteigert.<sup>92</sup> Von August 1991 bis Februar 1992 wurde die Hauptstart- und -landebahn 07R/25L instand gesetzt. Ihre Länge beträgt 3.000 m, und sie ist für Allwetterflugbetrieb der Betriebsstufe Kategorie IIIb zugelassen. Hinzu kommen an beiden Enden der Start- und Landebahn jeweils 300 m lange befestigte Stoppbahnen.

Die Lufthansa nahm im Oktober 1991 im ehemaligen Fliegertrainingszentrum der Interflug ein Simulatorzentrum für den Airbus A 310 in Betrieb und für den CanadairRegional Jet eines im Dezember 1992.<sup>93</sup> Ab 1992 findet auf dem Südtail des Flughafens wieder alle zwei Jahre die Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung ILA statt, die nach 1945 nach Hannover verlegt worden war. Auf dem Südtail wurde 1997 ein neues Abfertigungsgebäude für die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation Terminal) eröffnet, das Dienste für Geschäfts- und Privatflieger anbietet, und die Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH ließ sich ebenfalls dort nieder.<sup>94</sup>

Das Sofortprogramm für den Ausbau Schönefelds war im Dezember 1992 beendet. Es kostete einschließlich der Renovierung der Hauptstart- und -landebahn 300 Millionen DM. Die Zahl der Abfertigungsschalter in den umgebauten Terminals A und B wurde auf 39 erhöht und das Serviceangebot erheblich erweitert. Es wurde eine Winterdiensthalle für neue Vorfeldgeräte und eine neue Feuerwache errichtet sowie im Mai 1994 ein neuer Kontrollturm, den die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) übernahm.<sup>95</sup> Die Jahreskapazität betrug jetzt mehr als vier Millionen Fluggäste. Tatsächlich wurden 1992 etwas mehr als 1,5 Millionen Passagiere abgefertigt.<sup>96</sup> 1995 wurde der Ausbau mit der Fertigstellung von drei Fluggastbrücken in Schönefeld und einem neuen Parkhaus für 830 Fahrzeuge für 25,5 Millionen DM weitergeführt.<sup>97</sup>

Die Zahl der Passagiere, die in Schönefeld starteten oder landeten, war von ihrem Höchststand von 2.898.148 im Jahr 1989 auf 1.062.998 im Jahr 1991 gesunken.<sup>98</sup> Seitdem stieg sie bis 1995 wieder auf knapp zwei Millionen und einen Anteil am Passagieraufkommen an allen Berliner Flughäfen von ca. 18 %. Bis 1999 blieb die Zahl der Passagiere unter zwei Millionen jährlich und sank auf 15,6 % des gesamten Passagieraufkommens im Berliner System.<sup>99</sup> Insbesondere der Linienflugverkehr findet bis auf einige osteuropäische und asiatische Verbindungen fast ausschließlich in Tegel statt. Von allen drei

---

<sup>90</sup> BGBl. I, S. 1374.

<sup>91</sup> BGBl. I, S. 282.

<sup>92</sup> von Przychowski (1996), S. 119.

<sup>93</sup> von Przychowski (1996), S. 123 f, 130.

<sup>94</sup> Grenzdörfer (2000), S. 70.

<sup>95</sup> von Przychowski (1996), S. 141; Grenzdörfer (2000), S. 70.

<sup>96</sup> von Przychowski (1996), S. 130.

<sup>97</sup> von Przychowski (1996), S. 145; 159.

<sup>98</sup> von Przychowski (1996), S. 175; Grenzdörfer (2000), S. 61.

<sup>99</sup> Grenzdörfer (2000), S. 70.

Berliner Flughäfen wurden 1999 zwar 167 Destinationen in 53 Ländern angefliegen, aber Reisende im interkontinentalen Verkehr mussten fast immer in einem der europäischen Drehkreuze umsteigen. Der Grund ist, dass aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Entwicklung der Region der Anteil der Geschäftsreisenden (1997 ca. 40 %, in Schönefeld 7,5 %) zu gering ist und die Berliner Flughäfen für den innerdeutschen wie internationalen Verkehr fast ausschließlich nur Endpunkt sind.<sup>100</sup> Im Jahr 2003 hatte der Flughafen Schönefeld ca. 1.751.000 Passagiere und damit einen Anteil von 13,2 % am gesamten Berliner Passagieraufkommen von ca. 13.306.000 pro Jahr.<sup>101</sup> Einen Aufschwung erwartet die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH durch die Ansiedlung von mehreren sogenannten „Billigfluglinien“ (Low Cost Carrier), darunter die britische Fluglinie easy jet, die seit Mai 2004 dreizehn Destinationen von Schönefeld aus anfliegt und die Passagierzahlen in den ersten drei Monaten des Jahres 2004 um 63,7 % ansteigen ließ.<sup>102</sup>

Aufgrund des wachsenden Luftfrachtaufkommens in Schönefeld wurde im Januar 1999 ein neues ca. 28 Millionen DM teures Luftfrachtzentrum in Betrieb genommen, das eine Kapazität von 30.000 Tonnen pro Jahr hat. Das Luftfrachtaufkommen in Schönefeld betrug nach dem Tiefstand von 4.183 Tonnen 1993 im Jahr 2003 15.377 Tonnen (Berliner Flughafensystem 36.714 Tonnen).<sup>103</sup>

1992 beauftragte die FBS die Aéroports de Paris mit der Erstellung eines Masterplans für den mittelfristigen Ausbau Schönefelds, der aber verworfen wurde.<sup>104</sup> Am 25. Januar 1993 beschloss der Aufsichtsrat der BBF eine abgespeckte Version des Ausbaus von Schönefeld: bis 1996 sollte eine erste Baustufe für 4,5 Millionen Passagiere jährlich realisiert werden. In einer zweiten Baustufe könnten Anlagen für weitere 4,5 Millionen Passagiere in Angriff genommen werden.<sup>105</sup> Am 2. März 1994 veröffentlichte die Holding ein Modell des sogenannten Terminals West als erste Ausbaustufe für Schönefeld für 4,5 Millionen Passagiere jährlich.<sup>106</sup>

Die Corona Hotelbetriebs- und Beratungsgesellschaft plante Ende 1994 unter der Bedingung des Baubeginns für das Terminal West eine „Airport City“ mit drei Hotels, Parkhäusern, Kino und Ladenstraßen im Wert von 550 Millionen DM bis 1997 zu errichten. Bedingung war die zeitgleiche Fertigstellung des Terminals West, die Schließung Tempelhofs und eine 20jährige Betriebsgarantie für Schönefeld. 1995 reichte die Holding die Antragsunterlagen für den Zwischenausbau Schönefelds (Terminal West) beim Verkehrsministerium des Landes Brandenburg ein. Das Land bestand auf einem Planfeststellungsverfahren für diese Ausbauten, weshalb die BBF im April 1995 das Land vor dem Bundesverwaltungsgericht wegen der Planfeststellungsbedürftigkeit der Ausbauten verklagte. Die FBS stellte die Investition aber im Januar 1996 bis zur Standortentscheidung zurück, woraufhin die Corona erklärte, dass sie ohne Terminal West auch die Airport City aufgebe.<sup>107</sup>

---

<sup>100</sup> Grenzdörfer (2000), S. 72 f.

<sup>101</sup> Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Jahresstatistiken.

<sup>102</sup> Pressemitteilung der FBS GmbH vom 28.04.2004.

<sup>103</sup> Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Jahresstatistiken.

<sup>104</sup> von Przychowski (1996), S. 126, 128.

<sup>105</sup> von Przychowski (1996), S. 131.

<sup>106</sup> von Przychowski (1996), S. 139.

<sup>107</sup> von Przychowski (1996), S. 145, 151, 155, 157, 159, 164, 171.

## 5 Bau des „Single-Airports“ Berlin Brandenburg International BBI

Die historisch gewachsene Aufteilung des Flugverkehrs in Berlin auf drei unabhängige Flughäfen mit jeweils zwei Start- und Landebahnen, die räumlich so weit getrennt sind, dass Umsteigeverkehr zwischen ihnen nur schwer möglich ist, war und ist ökonomisch sowie ökologisch nicht sinnvoll. Da die innerstädtisch gelegenen Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof nicht weiter ausbaufähig sind, wurde bereits in den ersten Beratungen zwischen der Lufthansa und der Interflug im Dezember 1989 die schon zu DDR-Zeiten verfolgte Idee aufgegriffen, den Flughafen Berlin-Schönefeld als einzigen Berliner Flughafen auszubauen.<sup>108</sup>

Der erste Schritt war die Gründung der Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF) am 18. Dezember 1991, die zu je 37 % den Ländern Berlin und Brandenburg und zu 26 % dem Bund gehört. Das Land Berlin brachte die Berliner Flughafengesellschaft (BFG), die die Flughäfen Tegel und Tempelhof betreibt, in die Holding ein und am 20. Dezember 1991 übertrug die Treuhandanstalt das Eigentum an der FBS an die BBF.<sup>109</sup>

Ende 1992 begannen die Planungen für den „Single-Airport“ (alleiniger internationaler Verkehrsflughafen) für die Region Berlin/Brandenburg. In der Aufbruchstimmung der Nachwendezeit gingen die Planungen von vier Start- und Landebahnen und 60 Millionen Passagieren jährlich aus. Als geeignete mögliche Standorte wurden in einem aufwändigen Suchverfahren die Standorte Sperenberg, Jüterbog-Ost und Schönefeld-Süd ermittelt. Im Juni 1993 beantragte die BBF ein vergleichendes Raumordnungsverfahren für die drei Standorte, das Ende 1994 abgeschlossen wurde und ergab, dass die Standorte Jüterbog-Ost und Sperenberg für einen Flughafen dieser Größenordnung mit den Zielen der Landesplanung zu vereinbaren seien, Schönefeld-Süd sei nicht geeignet. Zugleich wurde festgestellt, dass in der Region kein Bedarf für vier Start- und Landebahnen bestehe; drei seien gerechtfertigt, zwei sinnvoll.

In den nächsten Monaten entspann sich eine lebhafte Diskussion in der Öffentlichkeit und unter den Gesellschaftern der BBF, die Jüterbog wegen der ca. 60 km weiten Entfernung zu Berlin verwarfen. Das Land Brandenburg favorisierte Sperenberg, wo allerdings höhere Kosten für die Verkehrserschließung entstehen würden, der Bund und Berlin den Standort Schönefeld wegen der Nähe zu Berlin.<sup>110</sup> Die Gesellschafter einigten sich schließlich am 28. Mai 1996 im sogenannten Konsensbeschluss auf ein Konzept für das Unternehmen BBF und den Ausbau der Flughafenkapazitäten für die Region Berlin/Brandenburg: Der Standort Schönefeld solle als „Single-Standort“ unter Nutzung der vorhandenen Einrichtungen entwickelt werden. Die Nordbahn sei außer Betrieb zu nehmen und südlich der heutigen Südbahn solle eine weitere parallel zu betreibende Start- und Landebahn gebaut werden. Die Flächen in Sperenberg seien bis zur Baureife für Schönefeld vorsorglich freizuhalten. Der Flughafen Tempelhof solle nach Vorliegen der bestandskräftigen Planfeststellung, der Flughafen Tegel spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn in Schönefeld geschlossen werden. Der Flughafen solle

---

<sup>108</sup> s. Grenzdörfer (2000), S. 63.

<sup>109</sup> von Przychowski (1996), S. 125.

<sup>110</sup> Projektplanungs-Gesellschaft Schönefeld, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (PPS): Der Weg zum Single-Airport Berlin-Brandenburg International BBI in Schönefeld. Chronologie der wichtigsten Schritte und Entscheidungen, 1999, S. 7

an Fernbahn, S-Bahn, U-Bahn und Autobahn angeschlossen werden. Die BBF, die sofort mit der konzeptneutralen Rahmenplanung beginnen solle, sei zu privatisieren.<sup>111</sup>

Im September 1996 wurde zur Umsetzung des Konsensbeschlusses sowohl bezüglich der Planung als auch der Privatisierung die Projektplanungs-Gesellschaft Schönefeld (PPS) als hundertprozentige Tochter der BBF gegründet. Sie reichte am 1. November 1996 die Planungsanzeige bei der zuständigen Luftfahrtbehörde, dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, ein; am 10. Juli 1997 erging der Bescheid des Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr zur Planfeststellungspflichtigkeit des Verfahrens. Im März 1998 wurde mit ca. 100 Trägern öffentlicher Belange der sogenannte Scoping-Termin für die Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt. Im April 1999 lag der Planfeststellungsantrag mit 49 Aktenordnern vor. Damit endete die konzeptneutrale Planung durch die PPS.<sup>112</sup> Der Antrag auf Planfeststellung wurde am 17. Dezember 1999 durch die Träger des Vorhabens, d. h. die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, die DB Netz AG und die DB Station und Service AG bei der Anhörungsbehörde, dem Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen des Landes Brandenburg eingereicht.

Zugleich betrieb die PPS die Privatisierung der Flughafenholding und die Privatfinanzierung des Flughafens Schönefeld. Die Investmentbank Barclays de Zoete Wedd legte im Herbst 1997 ein Konzept zur vollständigen Privatisierung vor, das vorsah, dass der Erwerber das bestehende Flughafensystem weiter betreibt und das BBI-Projekt entsprechend dem Konsensbeschluss realisiert. Von den am Schluss des Ausschreibungsverfahrens verbleibenden beiden Bewerberkonsortien „Flughafen Partner für Berlin und Brandenburg“ (Hochtief AG, ABB Energy, Flughafen Frankfurt Main AG, Bankgesellschaft Berlin) und „Projektgesellschaft Berlin Brandenburg International“ (IVG AG, Dresdner Bank, Caisse des Depots, Flughafen Wien AG, Dorsch Consult) erhielt das Hochtief-Konsortium den Zuschlag.<sup>113</sup> In dem Klageverfahren des unterlegenen IVG-Konsortiums gegen das Vergabeverfahren hat das Oberlandesgericht Brandenburg in seinem Beschluss vom 3. August 1999<sup>114</sup> die PPS angewiesen, das Vergabeverfahren mit beiden Bietern fortzusetzen. Die Parteien schlossen daraufhin einen Vergleich und die beiden Bieter beschlossen als „Berlin Brandenburg International Partner“ (BBIP) gemeinsam aufzutreten. Ende August 2002 unterzeichneten die Verhandlungspartner eine Absichtserklärung mit den wichtigsten Eckpunkten zur Privatisierung der Flughafen Berlin Brandenburg International BBI.<sup>115</sup> Die Verhandlungen scheiterten an den nicht vereinbaren Vorstellungen der Verhandlungspartner über die Vertragsbedingungen, insbesondere die Verteilung der Risiken zwischen den privaten Erwerbern und der öffentlichen Hand. Am 21. Mai 2003 einigten sich BBIP und BBF gütlich auf eine Abwicklungsvereinbarung. Trotz des Scheiterns der Privatisierung wird der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld fortgesetzt. Die Gesellschafter der BBF haben mit Beschluss vom 22.05.2002 übereinstimmend erklärt, „dass auch nach Beendigung des Privatisierungsverfahrens der Konsensbeschluss vom 28.05.1996 weiterhin ohne Einschränkungen gültig bleibt, wobei eine Privatisierung der BBF derzeit nicht umsetzbar erscheint“. Sie haben in ihrem Beschluss darüber hinaus ausdrücklich betont, dass dies „insbesondere für die zügige Fortführung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) als „Single-Standort“ und die Fortführung des Umsiedlungsverfahrens zur Gemeinde Diepensee und von Teilen der Gemeinde Selchow auf

---

<sup>111</sup> Konsensbeschluss vom 28.05.1996, MSWV.

<sup>112</sup> PPS (1999), S. 10ff.

<sup>113</sup> PPS (1999), S. 18 ff.

<sup>114</sup> 6 Verg 1/99

<sup>115</sup> Der Tagesspiegel vom 30.08.2002.

der Basis der bestehenden Umsiedlungsverträge sowie für Flächensicherungsmaßnahmen für den Flughafen BBI und dessen verkehrliche Erschließung gilt.“<sup>116</sup>

## **II Zur Planfeststellung beantragte Vorhaben**

Der Planfeststellungsantrag umfasst folgende Vorhaben:

### **1 Die Erweiterung der Flugbetriebsflächen**

Mit der beantragten Erweiterung der Flugbetriebsflächen wird das Ziel verfolgt, 360.000 Flugbewegungen pro Jahr mit einem Aufkommen von ca. 83 Flugbewegungen in der Spitzenstunde abzuwickeln, sowie 30 Millionen Fluggäste und bis zu 600.000 Tonnen Luftfracht pro Jahr abzufertigen. Flugbetrieb soll mit allen Flugzeugen möglich sein, einschließlich der größten und schwersten nach ICAO-Code-Buchstabe F.

Die Erweiterung der Flugbetriebsflächen umfasst den Bau einer neuen Start- und Landebahn südlich des bestehenden Flughafengeländes und die Aufgabe der bestehenden Nordbahn, die Einbeziehung der vorhandenen Stoppbahnen der bestehenden südlichen Start- und Landebahn als Startlaufstrecke bzw. Landestrecke sowie die Anlage der erforderlichen Schnellabrollbahnen, Rollbahnen und Vorfeldflächen.

Die bestehende südliche Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld verfügt gegenwärtig an beiden Enden über 300 Meter lange befestigte Flächen, die als Stoppbahnen genutzt werden. Diese jeweils 300 m langen Stoppbahnen werden zukünftig in die betriebliche Nutzung als Startlaufstrecke einbezogen, so dass sich die nutzbare Startlaufstrecke auf 3.600 Meter vergrößert. Die Landeswellen verbleiben an ihren derzeitigen Positionen, so dass die Landebahn in beiden Betriebsrichtungen eine um 300 m versetzte Schwelle aufweist.

Ein Hauptgegenstand des Planfeststellungsantrages ist der Bau einer neuen Start- und Landebahn in einem Achsabstand von 1.900 Metern zur bestehenden südlichen Start- und Landebahn bei einem Bahnversatz von 1.250 Metern in westlicher Richtung. Die neue südliche Start- und Landebahn weist eine Länge von 4.000 Metern und eine Breite ohne Schultern von 60 Metern auf.

Mit Inbetriebnahme der zur Planfeststellung beantragten neuen südlichen Start- und Landebahn wird die derzeitige nördliche Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld außer Betrieb genommen und zurückgebaut. Auch die Rollbahn K wird dann im Bereich westlich der Rollbahn E außer Betrieb genommen und zurückgebaut werden.

Die Flugbetriebsflächen werden durch die erforderlichen Schnellabrollbahnen und Rollbahnen (mit einer Breite von 30 m) ergänzt. Über die gesamte Länge der beiden Start- und Landebahnen erstreckt sich jeweils ein System aus parallelen Rollbahnen. Schnellabrollbahnen ermöglichen den Flugzeugen, die Landebahn nach der Landung zügig zu verlassen, um die Bahn für nachfolgende Flugzeuge frei zu machen.

---

<sup>116</sup> Schreiben der FBS GmbH an die Planfeststellungsbehörde vom 13.08.2003.

Die neu zu errichtenden Vorfelder liegen zwischen den beiden Start- und Landebahnen und umfassen insbesondere die notwendigen Luftfahrzeugstandplätze im Bereich der Passagier- und Frachtabfertigungsanlagen sowie die im Bereich der Luftfahrzeuginstandhaltung benötigten Standplätze. Auf den Vorfeldern befinden sich neben den Standplätzen der Flugzeuge auch Rollbahnen, Standplatzrollgasen und Betriebsstraßen für Servicefahrzeuge. Alle Vorfeldflächen sind als befestigte Flächen mit einer für Flugzeuge des ICAO-Code-Buchstaben F ausgelegten Tragfähigkeit und einem entsprechenden Unterbau ausgeführt.

Eine Darstellung der Flugbetriebsflächen findet sich in der Anlage 1 zum Planfeststellungsbeschluss.

## **2 Erweiterung der Landseite (Abfertigungsbereiche)**

In dem zur Planfeststellung beantragten Plan B 3-1 (Plan der baulichen Anlagen) ist die beabsichtigte Erweiterung der hochbaulichen Anlagen (Abfertigungs- und Wartungsbereiche) des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld dargestellt. Grundlage für die im Plan der baulichen Anlagen ausgewiesenen Hochbauflächen ist der Bedarf des langfristig prognostizierten Passagieraufkommens in Höhe von 30 Millionen Passagieren/Jahr sowie der prognostizierte Bedarf des Frachtverkehrs (ca. 600.000 Tonnen/Jahr). Die hochbaulichen Anlagen umfassen die Funktionsbereiche der Passagierabfertigung und der Frachtabfertigung, der Flugzeugwartung, der Anlagen des ruhenden Verkehrs, der Feuerwehr, der Flugsicherungsanlagen mit Tower und Nebenanlagen, der Anlagen der flugbetriebstechnischen Einrichtungen wie Bodenverkehrsdienste, Catering etc. sowie die weiteren flughafentechnischen Einrichtungen. Die Funktionsbereiche sind so angeordnet, dass die landseitigen Verkehrsströme eine frühzeitige Trennung in die Passagier-, Fracht- und Zulieferbereiche erfahren und darüber hinaus - soweit dies möglich ist - bereits vorhandene infrastrukturelle Einrichtungen (Tankanlage, Gleisanschluss für Fracht) weiter genutzt werden können. Der Plan der baulichen Anlagen weist auch - innerhalb des Flughafengeländes - die zur Erschließung vorgesehenen Verkehrsflächen aus.

Der Plan der baulichen Anlagen (B 3-1) regelt die planungsrechtliche Zulässigkeit hochbaulicher Anlagen auf dem Flughafengelände, § 8 Abs. 4 LuftVG. Die Bebauung des Flughafengeländes wird in entsprechender Anwendung der Baunutzungsverordnung städtebaulich gesteuert durch Festlegungen zur Art der baulichen Nutzung (PA = Passagierabfertigung, FR = Frachtabfertigungsanlagen, PE = Parkeinrichtungen, TO = Tower, SF = sonstige Flughafeneinrichtungen), durch Baugrenzen, durch Ausweisung von Bauflächen und öffentlichen Verkehrsflächen.

Der Plan der baulichen Anlagen (B 3-1) wird durch die im Antrag Band A I, Kap. 4.1 gestellten Einzelanträge ergänzt. Diese Einzelanträge bezeichnen im Einzelnen die für die verschiedenen Bauflächen nach dem Planfeststellungsantrag ("bauplanungsrechtlich") festzusetzenden Bauhöhen und Baumassen und präzisieren zugleich das im Einzelfall zulässige Ausmaß technisch bedingter Erweiterungen der Festsetzungen (etwa in Bezug auf die zulässigen Gebäudehöhen). Die Einzelanträge enthalten darüber hinaus Präzisierungen für die Bemessung der zulässigen Baumaßnahmen auf den jeweiligen Bauflächen. Zulässig sollen in entsprechender Anwendung von § 14 BauNVO Nebenanlagen auch außerhalb von ausgewiesenen Bauflächen und Baugrenzen sein.

Da das Vorhaben in Teilschritten umgesetzt werden soll, wird es in der ersten Baustufe unter Umständen erforderlich sein, gebäudenahen Bauflächen zeitweilig als Flugbetriebsflächen zuzulassen. Eine derartige Zwischennutzung soll dann zulässig sein, wenn vom Vorhabensträger mit einem lärmphysikalischen Gutachten der Nachweis erbracht wird, dass von der Nutzung dieser Flächen als Flugbetriebsflächen keine zusätzlichen, rechtlich erheblichen Auswirkungen auf die Flughafenumgebung ausgehen.

Weiterhin soll es nach den Einzelanträgen zulässig sein, den Tower innerhalb der Baufläche PA, in welcher sich die Baufläche TO befindet, zu verschieben. Eine derartige Verschiebung kann bei der Detailplanung der hochbaulichen Anlagen erforderlich werden. Durch die Begrenzung der Verschiebung auf die Baufläche PA bleibt das Ausmaß einer eventuellen Verschiebung gering. Im Bereich des Gebietes SF 2 (sonstige Flughafeneinrichtungen) befindet sich das Airport-Center. Wie in den Erläuterungen zur Information im Antrag Band I, Kap. 3.7.1 des Planfeststellungsantrages im Einzelnen dargestellt, sind im Airport-Center Büroflächen, Konferenzräume, Lounges, ein Airport-Business-Center wie auch gastronomische Einrichtungen und Verkaufsflächen vorgesehen. Bei diesen Verkaufsflächen handelt es sich, wie auch im Passagierabfertigungsbereich, um kleinteilige Verkaufsflächen, wie sie an allen Verkehrsflughäfen vergleichbarer Größe und vergleichbaren Aufkommens üblich sind; sie dienen der Deckung des flughafeninternen Bedarfs (Passagiere, Besucher, Beschäftigte).

Im Bereich des Gebietes SF 3 (sonstige Flughafeneinrichtungen) soll die planungsrechtliche Zulässigkeit unter anderem auch des Standortes einer ggf. später zu errichtenden Energiezentrale festgestellt werden. Gegenstand der Planfeststellung ist nur der Standort der Energiezentrale auf dem Flughafengelände. Ihre Zulässigkeit im Übrigen, insbesondere in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht, bleibt einem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren vorbehalten.

Im Plan der baulichen Anlagen ist als Nebenanlage auch die Trasse des beabsichtigten Personen-Transfer-Systems ausgewiesen. Das Personen-Transfer-System (PTS) ist mit seinen Bestandteilen und dem Betriebssystem im Einzelnen in den Unterlagen zur Information (Antrag Band I I) dargestellt, ist aber nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht worden. Die Träger des Vorhabens haben angekündigt, im Anschluss an die Planfeststellung der zuständigen Aufsichtsbehörde (in entsprechender Anwendung von § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG) die Planungsunterlagen für das Personen-Transfer-System auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld im Hinblick auf die Erfüllung der Voraussetzungen der BOStrab 1987 (wie auch der BO-Strab Tunnelbaurichtlinie April 1991) vorzulegen.

Auf die Darstellung im Erläuterungsbericht B 3 sowie in dem Antrag, Band I, Unterlagen zur Information Nr. I 3.1 ff., Nr. I 3.12 des Planfeststellungsantrages wird Bezug genommen.

### **3 Erweiterung des Flughafengeländes/Flughafenzaun**

Das gegenwärtige Gelände des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld verfügt über eine Fläche von ca. 640 ha. Der Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nimmt weitere 820 ha in Anspruch. Dieser Flächenbedarf ist durch die Anlage einer zweiten (südlichen) Start- und Landebahn, die erforderlichen Rollbahnen, Vorfeldflächen, Sicherheitsflächen und Schutzzonen des Instrumentenlandesystems sowie durch die Erweiterung der Abfertigungseinrichtungen bedingt.

Die vom Vorhaben in Anspruch genommene Erweiterungsfläche des Flughafengeländes ist in dem zur Planfeststellung beantragten Plan der baulichen Anlagen B 1-1 ausgewiesen; in diesem Plan befindet sich - nachrichtlich - auch eine Darstellung des bestehenden Flughafengeländes. Der gleichfalls zur Planfeststellung beantragte Plan B 1-2 weist den Verlauf des künftigen Flughafenzaunes aus.

### **4 Verkehrsanbindung Straße und Wiederherstellung zerschnittener Straßen- und Wegebeziehungen**

Gegenstand des Planfeststellungsantrages sind als Folgemaßnahmen auch die erforderlichen Straßenanbindungen des auszubauenden Flughafens an das übergeordnete Straßennetz, insbesondere der Anschluss an die BAB 113n im Osten des Flughafens, der Anschluss an die B 96a im Norden des Flug-

hafens und die Anbindung West (L 75n, Ortsumgehung Selchow). Durch den Ausbau des Flughafens Schönefeld werden öffentliche Straßen und Wege zerschnitten, weshalb auch die Wiederherstellung bzw. Umorientierung dieser Verkehrsverbindungen geregelt wurde. Weiterhin ist Gegenstand der Planfeststellung die Sicherung bzw. Wiederherstellung der durch das Vorhaben beeinträchtigten straßenseitigen Erschließung von Grundstücken sowie die dezentrale Entwässerung in Versickerungsmulden. Auf die Darstellung der Verkehrsanbindung Straße/äußere Erschließung im Bauwerksverzeichnis und die unter C zur Planfeststellung beantragten Fachpläne sowie den Gelände- und Funktionsplan (Anlage 1) wird Bezug genommen.

#### 4.1 Anschluss an die BAB 113n

Der Anschluss an die gegenwärtig im Bau befindliche BAB 113n ist die Haupteerschließung des Passagierabfertigungsbereiches sowie der nördlich und südlich der Erschließungsachse gelegenen Flughafennutzungen. Die Anschlussstelle an die BAB 113n wird ca. 70 % des Straßenverkehrs an den prognostizierten 30 Millionen Passagieren im Endausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld aufnehmen. Sie wird dementsprechend leistungsfähig im Wesentlichen mit einem Regelquerschnitt 33 mit drei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn hergestellt.

#### 4.2 Anschluss an B 96a

Als Verbindung zum nördlichen bestehenden Flughafenbereich sowie als zweiter redundanter Anschluss an das übergeordnete öffentliche Netz wird eine Verbindung vom neuen Terminal an die B 96a hergestellt. Die Nutzung dieser Strecke ist allein dem Quell- und Zielverkehr des ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vorbehalten. Die Anschlussstrecke zur B 96a mündet in die vorhandene Flughafeneinfahrt im Bereich des Knotenpunktes mit der B 96a und der B 179. Der Anschluss der B 96a erhält einen Regelquerschnitt 20 mit zwei Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung.

#### 4.3 Zufahrt/Vorfahrt

Zur Erschließung des Terminals sowie der weiteren Flughafeneinrichtungen wird eine dezentrale Verkehrsanbindung vorgesehen. Der Wirtschaftsverkehr wird bereits frühzeitig auf einen Verteilerring abgeführt; der Anschluss an die Anbindung zur B 96a Ost wird planfrei gestaltet. Die Zufahrt wird von Osten kommend nur bis zum ersten Überführungsbauwerk des Verteilerrings planfestgestellt. Für die weitere Straßenanbindung bis zum Terminal werden lediglich die Verkehrskorridore festgestellt und eine mögliche Verkehrsführung nachrichtlich mitgeteilt.

#### 4.4 Anbindung West (L 75n, Ortsumgehung Selchow)

Zur Erschließung der westlichen Flughafenflächen (u. a. Flugzeugwartung, Geräteinstandhaltung, Werkstätten und Hallen sowie sonstige Bewirtschaftungseinrichtungen) ist parallel der westlichen Flughafengrenze eine neue Erschließungsstraße vorgesehen. Diese Straße wird zugleich wichtige Funktionen der zerschnittenen L 75 übernehmen und die Ortslage Selchow umgehen. Sie erhält einen einbahnigen Regelquerschnitt 10,5.

#### 4.5 Unterbrochene Straßen und Wege

Soweit durch den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Straßen und Wege unterbrochen werden, sieht der Planfeststellungsantrag entsprechende Ersatzlösungen vor.

Die durch den Bau der BAB 113n und der Anschlussstelle Flughafen Schönefeld zerschnittenen Wegebeziehungen im Bereich von Kienberg und der Siedlung Hubertus werden wiederhergestellt. Die Ortsteile werden über eine Straße angebunden, die auf der alten B 179 nördlich der Anschlussstelle Grünau beginnt, dann östlich der Trompete der Anschlussstelle verläuft, südlich die BAB 113 unterquert und dann wieder an die alte B 179 anschließt sowie über einen zweiten Ast, der mit der BAB 113n die Bahnanlage überquert und mit einer Schleifenrampe an die Straße nach der Siedlung Hubertus anbindet. Ferner werden die „Goethestraße“ sowie mehrere Straßenverbindungen südlich und südwestlich des Flughafengeländes angepasst bzw. umorientiert.

## 5 Verkehrsanbindung Schiene

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist nach Maßgabe von § 78 VwVfGBbg auch die schienenmäßige Verkehrsanbindung des auszubauenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld für den Fernverkehr, den Regionalverkehr und den Nahverkehr (Berliner S-Bahn) einschließlich der Entwässerung. Zu den Anlagen der schienenseitigen Verkehrsanbindung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und seiner Abfertigungseinrichtungen gehört die zweigleisige Ausfädelung der Fernbahngleise vom Berliner Außenring (Glasower Damm) in südliche Richtung (Fernbahnanbindung West). Für die östliche Anbindung an die Görlitzer Bahn wird der Plan mit vorliegendem Planfeststellungsbeschluss bis zur Unterführung unter die BAB 113n festgestellt. Für den weiteren Verlauf der Trasse wurde ein gesonderter Planfeststellungsabschnitt gebildet. Aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens werden für den abgetrennten Abschnitt durch die Bahn gegenwärtig weitere Trassenvarianten untersucht. Der Plan für diesen Streckenabschnitt wird in einem gesonderten Verfahren festgestellt.

Die Schienenanbindung des Flughafens umfasst weiter die zweigleisige Verlängerung der S-Bahn vom Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld nach Westen mit Kurve in südöstlicher Richtung.

Innerhalb des Flughafengeländes umfasst die schienenmäßige Erschließung den Fern- und S-Bahntunnel ab dem westlichen Flughafenvorfeld bis hinter die Vorfahrt (S-Bahn) bzw. bis hinter die Parkflächen östlich des Terminals (Fernbahn), den Flughafenbahnhof in Tunnellage unter dem Flughafenterminal mit zwei Fernbahnsteigen, einem S-Bahn-Steig sowie einer zweigleisigen Abstell- und Kehranlage östlich der Fernbahnsteige. Berücksichtigt ist auch der Umbau der Gleisanlagen zum Tanklager als Cargo-Anschluss mit Tank- und Frachtbereich und deren Anbindung an die neue Fernbahntrasse.

Auf die Darstellung im Bauwerksverzeichnis der Verkehrsanbindung Schiene und die unter D zur Planfeststellung beantragten Fachpläne sowie den Gelände- und Funktionsplan (Anlage 1) wird Bezug genommen.

### 5.1 Fernbahnanbindung

Die Fernbahntrasse der Flughafenanbindung schwenkt etwa 200 m östlich der Querung der B 96a aus dem Berliner Außenring aus. Die beiden als Fernbahnanbindung des Flughafens vorgesehenen nördlichen Gleise des Berliner Außenrings unterqueren in einem zweigleisigen Tunnel die beiden südlichen Gleise des Berliner Außenrings. Ab hier wird der Berliner Außenring in Richtung Bahnhof Schönefeld (alt) zweigleisig weitergeführt, was den betrieblichen Anforderungen für den verbleibenden Güterverkehr genügt. Eine zusätzliche Verbindungskurve zwischen dem südlichsten Gleis des Berliner Außenringes und der verschwenkten Fern- und Regionalbahntrasse schafft die kreuzungsfreie Anbindung des Flughafens aus den Richtungen Potsdam/Brandenburg a. d. H./Luckenwalde/Jüterbog bzw. Zossen/Wünsdorf/Doberlug-Kirchhain/Elsterwerda. Die Gradienten werden in der Folge etwas angehoben, um dadurch den Eingriff in das Grundwasser zu minimieren.

Unmittelbar nördlich von Selchow treffen Trassen der Fern- und Regionalbahn und die der S-Bahn tangential aufeinander und unterqueren dort gebündelt in Tieflage die bestehende „Dorfstraße“. Die Trassen verlaufen bis zur Westkante der Vorfeldflächen als Einschnitt- oder Trogbauwerk, von da an im Tunnel in der Mitte zwischen den Start- und Landebahnen bis zum Terminal. Östlich des Flughafenbahnhofes wird die Fernbahntrasse in einer gestreckten Kurve bis zur geplanten Überführung der neuen Bundesautobahn BAB 113n geführt. Die Trasse tangiert die Ortslage Kienberg nördlich. Nach der Unterquerung der Autobahn endet der planfestgestellte Abschnitt der Schienenanbindung. Die ursprünglich vorgesehene Durchbindung an die „Görlitzer Bahn“ (sogenannte Ostanbindung) ist Gegenstand eines eigenständigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsantrages, da die ursprünglich gewählte Trasse sich als nicht realisierbar erwiesen hat und die Träger des Vorhabens insoweit ihren Antrag zurückgenommen haben.

## 5.2 S-Bahn-Anschluss

Die Trasse des S-Bahn-Anschlusses für den auszubauenden Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld nutzt zunächst die südlichen Gleise des Berliner Außenringes, deren Stromversorgung geändert wird, und verlässt den Berliner Außenring westlich der Eisenbahnüberführung mit der Dorfstraße Waßmannsdorf nach Süden. Unmittelbar nach dem Ausschwenken bleibt die S-Bahntrasse in Hochlage, damit die Bundesstraße B 96a und weitere Verkehrswege überquert werden können. Im weiteren Verlauf wird die S-Bahntrasse abgesenkt und in einem großem Bogen westlich um die Start- und Landebahn und deren Sicherheitszone herum geführt und trifft nördlich von Selchow mit der Fernbahntrasse zusammen. Von dort verläuft die S-Bahn gemeinsam mit der Fern- und Regionalbahn in einem viergleisigen Trog- bzw. Tunnelbauwerk bis zum Flughafenbahnhof.

## 5.3 Flughafenbahnhof

Der Flughafenbahnhof ist unmittelbar unter dem Passagierabfertigungsbereich (Flughafenterminal) angeordnet. Der Flughafenbahnhof sieht für die Fern- und Regionalbahn zwei Bahnsteige mit je zwei Gleisen und der für Fernverkehrszüge maximal erforderlichen Länge von 405 m vor. Die Bahnsteige werden im Richtungsbetrieb befahren. Am Ostkopf der Bahnsteiganlage ist zwischen den Streckengleisen eine Kehranlage mit zwei Kehrgleisen für den aus Richtung Lehrter Bahnhof kommenden und hier endenden Flughafenexpress angeordnet. Die S-Bahn erhält einen gesonderten Bahnsteig, an welchem die Züge beginnen und enden.

## 5.4 Güteranschluss

Der bestehende Güteranschluss des Flughafens ist aufgrund der Überbauung dieser Strecke durch die Ostanbindung neu zu gestalten und gleichzeitig an die Anforderungen des größeren Frachturnschlages anzupassen. Die bestehende Übergabegruppe wird deshalb auf drei Gleise erweitert und an das bahnlinke Gleis neu angeschlossen. Die Ausfahrten in Richtung Berlin-Grünau werden durch eine Überleitverbindung gewährleistet. Die Gleise des Tanklagers und des Cargo-Anschlusses werden in unveränderter Form an die neue Übergabegruppe angebunden.

# 6 Entwässerung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld

Die derzeitige Entwässerung des bestehenden Flughafens Berlin-Schönefeld erfolgt insbesondere über die nach Süden und Osten entwässernden Systeme des Glasowbaches, des Zülowgrabens und des Selchower Flutgrabens. Diese Gewässer werden über den Notte-Kanal bzw. die Dahme der Spree zu-

geführt. Um eine Beeinträchtigung der Wasserbilanz zu vermeiden, ist auch die zukünftige Ableitung von Niederschlagswässern weiter in die Spree vorgesehen.

Es ist beabsichtigt, das durch die Erweiterung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zuzüglich anfallende Niederschlagswasser in den Selchower Flutgraben und den Glasowbach abzuleiten; ergänzend hierzu tritt die Versickerung von Niederschlagswasser. Zur Ableitung in den Selchower Flutgraben wurden bis zu 2 m<sup>3</sup>/s vorgesehen, für die der Graben wegen weiter unterhalb liegender zusätzlicher Einleitungen in geringerem Umfang ausgebaut werden muss; die Einleitung in den Glasowbach ist mit maximal 1 m<sup>3</sup>/s vorgesehen. Auch für diese Ableitung sind geringfügige Ausbaumaßnahmen erforderlich. Die zentrale Versickerung findet an geologisch und technisch geeigneter Stelle auf dem Flughafengelände statt. Sie ist ausgelegt auf eine Kapazität von 1,0 m<sup>3</sup>/s. Die Einzelheiten der Entwässerung des Flughafengeländes sind in dem Erläuterungsbericht E 1 bis 13 des Planfeststellungsantrages dargestellt.

## **7 Ver- und Entsorgungsanlagen des auszubauenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld**

Der Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, wie zur Planfeststellung beantragt, macht die Neuordnung bestehender und durch das Vorhaben betroffener Leitungen und Anlagen der technischen Infrastruktur (Wasserver- und -entsorgung, Medien der Energieversorgung - Strom und Gas - sowie Leitungen der Telekom) erforderlich; teilweise ist es geboten, notwendige Erschließungsleitungen für das Vorhaben neu zu errichten.

Die Umverlegungsmaßnahmen (z. B. Trinkwasserleitung Waßmannsdorf - Waltersdorf, Abwasserleitung Tollkrug - Waßmannsdorf, Stromleitungen Selchow - Tollkrug, Diepensee - Schönefeld, Diepensee - Rotberg, Diepensee - Waßmannsdorf), 110-kV-Freileitung Wildau - Großbeeren, Gasleitungen (Karls Hof - Waßmannsdorf, Selchow - Rotberg, Selchow - Tollkrug), überregionale VNG-Leitungen, Telekomleitung zwischen Tollkrug und Selchow auf dem neuen Flughafengelände) sind im Erläuterungsbericht F 5 im Einzelnen dargestellt. Das Gesamtkonzept der Umverlegungsmaßnahmen der technischen Infrastruktur im Bereich der erdverlegten Kabel/Druckleitungen sieht eine Bündelung der Leitungen in eine Umverlegungstrasse im Anschluss an die Flughafenfläche im Hochbaubereich-Ost um die Flugbetriebsflächen-Süd sowie eine Leitungsbündelung entlang der L 75 bei Selchow vor. In dieser Umlegungsstrasse werden alle über die Flughafenflächen führenden Leitungen aufgenommen und in Bündelung zum nächsten Übergabepunkt an die bestehende Leitung geführt.

Die beabsichtigte und zur Planfeststellung beantragte Anbindung an die BAB 113n berührt eine Hochdruck-Überlandleitung der Verbundnetz Gas AG (Gasleitung). Insoweit ist eine kleinräumige Umverlegung erforderlich. Weitere Stichleitungen im Anschluss an die vorhandenen Flugbetriebsflächen-Nord in Richtung Waßmannsdorf und Schönefeld sind neu zu errichten. Soweit für die Versorgung des Flughafens Schönefeld Neuanschlüsse erforderlich sind, sind auch diese Maßnahmen zum Gegenstand des Planfeststellungsantrages gemacht worden. Insoweit wird auf die unter F zur Planfeststellung beantragten Fachpläne verwiesen.

## **8 Versorgung/Flugbetriebsstoff**

Gegenstand des Planfeststellungsantrages sind auch die Einrichtungen des vorgesehenen Unterflurbetankungssystems auf dem Flughafengelände. Das Rohrleitungssystem der Hydrantenanlage besteht aus zwei Hauptzuführungsleitungen DN 500 von der Pumpenanlage im Tanklager bis zum Schacht 01 von je 520 m Länge sowie zwei Hauptzuführungsleitungen DN 500 vom Schacht 01 bis zum Schacht 08

(ca. je 2.430 m) sowie zwei Hauptzuführungsleitungen DN 400 vom Schacht 08 bis zum Schacht 09 (ca. je 380 m) nebst den erforderlichen Ringleitungen für die Vorfelder. Gegenstand des Planfeststellungsantrages sind auch die erforderlichen Schieberschächte und die Unterflurhydranten. Auf die insoweit zur Planfeststellung beantragten Fachpläne F wird ebenso verwiesen wie auf den Erläuterungsbericht F 1 (Flugbetriebsstoffversorgung).

Die Flugbetriebsstoffversorgung schließt an das auf dem Flughafen bereits vorhandene Tanklager an. Das Tanklager selbst ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsantrages. Die Turbo Fuelling Services (TFS) GbR wird als Betreiber des Tanklagers die Einleitung der für die Erweiterung des Tanklagers erforderlichen öffentlich-rechtlichen Verfahren selbst veranlassen.

## **9 Unterlagen nach § 40 Abs. 1 Nr. 6, 7 LuftVZO**

Mit dem Planfeststellungsantrag sind auch die Unterlagen nach § 40 Abs. 1 Nr. 6 und Nr. 7 LuftVZO, nämlich ein Übersichtsplan über den Bauschutzbereich und Luftfahrthindernisse sowie Lagepläne, Längs- und Querschnitte der Start- und Landeflächen, vorgelegt worden. Die Antragsteller gehen davon aus, dass auch diese Unterlagen, sofern nicht eine förmliche Anpassung der luftrechtlichen Genehmigung gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG erfolgt, zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden.

## **10 Landschaftspflegerischer Begleitplan**

Gegenstand der Planfeststellung sind schließlich die Maßnahmenpläne und -blätter des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Dieser ist im Anschluss an das Anhörungsverfahren ergänzt und konkretisiert worden. Auf die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmenpläne einschließlich Maßnahmeblätter und den Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans mit Tabellenanhängen wird Bezug genommen.

Gegenstand der Planfeststellung sind auch die erforderlichen Rodungsmaßnahmen bzw. Umwandlungen nach Maßgabe von § 8 LWaldG. Auf die zur Planfeststellung beantragten Rodepläne wird verwiesen.

## **11 Parallele Planvorhaben**

Der Flughafen erhielt seinen Hauptanschluss an die mit Planfeststellungsbeschluss vom 19.07.2000, Az.: 50.9 7171/113.1, planfestgestellte und noch im Bau befindliche sechsstreifige BAB 113n. Die BAB 113n wird derzeit nördlich bis nach Berlin hinein gebaut (in Berlin auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.09.1999, Az.: Beschluss XIIB - 2/99) und an die BAB 100 angeschlossen. Südlich des Flughafenanschlusses beginnt der Neubau der BAB 113n an der bereits sechsstreifig ausgebauten BAB 113. Über die BAB 113 erreicht der Verkehr im Wesentlichen die ebenfalls sechsstreifig ausgebauten BAB 10 (südlicher Berliner Ring) und die vierstreifige BAB 13.

Der Flughafen behält seinen vorhandenen Anschluss an die B 96a. Dieser Anschluss wird jedoch künftig nur noch als redundanter Zweitanschluss genutzt. Gleiches gilt für die B 179 und alle weiteren an die B 96a angebundenen Straßen. Die B 96a ist zwischen der B 96 und der BAB 113n abschnittsweise vierstreifig ausgebaut. Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zur B 96a vom 20.07.2004 soll auch der bisher noch zweistreifige Abschnitt vierstreifig ausgebaut werden.

Der Flughafen erhält rückwärtige Anschlüsse über die neu zu bauende L 75, Ortsumgehung Selchow. Über die L 75 erreicht der Verkehr nördlich die B 96a und westlich die (mit Planfeststellungsbeschluss vom 28.03.2003, Az.: 503 7172/96.20) planfestgestellte und im Bau befindliche vierstreifige B 96n.

Die schienenseitige Erschließung des Flughafens für den Flughafenexpress wird durch die bereits in der Realisierung befindlichen Bauvorhaben des Zentralen Bereichs von Berlin und der Anhalter Bahn sowie die geplanten Bauvorhaben der Dresdner Bahn gemäß dem für den Eisenbahnknoten Berlin entwickelten „Pilzkonzept“ ergänzt. Diese Bauvorhaben sind als „Knoten Berlin“ Bestandteil des Bedarfsplanes für Bundesschienenwege und in der Anlage zu § 1 BSchwAG Ziff. 1 b (vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben) als Nr. 28 enthalten.

Dazu gehören im Einzelnen

- der Bau des Bahnhofs Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof mit dem Fernbahntunnel bis zum Bahnhof Papestraße (Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Berlin, für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs Berlin vom 12.09.1995 - Az.: 1010.1021 Rap/43),
- der Bau der Anhalter Bahn im Abschnitt zwischen Bahnhof Papestraße und Priesterweg (Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 vom 12.08.2002 - Az.: 51132.51121 Pap/462),
- der Bau der Dresdener Bahn zwischen Priesterweg und Blankenfelde einschließlich der zweigleisigen Verbindungskurve Mahlow (Planfeststellungsabschnitte PFA 1 - 3, Anhörungsverfahren in der Durchführung),

Des Weiteren ist die Einbindung der Dresdner Bahn (zweigleisige Mahlower Kurve) in den Berliner Außenring sowie die Ostanbindung des Flughafenbahnhofs (2. Abschnitt der Schienenanbindung) in der Planung befindlich.

Weitere Maßnahmen im Schienennetz sind keine notwendige Voraussetzung für die schienenseitige Erschließung des Flughafens.

### **III Planfeststellungsverfahren**

#### **1 Antrag und Antragsunterlagen**

Antragsteller für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“ sind die Flughafen Berlin Schönefeld GmbH (FBS GmbH) mit den Gesellschaftern Land Berlin, Land Brandenburg und Bundesrepublik Deutschland sowie die DB Netz AG und die DB Station und Service AG. Sie sind zugleich die Träger des Vorhabens.

Der Antrag, bestehend aus 49 Ordnern, wurde am 17.12.1999 durch die Träger des Vorhabens beim Brandenburgischen Landesamt für Verkehr und Straßenbau (BLVS) - Anhörungsbehörde - eingereicht. Wegen der Übertragung zusätzlicher Aufgaben änderte sich am 01.01.2000 die Bezeichnung des Amtes in „Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen (LBVS)“.

Nach einer Überprüfung der Unterlagen, insbesondere auf Vollständigkeit, Widerspruchsfreiheit und Erkennbarkeit der Betroffenheit durch die Anhörungsbehörde, wurden die Träger des Vorhabens mit Schreiben der Anhörungsbehörde, des LBVS, vom 09.02.2000 aufgefordert, die Unterlagen zu überar-

beiten. Am 15.03.2000 überreichten die Träger des Vorhabens die überarbeiteten Planunterlagen an das LBVS.

Am 14.02.2000 wurden 20 Ordner mit Hintergrundmaterial, wie vorbereitende Gutachten und Datensammlungen, sogenannte Y-Ordner, durch die Träger des Vorhabens bei der Anhörungsbehörde eingereicht.

Die FBS GmbH hat mit ihrem Antrag auf Planfeststellung die wesentliche Erweiterung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld beim LBVS beantragt. Mit dem Planfeststellungsantrag wurden die planfestzustellenden Pläne und Verzeichnisse, Erläuterungsberichte, nachrichtlichen Planunterlagen und weitere Unterlagen vorgelegt (siehe Abschnitt B.III.1.1 „Zur Feststellung beantragte Pläne, Verzeichnisse und Einzelanträge; sonstige Unterlagen“, ab Seite 231). Im Wege der Planfeststellung gemäß §§ 8 ff. LuftVG in Verbindung mit § 73 ff. VwVfGBbg beantragte die FBS GmbH den Ausbau des bestehenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld durch Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn (zukünftige Nordbahn) 07L/25R, Anlage einer weiteren südlich davon gelegenen Start- und Landebahn 07R/25L nebst Rollbahnen und Vorfeldern, Erschließungsmaßnahmen und Teilprojekten nach Maßgabe der hierzu eingereichten Pläne. Zugleich beantragte die FBS GmbH die Zulassung der Anlage und des Betriebes der planfestzustellenden Anlagen (§ 8 Abs. 4 LuftVG) sowie die Erteilung aller nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen bzw. -genehmigungen (§ 9 Abs. 1 LuftVG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfGBbg) einschließlich aller erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse (§ 14 Abs. 1 WHG) zu erteilen.

Zeitgleich haben die DB Netz AG und die DB Station und Service AG im Rahmen der Planfeststellung für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld beantragt, entsprechend § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfGBbg den Plan für die schienenmäßige Erschließung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld durch Fern- und S-Bahn nach Maßgabe von § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) auf der Grundlage der eingereichten Pläne festzustellen. Zugleich beantragten die DB Netz AG und die DB Station und Service AG die Zulassung zu Anlage und Betrieb der planfestzustellenden Anlagen sowie die Erteilung aller nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 VwVfG) einschließlich aller erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen (§ 14 WHG) zu erteilen.

#### 1.1 Zur Feststellung beantragte Pläne, Verzeichnisse und Einzelanträge; sonstige Unterlagen

Der von den Trägern des Vorhabens gemeinsam eingereichte Planfeststellungsantrag enthält folgende Unterlagen:

##### *Pläne und Verzeichnisse (Flughafen und Folgemaßnahmen):*

- Zur Feststellung beantragte Pläne über
  - Flughafengelände und Flughafenzaun (Übersichtspläne),
  - Einflugzeichen, Lagepläne,
  - Flugbetriebsflächen,
  - bauliche Anlagen, Lagepläne,
  - Verkehrsanbindung Straße, äußere Erschließung,

- Entwässerung, Entsorgungskonzept, Oberflächenentwässerung, Gewässerausbauplanung und -neuordnung, äußere abwassertechnische Erschließung, Grundwasserabsenkung, Grundwasserberührung
  - Flugbetriebsstoffversorgung,
  - Äußere Versorgungs- und Entsorgungsleitungen, Umverlegungen, Stromversorgung,
  - Grunderwerbsplan, Lagepläne,
  - Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmepläne und Lagepläne,
  - Rodepläne
- Zur Feststellung beantragte Verzeichnisse
- Bauwerksverzeichnis Flughafengelände,
  - Bauwerksverzeichnis Verkehrsanbindung Straße, Äußere Erschließung,
  - Grunderwerbsverzeichnis
- ergänzende Unterlagen nach § 40 Abs. 1 Nrn. 6, 7 LuftVZO

*Erläuterungsberichte und nachrichtliche Unterlagen:*

- Erläuterungsberichte
- Nachrichtliche Pläne
- Übersichtspläne
  - Sonstige Pläne

*Zu Landschaft und Natur, Umweltverträglichkeit:*

- Landschaftspflegerischer Begleitplan und Rodeplan, Textteil und nachrichtliche Pläne
- Umweltverträglichkeitsstudie
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

*Einzelanträge (Flughafen):*

- Plan der baulichen Anlagen
- Flugbetriebsflächen
- Aufhebung der Start- und Landebahn 07L/25R
- Wasserwirtschaft
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Umwandlung von Wald in andere Nutzungsarten, Baumschutzverordnung Brandenburg

- Denkmalschutz
  
- Straßen
  - Widmungen
  - Abstufungen
  - Einziehungen/Teileinziehungen
  - Entwässerung
  
- Flugbetriebsstoffversorgung
  
- Versorgungsleitungen

*Schienenanbindung (Fern-, Regional- und S-Bahn):*

- Zur Feststellung beantragte Pläne
  - Schienenwege mit Durchbindung Flughafen, Querprofilen, Straßenbrücken, Eisenbahnbrücken und Entwässerung,
  - Grunderwerbspläne außerhalb des Flughafengeländes
  
- Zur Feststellung beantragte Verzeichnisse
  - Bauwerksverzeichnis Verkehrsanbindung Schiene,
  - Grunderwerbsverzeichnis
  
- Feststellung der Erläuterungsberichte und nachrichtlichen Planunterlagen
  
- Einzelanträge (Schienenanbindung) zur Entwässerung

*Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen*

Der Gegenstand des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens im Einzelnen ist oben im Abschnitt B.II „Zur Planfeststellung beantragte Vorhaben“, ab Seite 222, beschrieben.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Voraussetzungen des § 78 VwVfGBbg für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes für die Vorhaben des Flughafenausbaus sowie der Schienenanbindung des Flughafens bejaht.

Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens ist der Antrag auf Planfeststellung in Einzelpunkten mehrfach geändert und ergänzt worden (vgl. im Einzelnen Abschnitt B.III.9 „Planänderungen und Ergänzungen des Planfeststellungsantrages“, ab Seite 275). Soweit die Änderungen und Ergänzungen die ursprünglich zur Planfeststellung beantragten Pläne und Verzeichnisse betreffen, sind sie im verfügbaren Teil jeweils mit Deckblatt und mit einem zusätzlichen Buchstaben gekennzeichnet worden.

## 1.2 Antragsbegründung

Die Antragsteller begründen ihren Antrag auf Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld im Wesentlichen wie folgt:

Für das Vorhaben bestehe nach Maßgabe der im Luftverkehrsgesetz (insbesondere § 1 LuftVG) allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis. Die mit dem Vorhaben geplanten Ausbaumaßnahmen des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld seien unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich, das Vorhaben vernünftigerweise geboten. Der mit dem Planfeststellungsantrag verfolgte Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld durch die Ertüchtigung der bestehenden Start- und Landebahn Süd dieses Verkehrsflughafens, die Anlage einer weiteren Start- und Landebahn mit einer Länge von 4.000 m und der erforderlichen weiteren Flugbetriebsflächen, Abfertigungseinrichtungen und Erschließungsanlagen seien im Hinblick auf das Verkehrsbedürfnis wie auch aus Gründen des Immissionsschutzes gerechtfertigt.

Zur Begründung des aus ihrer Sicht vernünftigerweise nach den Zielen des Luftverkehrsgesetzes gebotenen Ausbaus des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld werden von den Trägern des Vorhabens in erster Linie Bedarfs- und Kapazitätserfordernisse angeführt. Im Jahre 1998 seien im gesamten Berliner Flughafensystem (Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld) insgesamt 219.924 Flugbewegungen durchgeführt und 11.762.836 Passagiere abgefertigt worden.

Die Träger des Vorhabens stützen sich dabei vor allem auf die von der Firma Avioplan als Luftverkehrsplanungs- und Projektgesellschaft erstellte Luftverkehrsprognose für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld („Verkehrsprognose und Modellflugplan“, mit dem Planfeststellungsantrag unter M1 vorgelegt). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Passagieraufkommen im Jahr 2007 auf 17,1 Millionen, im Jahr 2010 auf 19,1 Millionen, im Jahr 2020 auf 27,1 Millionen und im Jahr 2023 auf rund 30 Millionen steigen werde. Bei den Flugbewegungen werde für das Jahr 2007 ein Aufkommen - im gewerblichen Verkehr - von 205.000 und im Jahr 2023 von über 300.000 erwartet. Das Frachtaufkommen werde bis zum Jahre 2023 - überproportional - auf 600.000 Tonnen/Jahr steigen. In der Spitzenstunde wären - nach den Ermittlungen des Gutachters - im Jahr 2007 rund 52 Flugbewegungen im gewerblichen Verkehr und im Jahre 2023 rund 80 Flugbewegungen im gewerblichen Verkehr abzuwickeln.

Dieses Verkehrsaufkommen könne auf den bestehenden Berliner Verkehrsflughäfen (ohne nachhaltige Ausbaumaßnahmen) nicht abgewickelt werden. So gestatteten die auf den bestehenden Verkehrsflughäfen in Berlin vorhandenen Terminalkapazitäten (nach Engpassbeseitigung) nach den Abschätzungen und Ermittlungen der Träger des Vorhabens die Abfertigung von rund 15 Millionen Passagieren pro Jahr (ohne Terminalneubau der Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld rund 4,5 Millionen Passagiere). Die auf den Verkehrsflughäfen vorhandenen Vorfeldflächen wären zur Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens neben den Passagierabfertigungseinrichtungen maßgeblich zu erweitern; die vorhandenen Startbahnlängen gestatteten keine restriktionsfreie Verkehrsabwicklung (Zuladungsbeschränkungen bzw. Reichweitenbeschränkungen) zu allen Destinationen im Langstreckenverkehr. Ohne den zur Planfeststellung beantragten Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld könnte jenseits eines Aufkommens von ca. 15 Millionen Passagieren das Luftverkehrsaufkommen in der Bundeshauptstadt Berlin und der Region Berlin/Brandenburg nicht mehr bewältigt werden.

Mit der Schließung der bestehenden Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof sei der Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld durch eine weitere Start- und Landebahn und mit den erforderlichen Vorfeldflächen und weiteren Flugbetriebsflächen (Parallelrollbahnen, Schnellabrollbahnen, Zu- und Abrollwegen) sowie den notwendigen Abfertigungseinrichtungen bei dem prognostizierten Verkehrsbedarf unabweisbar. Die Rechtfertigung des Vorhabens stehe - unter Berücksichtigung der

beabsichtigten Schließung der innerstädtischen Verkehrsflughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel - auch dann außer Zweifel, wenn sich die Verkehrsprognose des Gutachters nicht zu den genannten Zeitpunkten erfüllen sollte. Das ermittelte künftige Luftverkehrsaufkommen für die Region Berlin/Brandenburg rechtfertige für sich das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben.

Unabhängig hiervon rechtfertige die „Ersatzfunktion“ des Ausbaus des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld unter Berücksichtigung der Schließung der Verkehrsflughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel den planfestzustellenden Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld. Die Schließung der bestehenden innerstädtischen Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof führe zu einer ganz erheblichen Entlastung der Umgebung dieser Verkehrsflughäfen von Fluglärm und im Vergleich mit den Lärmbelastungen in der Umgebung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zu einer erheblichen Reduzierung der Zahl von Lärmbetroffenen. Innerhalb des Bereiches der 62-dB-Lärmkontur des nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm berechneten äquivalenten Dauerschallpegels würden im Jahre 2003 mehr als 130.000 Einwohner in der Umgebung der Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof von Fluglärm betroffen sein. Durch die Schließung der Berliner Flughäfen entfielen auch Auswirkungen des flughafeninduzierten Straßenverkehrs sowie der unmittelbare Überflug über dicht besiedelte innerstädtische Bereiche.

Die Schließung der innerstädtischen Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof führe auch zur Nutzung wichtiger Flächenressourcen im Stadtinneren. Die Träger des Vorhabens ergänzten ihre Begründung zum Flughafenaustrau mit der Planunterlage „Prüfung von Ausbau-/Standortalternativen“ vom 17.04.2003. Auf die Ausführungen hierzu im Abschnitt 7 „Ergänzende Anhörung zur Standortalternativendarstellung der Träger des Vorhabens“, ab Seite 263, wird insoweit verwiesen.

## 2 Auslegung der Planunterlagen

### 2.1 Erste Auslegung

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 31.03.2000 die Auslegung des Plans nach § 10 Abs. 2 LuftVG in Verbindung mit § 73 Abs. 2 VwVfGBbg veranlasst. Das den Auslegungsstellen übergebene Formblatt mit dem Bekanntmachungstext enthielt den Hinweis, dass die Auslegung gleichzeitig die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG beinhaltet. Mit Schreiben vom 03.05.2000 hat die Anhörungsbehörde bei den Auslegungsstellen zudem die Benachrichtigung der nicht ortsansässigen Betroffenen gemäß § 73 Abs. 5 Satz 3 VwVfGBbg veranlasst.

Die Planunterlagen (49 Ordner) wurden nach ordnungsgemäßer Bekanntmachung in den folgenden Ämtern, Gemeinden und Landkreisen des Landes Brandenburg sowie für das Land Berlin bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und den Bezirksämtern Köpenick, Neukölln, Tempelhof und Treptow vom 15.05.2000 bis zum 15.06.2000 ausgelegt:

Behörde	Bekanntmachung durch Amtsblatt/Tagespresse Aushang	Bekanntmachung am
Amt Schönefeld	Schönefelder Amtsanzeiger	28.04.2000
Amt Blankenfelde/Mahlow	Amtsblatt für das Amt Blankenfelde/Mahlow/ Aushang	12.04.2000 13.04.00 – 15.06.00

<b>Behörde</b>	<b>Bekanntmachung durch Amtsblatt/Tagespresse Aushang</b>	<b>Bekanntmachung am</b>
Amt Rangsdorf	Allgemeiner Anzeiger/ Aushang	14.04.2000/ 06.04.00 - 16.06.00
amtsfreie Gemeinde Eichwalde	Amtsblatt für die Gemeinde Eichwalde	25.04.2000
amtsfreie Gemeinde Zeuthen	Aushang	11.04.00 – 29.06.00
amtsfreie Gemeinde Schulzen- dorf	Schulzendorfer Gemeindekurier/ Aushang	27.04.2000 27.04.00 – 16.06.00
Amt Unteres Dahmeland	Amtsblatt für das Amt Unteres Dahmeland/ Aushang	26.04.2000/ 11.04.00 – 27.06.00
amtsfreie Gemeinde Wildau	Wildauer Rundschau/ Aushang	20.04.2000/ 10.04.00 - 30.06.00
Amt Mittenwalde	Zeitung für Mittenwalde	26.04.2000
Amt Zossen	Amtsblatt für das Amt Zossen	03.05.2000
Amt Ludwigsfelde -Land	Amtsblatt für das Amt Ludwigsfelde Land	12.04.2000
Stadt Ludwigsfelde	Amtsblatt für die Stadt Ludwigsfelde	02.05.2000
Amt Stahnsdorf	Amtsblatt für das Amt Stahnsdorf	02.05.2000
Amt Trebbin	Trebbiner Anzeiger	19.04.2000
Amt Grünheide (Mark)	Amtsblatt für das Amt Grünheide (Mark)	28.04.2000
amtsfreie Gemeinde Woltersdorf	Aushang	18.04.00 - 29.06.00
Amt Rüdersdorf	Amtsblatt für das Amt Rüdersdorf	28.04.2000

<b>Behörde</b>	<b>Bekanntmachung durch Amtsblatt/Tagespresse Aushang</b>	<b>Bekanntmachung am</b>
Stadt Erkner	Amtsblatt für die Stadt Erkner/ Aushang	27.04.2000 27.04.00 – 15.05.00
Stadt Königs Wusterhausen	Rathaus aktuell	13.04.2000
Amt Spreenhagen	Aushang	18.04.00 – 03.05.00
Amt Schenkenländchen	Amtsblatt für das Amt Schenkenländchen	04.05.2000
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	Amtsblatt Berlin Nr.20/ Berliner Zeitung/Berliner Morgenpost/Der Tagesspiegel	jeweils am 28.04.2000
Bezirksamt Köpenick	Amtsblatt Berlin Nr. 20/ Berliner Zeitung/Berliner Morgenpost/Der Tagesspiegel	jeweils am 28.04.2000
Bezirksamt Treptow	Amtsblatt Berlin Nr. 20/ Berliner Zeitung/Berliner Morgenpost/Der Tagesspiegel	jeweils am 28.04.2000
Bezirksamt Neukölln	Amtsblatt Berlin Nr. 20/ Berliner Zeitung/Berliner Morgenpost/Der Tagesspiegel	jeweils am 28.04.2000
Bezirksamt Tempelhof	Amtsblatt Berlin Nr. 20/ Berliner Zeitung/Berliner Morgenpost/Der Tagesspiegel	jeweils am 28.04.2000

## 2.2 Zweite Auslegung

Weiterhin wurden die Planunterlagen (49 Ordner) nach ordnungsgemäßer Bekanntmachung in den folgenden Gemeinden vom 05.06.2000 bis zum 05.07.2000 ausgelegt:

<b>Behörde</b>	<b>Bekanntmachung durch Amtsblatt/Tagespresse Aushang</b>	<b>Bekanntmachung am</b>
Gemeinde Großbeeren	Amtsblatt für das Amt Ludwigsfelde- Land/ Aushang	26.05.2000 25.05.00 – 18.07.00
Gemeinde Großziethen	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	26.05.2000/ 25.05.00 – 01.08.00
Gemeinde Diedersdorf	Aushang	18.05.00 – 20.07.00

<b>Behörde</b>	<b>Bekanntmachung durch Amtsblatt/Tagespresse Aushang</b>	<b>Bekanntmachung am</b>
Gemeinde Mahlow	Aushang	18.05.00 – 20.07.00
Gemeinde Gosen	Aushang	18.05.00 – 11.07.00
Gemeinde Neu Zittau	Aushang	18.05.00 – 10.07.00
Gemeinde Dahlewitz	Amtsblatt für das Amt Rangsdorf/ Aushang	26.05.2000/ 18.05.00 - 06.07.00
Gemeinde Groß Schulzendorf	Amtsblatt für das Amt Zossen	25.05.2000

### 2.3 Dritte Auslegung

Eine letzte Auslegung der Planunterlagen (49 Ordner) erfolgte nach ordnungsgemäßer Bekanntmachung in den folgenden Gemeinden vom 11.09.2000 bis zum 11.10.2000:

<b>Behörde</b>	<b>Bekanntmachung durch Amtsblatt/Tagespresse Aushang</b>	<b>Bekanntmachung am</b>
Gemeinde Thyrow	Trebbiner Anzeiger	16.08.2000
Gemeinde Ahrensdorf	Amtsblatt für das Amt Ludwigsfelde Land/ Aushang	31.08.2000 31.08.00 - 12.10.00
Gemeinde Groß Machnow	Amtsblatt für das Amt Rangsdorf/ Aushang	25.08.2000/ 21.08.00 - 26.10.00
Gemeinde Diepensee	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	17.08.2000/ 18.08.00 – 28.09.00
Gemeinde Kiekebusch	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	17.08.2000/ 17.08.00 – 28.09.00
Gemeinde Selchow	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	17.08.2000/ 02.08.00 – 30.10.00
Gemeinde Waltersdorf	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	17.08.2000/ 17.08.00 – 28.12.00

<b>Behörde</b>	<b>Bekanntmachung durch Amtsblatt/Tagespresse Aushang</b>	<b>Bekanntmachung am</b>
Gemeinde Waßmannsdorf	Schönefelder Amtsanzeiger/ Aushang	17.08.2000/ 08.08.00 – 30.10.00
Gemeinde Löpten	Amtsblatt für das Amt Schenkenländchen	17.08.2000
Gemeinde Groß Köris	Amtsblatt für das Amt Schenkenländchen	17.08.2000
Gemeinde Schwerin	Amtsblatt für das Amt Schenkenländchen	17.08.2000
Gemeinde Jühnsdorf	Aushang	21.08.00 - 26.10.00
Gemeinde Groß Kienitz	Aushang	21.08.00 - 26.10.00
Gemeinde Sputendorf	Amtsblatt für das Amt Stahnsdorf	01.09.2000
Gemeinde Brusendorf	Amtsblatt für das Amt Mittenwalde	30.08.2000
Gemeinde Ragow	Amtsblatt für das Amt Mittenwalde	30.08.2000

Die Einwendungsfrist endete am 25.10.2000.

### **3 Beteiligung von Behörden, Bund- und Gebietskörperschaften, Verbänden, Institutionen und sonstigen Trägern öffentlicher Belange**

Mit Schreiben des LBVS vom 31.03.2000 wurden folgende Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und sonstige Stellen zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 07.07.2000 aufgefordert:

<b>Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert</b>			
Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen	Krausenstr. 17 - 20	10117	Berlin
Bundesgrenzschutz Grenzschutzpräsidium Ost	Schnellerstr. 139a,	12439	Berlin
Bundesministerium des Innern	Alt-Moabit 101 D	10559	Berlin

<b>Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert</b>			
Deutscher Wetterdienst, Zentralamt	Frankfurter Str.135	63067	Offenbach
Wehrbereichsverwaltung VII	Prötzeler Chaussee	15344	Strausberg
Luffahrt-Bundesamt	Hermann-Blenk-Str. 26	38108	Braunschweig
Bundeseisenbahnvermögen	Hallesches Ufer 74 - 76	10963	Berlin
Eisenbahn-Bundesamt	Hallesches Ufer 74, 76	10963	Berlin
Oberfinanzdirektion Cottbus	Am Nordrand 45	03044	Cottbus
Staatskanzlei des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 107	14473	Potsdam
Senatskanzlei des Landes Berlin	Berliner Rathaus	10178	Berlin
Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen des Landes Brandenburg	H.-Mann-Allee 103/Haus 5	14411	Potsdam
Senatsverwaltung für Arbeit und Soziales und Frauen des Landes Berlin	Oranienstraße 106	10969	Berlin
Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg	Steinstr. 104 - 106	14480	Potsdam
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103	14473	Potsdam
Gem. Landesplanungsabteilung der Länder Berlin/Brandenburg	Berliner Straße 135	14467	Potsdam
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit den Bereichen Bauen Wohnen Umwelt Verkehr des Landes Berlin	Württembergische Straße 6	10707	Berlin
Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg	H.-v.-Tresckow-Str. 2-8,	14467	Potsdam
Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann- Allee 107	14473	Potsdam
Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe des Landes Berlin	M.-Luther-Str. 105	10825	Berlin
Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg	Steinstr. 104-106	14480	Potsdam
Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin	Klosterstr. 59	10179	Berlin
Ministerium des Innern des Landes Brandenburg	H.-v.-Tresckow-Str. 9-13	14467	Potsdam
Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg	Dortustr. 36	14467	Potsdam
Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe Brandenburg	Stahnsdorfer Damm 77	14532	Kleinmachnow

<b>Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert</b>			
Oberbergamt des Landes Brandenburg, seit 2001 Landesbergamt Brandenburg	Vom-Stein-Str. 30	03050	Cottbus
Landesumweltamt Brandenburg	Berliner Str. 21-25	14467	Potsdam
Staatlicher Munitionsbergungsdienst des Landes Brandenburg	Hauptallee 116/8	15838	Waldstadt/Gem. Wünsdorf
Landesvermessungsamt Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103	14437	Potsdam
Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum	Verwaltungszentrum Wünsdorf Teilbereich A Wünsdorfer Platz 4-5	15838	Wünsdorf
Landesdenkmalamt Berlin	Krausenstr. 38/39	10117	Berlin
Landesamt für Soziales und Versorgung Brandenburg	Wünsdorfer Platz 3	15838	Wünsdorf
Landesamt für Ernährung und Landwirtschaft Frankfurt (Oder)	Ringstr. 1010	15236	Frankfurt (O.)
Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit des Landes Berlin	Alt-Friedrichsfelde 60	10315	Berlin
Grundstücks- und Vermögensamt Potsdam	Hauptallee 116 Haus 2	15838	Wünsdorf
GuV Cottbus; Sonderbauleitung Wünsdorf im Landesbauamt Frankfurt (Oder)	Hauptallee 116 Haus 2	15838	Wünsdorf
Amt für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau	Karl-Marx-Str. 21	15926	Luckau
Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen	Steinplatz 1	15838	Wünsdorf
Amt für Immissionsschutz Wünsdorf	Am Baruther Tor 12	15838	Wünsdorf
Amt für Immissionsschutz Frankfurt	Müllroser Chaussee 50	15236	Frankfurt (O.)
Brandenburgisches Autobahnamt	An der Autobahn A111	16540	Hohen Neuendorf
Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Potsdam	Max-Eyth-Allee 22	14469	Potsdam
Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Cottbus	Thiemstr. 105a	03050	Cottbus
Brandenburgisches Straßenbauamt Potsdam	H.-Mann-Allee 105 a	14473	Potsdam
Brandenburgisches Straßenbauamt Frankfurt (Oder)	Müllroser Chaussee 51	15236	Frankfurt (O.)
Landkreis Dahme-Spreewald	Brückenstr. 41	15711	Königs Wusterhausen
Amt Schönefeld	Schwalbenweg 8	12529	Schönefeld

<b>Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert</b>			
Gemeinde Schönefeld	Schwalbenweg 7	12529	Schönefeld
Gemeinde Diepensee	Gutshof	15831	Diepensee
Gemeinde Kiekebusch	Dorfstr. 10	15749	Kiekebusch
Gemeinde Waßmannsdorf	Dorfstr. 44	15831	Waßmannsdorf
Gemeinde Selchow	Dorfstr. 10	15831	Selchow
Gemeinde Großziethen	Dorfstr. 38	15831	Großziethen
Gemeinde Waltersdorf	Zeppelinstr. 1	15732	Waltersdorf
amtsfreie Gemeinde Eichwalde	Grünauer Str. 49	15732	Eichwalde
amtsfreie Gemeinde Zeuthen	Schillerstr. 1	15735	Zeuthen
amtsfreie Gemeinde Schulzendorf	Otto-Krien-Str. 26	15732	Schulzendorf
Amt Unteres Dahmeland	Fürstenwalder Weg 11	15711	Königs Wusterhausen
Gemeinde Niederlehme im Amt Unteres Dahmeland	Fürstenwalder Weg 11	15711	Königs Wusterhausen
Gemeinde Zernsdorf	F.Engels Str. 35 -41	15758	Zernsdorf
Gemeinde Wernsdorf	Dorfstr. 47	15537	Wernsdorf
amtsfreie Gemeinde Wildau	F.-Engels-Str. 40	15745	Wildau
Amt Mittenwalde	Bahnhofstr. 3a	15749	Mittenwalde
Stadt Mittenwalde	Yorckstr. 17	15749	Mittenwalde
Gemeinde Ragow	Dorfstr. 52	15749	Ragow
Gemeinde Brusendorf	Str. der Einheit 16	15749	Brusendorf
Stadt Königs Wusterhausen	K.-Marx-Str. 23	15711	Königs Wusterhausen
Landkreis Oder-Spree	Breitscheidstr. 7	15848	Beeskow
Amt Spreenhagen	Hauptstr. 13	15528	Spreenhagen
Gemeinde Hartmannsdorf	Kanalstr. 25	15528	Hartmannsdorf

<b>Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert</b>			
Gemeinde Neu Zittau	Geschw.-Scholl-Str. 19	15537	Neu Zittau
Gemeinde Gosen	Storkower Str. 3	15537	Gosen
Amt Grünheide (Mark)	Am Marktplatz 1	15537	Grünheide (Mark)
Gemeinde Grünheide	Am Marktplatz 1	15537	Grünheide (Mark)
amtsfreie Gemeinde Woltersdorf	R.-Breitscheid-Str. 23	15569	Woltersdorf
amtsfreie Gemeinde Schöneiche b. Berlin	Brandenburgische Str. 40	15556	Schöneiche
Stadt Erkner	Friedrichstr. 6-8	15537	Erkner
Landkreis Märkisch-Oderland	Puschkinplatz 12	15301	Seelow
Amt Rüdersdorf	H.-Striegelski-Str. 5	15562	Rüdersdorf
Gemeinde Rüdersdorf	H.-Striegelski-Str. 5	15562	Rüdersdorf
Amt Hoppegarten	Lindenallee 14	15366	Dahlwitz-Hoppegarten
Gemeinde Münchehofe	Triftstr. 17	15366	Münchehofe
Gemeinde Dahlwitz-Hoppegarten	Lindenallee 16	15366	Dahlwitz-Hoppegarten
amtsfreie Gemeinde Neuenhagen b. Berlin	Am Rathaus 1	15366	Neuenhagen
Landkreis Potsdam-Mittelmark	Papendorfer Weg 1	14806	Belzig
Amt Stahnsdorf	Annastr. 3	14532	Stahnsdorf
Gemeinde Güterfelde	Potsdamer Allee 16	14532	Güterfelde
Gemeinde Stahnsdorf	Annastr. 3	14532	Stahnsdorf
Gemeinde Schenkenhorst	Sputendorfer -Str. 35	14532	Schenkenhorst
Gemeinde Sputendorf	Wilhelm-Pieck-Str. 14	14532	Sputendorf
Stadt Teltow	Potsdamer Str. 47-49	14513	Teltow
Landkreis Teltow-Fläming	Am Nuthefließ 2	14943	Luckenwalde
Amt Blankenfelde/Mahlow	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde

<b>Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert</b>			
Gemeinde Blankenfelde	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Mahlow	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Diedersdorf	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Groß Kienitz	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Jühnsdorf	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Amt Rangsdorf	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf
Gemeinde Rangsdorf	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf
Gemeinde Dahlewitz	Schmöllner Weg 4a	14776	Brandenburg
Gemeinde Groß Machnow	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf
Amt Zossen	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Stadt Zossen	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Gemeinde Glienick	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Gemeinde Groß Schulzendorf	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Amt Schenkenländchen	Markt 9	15755	Teupitz
Gemeinde Groß Köris	Berliner Str. 1	15746	Groß Köris
Gemeinde Schwerin	Seestr. 14/15	15755	Schwerin
Gemeinde Löpten	Dorfstr. 18	15757	Löpten
Amt Ludwigsfelde-Land	Juliot-Curie-Platz 6	14974	Ludwigsfelde
Gemeinde Osdorf (aufgelöst, gehört jetzt zu Großbeeren)	Dorfstr. 7	14974	Osdorf
Gemeinde Ahrensdorf	Hauptstr. 38	14974	Ahrensdorf
Gemeinde Großbeeren	Dorfaue 4	14979	Großbeeren
Amt Trebbin	Markt 1-3	14959	Trebbin
Gemeinde Thyrow	Karl-Braun-Str. 6	14974	Thyrow

<b>Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert</b>			
Stadt Ludwigsfelde	Rathausstr. 3	14974	Ludwigsfelde
Bezirksämter Treptow und Köpenick, seit 2001: Bezirksamt Treptow/Köpenick von Berlin	Postfach 610 240	12414	Berlin
Bezirksamt Neukölln von Berlin	Karl-Marx-Str. 83, Rathaus	12040	Berlin
Bezirksamt Tempelhof von Berlin, seit 2001: Bezirksamt Tempelhof/Schöneberg von Berlin	Tempelhofer Damm 165, Rathaus	12099	Berlin
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Bundesgeschäftsstelle	Am Köllnischen Park 1	10179	Berlin
Bund Heimat und Umwelt in Deutschland	Adenauerallee 68	53113	Bonn
Verband Deutscher Naturparke e. V.	Niederhaverbeck 7	29646	Bispingen
Deutscher Tierschutzbund e. V.	Baumschulallee 15	53115	Bonn
Verband Deutscher Sportfischer e. V. Landesverband Berlin/Brandenburg e.V.	Siemensstr. 11-13	63071	Offenbach
Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz e. V.	Am Friedhof 4	76707	Hambrücken
Deutscher Rat für Vogelschutz e.V. Vogelwarte Radolfzell	Am Obstberg 1	78315	Radolfzell
Vereinigung Deutscher Gewässerschutz e. V.	Matthias-Grünwald-Str. 1-3	53175	Bonn
Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e. V.	Wartburgstr. 42	10823	Berlin
Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e. V.	Wilhelmshöher Allee 157-159	34121	Kassel
Schutzgemeinschaft Deutsches Wild e. V.	Godesberger Allee 108-122	53175	Bonn
Bundesverband beruflicher Naturschutz e. V.	Konstantinstr. 110	53179	Bonn
Komitee gegen den Vogelmord e. V.	Auf dem Dransdorfer Berg 98	53121	Bonn
Deutscher Naturschutzring e. V.	Am Michaelshof 8-10	53177	Bonn
Deutscher Falkenorden e. V.	Schillerstr. 22	72666	Neckartailfingen
Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände	Michendorfer Chaussee 114, Haus 6	14473	Potsdam
Landesjagdverband Brandenburg e. V.	Steinstr. 1	14482	Potsdam
Deutscher Jagdschutzverband e. V.	Johannes-Henry-Str. 26	53113	Bonn

<b>Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert</b>			
Baumschutzgemeinschaft Berlin e.V.	Potsdamer Str. 65	10785	Berlin
Touristenverein "Die Naturfreunde" Landesverband Berlin e.V.	Ringstr. 76	12205	Berlin
Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Natur- schutz e.V.	Potsdamer Str. 65	10785	Berlin
BUND, Landesverband Berlin e. V.	Crellestr. 35	10827	Berlin
Naturschutzbund Deutschland e. V. Landesverband Berlin	Hauptstr. 13	13055	Berlin
Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e. V. Landesverband Berlin	Planetenstraße 45	12057	Berlin
Volksbund Naturschutz e. V. Berlin	Königin-Luise-Str. 6-8	14195	Berlin
GRÜNE LIGA, Brandenburg e.V., Netz- werk ökolog. Bewegungen	Waldstraße 1	14478	Potsdam
GRÜNE LIGA Berlin e.V.	Prenzlauer Allee 230	10405	Berlin
Landesjagdverband Berlin e. V.	Sundgauer Str. 41	14169	Berlin
Deutsche Telekom AG Berlin Niederlassung 1	Ringbahnstraße 130	12103	Berlin
Deutsche Telekom AG Technikniederlassung Potsdam	PF 229	14526	Stahnsdorf
DB Netz AG Niederlassung Ost NNI 2	Granitzstr. 55-56	13189	Berlin
DB Projekt Knoten Berlin	Martin-Luther-Str. 1-1a	10777	Berlin
Wasser- und Bodenverband Dahme-Notte	Baruther Vorstadt 20	15749	Mittenwalde
Erdöl-Erdgas-Gommern GmbH	Zimmerstraße 56	10117	Berlin
Verbundnetz Gas AG vertreten durch: Ge- sellschaft für Dokumentations- management und Systemdienstleistungen über Verbundnetz AG	Braunstr. 7	04347	Leipzig
EMB Erdgas Mark Brandenburg GmbH	Großbeerenstr. 181-183	14482	Potsdam
MEVAG AG Märkische Energieversorgung AG (jetzt e.dis Energie Nord AG)	Zeppelinstr. 48	14471	Potsdam
VEAG Vereinigte Energiewerke AG Hauptverwaltung,	Chausseestr. 23	10115	Berlin
EWE Energiewerke Weser-Ems AG	Hegermühlenstr. 58	15344	Strausberg

<b>Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert</b>			
Wingas GmbH, Abt. GT	Friedrich-Ebert-Str. 160	34119	Kassel
AWU Abfallwirtschaftsunion Wildau GmbH	F.-Engels-Str. 75-76	15745	Wildau
WAS Wasser- und Abwasserbetrieb Schönefeld	Schwalbenweg 8	12529	Schönefeld
Regionale Verkehrsgesell. Spreewald mbH Geschäftsleitung und Niederlassung Luckau	Nissanstr. 7	15926	Luckau
Berliner Verkehrsbetriebe	Potsdamer Str. 188	10783	Berlin
Berliner Wasserbetriebe	Neue Jüdenstr. 1	10179	Berlin
BEWAG Berliner Kraft- und Licht AG	Puschkinallee 52	12435	Berlin
Berliner Stadtreinigungsbetriebe	Ringbahnstr. 96	12103	Berlin
Deutsche Flugsicherung GmbH	Kaiserleistr. 29-35	63067	Offenbach a. M.
Umsiedlungsbeauftragter Diepensee und Selchow des Landes Brandenburg	Neustr. 1	52382	Niederzier
Fluglärmenschutzbeauftragter für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld	H.-v.-Tresckow-Str. 2-8	15732	Potsdam
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	An der Schmeilt 15	40885	Ratingen
Fluglärmkommission Schönefeld über das Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg	Albert-Einstein Str. 42	14473	Potsdam
Deutscher Wetterdienst Niederlassung Potsdam	Michendorfer Chaussee 23	14473	Potsdam
Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH	Hauptstraße 116/6	15838	Wünsdorf-Waldstadt
Treuhand Liegenschaftsgesellschaft mbH Niederlassung Potsdam	Karl-Liebknecht-Straße 31	10178	Berlin
Deutscher Aero Club e. V.	Hermann-Blenk-Str. 28	38108	Braunschweig
AOPA Germany Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.	Außerhalb 27	63329	Egelsbach-Flugplatz
Landesanstalt für Großschutzgebiete	Postfach 10 05 26	16205	Eberswalde
Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree	Fürstenwalder Str. 10	15848	Beeskow
Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming	Clara-Zetkin-Str. 23	14532	Kleinmachnow

<b>Zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert</b>			
Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald	Str. der Jugend 33	03050	Cottbus
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Poststr. 21/22	10178	Berlin
Deutsche Flugsicherung GmbH, Region Ost, Regionalstelle Berlin	Flughafen Tempelhof	12101	Berlin
Industrie- und Handelskammer Cottbus	Goethestr. 1	03046	Cottbus
Industrie- und Handelskammer Berlin	Fasanenstr. 85	10623	Berlin
GASAG	Reichpietschufer 60-62	10785	Berlin
Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband	Köpenicker Str. 25	15711	Königs Wusterhausen
Erzbistum Berlin	Wundtstr. 48-50	14057	Berlin
WAZ Blankenfelde-Mahlow	Heinrich-Heine-Str. 3-5	15831	Mahlow
Der Landesbeauftragte für Behinderte (Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales u. Frauen)	Oranienstr. 106	10969	Berlin
Evangelische Kirche in Berlin-Brandenburg, Konsistorium	Georgenkirchstr. 69	10249	Berlin
Der Behindertenbeauftragte des Landes Brandenburg im MAGF	H.-Mann-Allee 103 Haus 5	14473	Potsdam

#### 4 Einwendungen und Stellungnahmen

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen wurden 133.684 Einwendungen von mehr als 60.000 Einwendern erhoben. Die statistische Auswertung ergibt folgendes Bild:

Zuordnung der Einwendungen nach Postleitzahlen\*

Bereich	Einwohner-anzahl in den Orten (Stand 2001)	Anzahl der Einwender	Einwender in % zur Einwohner-anzahl	Einwender in % zur Anzahl der Gesamteinwender
<b>Orte im Bereich An- und Abflugsektor Ost</b>	<b>47.174</b>	<b>18.455</b>	<b>39,12</b>	<b>30,02</b>
<i>Bereich 1</i>	<i>12.849</i>	<i>4.078</i>	<i>31,74</i>	<i>6,63</i>
Treptow-Bohnsdorf	10.302	3.209	31,15	5,22
Diepensee	306	70	22,81	0,11
Waltersdorf	1.725	792	45,91	1,29
Kienberg	516	7	1,37	0,01

<b>Bereich</b>	<b>Einwohner-anzahl in den Orten (Stand 2001)</b>	<b>Anzahl der Einwender</b>	<b>Einwender in % zur Einwohner- anzahl</b>	<b>Einwender in % zur Anzahl der Gesamteinwen- der</b>
<i>Bereich 2</i>	<i>27.935</i>	<i>12.050</i>	<i>43,14</i>	<i>19,60</i>
Köpenick-Müggelheim	5.837	3.699	63,37	6,02
Köpenick-Karolinenhof	3.105	1.117	35,96	1,82
Köpenick-Schmöckwitz	3.360	354	10,54	0,58
Schulzendorf	7.004	3.375	48,19	5,49
Eichwalde	5.737	2.849	59,27	4,63
~ Ausläufer		551		0,90
Schönefeld	2.892	105	3,64	0,17
<i>Bereich 3</i>	<i>6.390</i>	<i>2.326</i>	<i>36,41</i>	<i>3,78</i>
Köpenick-Wilhelmshagen	3.152	1.044	33,12	1,70
Köpenick-Hessenwinkel	2.103	586	27,85	0,95
Gosen	1.135	697	61,40	1,13
<b>Orte im Bereich An- und Abflugsektor West</b>	<b>46.993</b>	<b>13.827</b>	<b>29,42</b>	<b>22,49</b>
<i>Bereich 1</i>	<i>20.435</i>	<i>10.525</i>	<i>51,51</i>	<i>17,12</i>
Blankenfelde	10.241	6.742	65,84	10,97
Mahlow	8.738	3.575	40,92	5,82
Waßmannsdorf	912	109	11,98	0,18
Selchow	284	84	29,56	0,14
Glasow	260	14	5,45	0,02
<i>Bereich 2</i>	<i>2.616</i>	<i>1.378</i>	<i>52,66</i>	<i>2,24</i>
Diedersdorf	789	560	71,02	0,91
Dahlewitz	1.827	817	44,73	1,33
<i>Bereich 3</i>	<i>23.942</i>	<i>1.924</i>	<i>8,04</i>	<i>3,13</i>
Ludwigfelde	23.031	1.589	7,18	2,58
~ Umkreis		66		0,11
Groß Kienitz	245	175	71,42	0,28
Jühnsdorf	256	43	16,99	0,07
Rotberg	212	4	1,91	0,01
Kiekebusch	198	47	23,50	0,08

Bereich	Einwohner-anzahl in den Orten (Stand 2001)	Anzahl der Einwender	Einwender in % zur Einwohner- anzahl	Einwender in % zur Anzahl der Gesamteinwen- der
<b>Übrige Gemeinden nördlich der An- u. Abflugsektoren</b>	<b>737.122</b>	<b>14.518</b>	<b>1,97</b>	<b>23,62</b>
Köpenick - Übrige Teile des Bezirkes	98.617	6.372	6,46	10,37
Treptow - Übrige Teile des Bezirkes	103.698	2.170	2,22	3,53
~ Ausläufer		133		0,22
Neukölln	303.410	1.097	0,36	1,79
Tempelhof	188.755	1.519	0,80	2,47
Teltow	17.938	59	0,69	0,10
~ Umkreis		66		0,11
Großbeeren (inkl.Kleinbeeren)	5.288	394	7,46	0,64
Großziethen (inkl.Kleinziethen)	489	99	20,27	0,16
Erkner	12.128	1.497	16,85	2,44
~ Umkreis		547		0,89
Woltersdorf	6.799	565	8,32	0,92
<b>Übrige Gemeinden südlich der An- u. Abflugsektoren</b>	<b>50.677</b>	<b>5.552</b>	<b>10,96</b>	<b>9,03</b>
Zeuthen	9.375	2.297	24,50	3,74
Wildau	9.352	434	5,68	0,71
~ Umkreis		97		0,16
Königs Wusterhausen	17.262	211	1,22	0,34
Rangsdorf	7.114	1.436	20,19	2,34
Neu Zittau	1.320	712	54,56	1,16
~ Umkreis		8		0,01
Ragow	1.776	52	2,90	0,08
Zernsdorf	2.746	45	1,62	0,07
Wernsdorf	1.331	242	18,85	0,39
~ Ausläufer und Umkreis		9		0,01
Brusendorf	401	9	2,27	0,01
<b>Sonstige Städte, Gemeinden und Bezirke</b>	<b>5.545.273</b>	<b>9.122</b>	<b>0,16</b>	<b>14,84</b>
<i>Sonstige Stadtbezirke von Berlin</i>	<i>3.102.938</i>	<i>5.582</i>	<i>0,18</i>	<i>9,08</i>

Bereich	Einwohner-anzahl in den Orten (Stand 2001)	Anzahl der Einwender	Einwender in % zur Einwohner- anzahl	Einwender in % zur Anzahl der Gesamteinwen- der
<i>Sonstige Orte Brandenburg</i>	2.442.335	2.026	0,08	3,30
- nördl.Brandenburg		144		0,23
- südl.Brandenburg		770		1,25
- östl.Brandenburg		989		1,61
- westl.Brandenburg		123		0,20
<b><i>Sonstige Orte Deutsch- land aus</i></b>		<b>1.485</b>		<b>2,42</b>
- Sachsen		211		0,34
- Sachsen-Anhalt		124		0,20
- Mecklenburg-Vorpommern		82		0,13
- Thüringen		58		0,09
- restliche Deutschland		1.009		1,64
<b><i>Ausland</i></b>		<b>29</b>		<b>0,05</b>
<b>Gesamt:</b>	<b>6.427.239</b>	<b>61.474</b>	<b>0,96</b>	<b>100,00</b>

<sup>\*)</sup> Die Wohnorte der Einwender wurden den Einwendungsschreibern entnommen und nach Postleitzahlen geordnet. Dabei wurden geringfügige Ungenauigkeiten durch zwischenzeitliche Wohnungswechsel, Schreibfehler oder Unleserlichkeiten in Kauf genommen. Unter den Bereich 1 wurden Orte gefasst, die zumindest mit einem Teil ihres Gemeindegebietes innerhalb der 65 dB(A) Isolinie liegen; unter den Bereich 2 die Orte, die zwischen der 65 dB(A) und 60 dB(A) Isolinie liegen und unter den Bereich 3 die Orte, die zwischen der 60 dB(A) und der 55 dB(A) Isolinie liegen. Die Zuordnung und die Isolinien wurden dabei dem Plan M 4.1.7 der Antragsunterlagen entnommen. Durch den großen Maßstab des Plans sind geringfügige Ungenauigkeiten nicht auszuschließen.

Die Einwendungen wurden schrittweise ab dem 21.06.2000 den TdV in digitaler Form übergeben. Auf den Antrag eines Einwenders auf einstweiligen Rechtsschutz an das BVerwG wegen dieser Weitergabe von nicht anonymisierten Einwendungen, wurde auf Bitte des BVerwG die Übergabe der Einwendungen ab dem 29.06.2000 ausgesetzt und nach Eingang des Beschlusses des BVerwG vom 14.08.2000 bei der Anhörungsbehörde (BVerwG 11 VR 10.00) bis zum 13.11.2000 weitergeführt.

In Zusammenarbeit mit mehreren Verwaltungshelfern wurden die Einwendungen ausgewertet und nach einem Sachthemenkatalog gegliedert. Dabei stellte sich heraus, dass nahezu 4000 Argumente in den Einwendungen enthalten waren.

Von den zur Abgabe einer Stellungnahme Aufgeforderten gaben insgesamt 136 eine Stellungnahme ab. Im Einzelnen wird auf die folgende tabellarische Darstellung verwiesen.

Folgende Träger öffentlicher Belange, anerkannte Naturschutzverbände und sonstige Stellen gaben keine Stellungnahme ab:

<b><u>Keine Stellungnahme abgegeben haben</u></b>			
Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen	Krausenstr. 17 - 20	10117	Berlin

<b><u>Keine</u> Stellungnahme abgegeben haben</b>			
Bundesministerium des Innern	Alt-Moabit 101 D	10559	Berlin
Deutscher Wetterdienst, Zentralamt	Frankfurter Str.135	63067	Offenbach
Luftfahrt-Bundesamt	Hermann-Blenk-Str. 26	38108	Braunschweig
Staatskanzlei des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 107	14473	Potsdam
Senatskanzlei des Landes Berlin	Berliner Rathaus	10178	Berlin
Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg	Steinstr. 104 - 106	14480	Potsdam
Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg	Dortustr. 36	14467	Potsdam
Landesamt für Soziales und Versorgung Brandenburg Abt. IV, Landesgesundheitsamt	Wünsdorfer Platz 3	15838	Wünsdorf
GuV Cottbus; Sonderbauleitung Wünsdorf im Landesbauamt Frankfurt (Oder)	Hauptallee 116 Haus 2	15838	Wünsdorf
Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Potsdam	Max-Eyth-Allee 22	14469	Potsdam
Brandenburgisches Straßenbauamt Potsdam	H.-Mann-Allee 105 a	14473	Potsdam
Amt Schönefeld	Schwalbenweg 8	12529	Schönefeld
Gemeinde Zernsdorf	F.-Engels-Str. 35 -41	15758	Zernsdorf
Gemeinde Wernsdorf	Dorfstr. 47	15537	Wernsdorf
Gemeinde Hartmannsdorf	Kanalstr. 25	15528	Hartmannsdorf
Amt Hoppegarten	Lindenallee 14	15366	Dahlwitz-Hoppegarten
Gemeinde Münchehofe	Triftstr. 17	15366	Münchehofe
Amt Stahnsdorf	Annastr. 3	14532	Stahnsdorf
Gemeinde Güterfelde	Potsdamer Allee 16	14532	Güterfelde
Gemeinde Stahnsdorf	Annastr. 3	14532	Stahnsdorf
Gemeinde Schenkenhorst	Sputendorfer Str. 35	14532	Schenkenhorst
Amt Rangsdorf	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf

<b><u>Keine</u> Stellungnahme abgegeben haben</b>			
Amt Zossen	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Amt Schenkenländchen	Markt 9	15755	Teupitz
Gemeinde Groß Köris	Berliner Str. 1	15746	Groß Köris
Gemeinde Schwerin	Seestr. 14/15	15755	Schwerin
Gemeinde Löpten	Dorfstr. 18	15757	Löpten
Amt Ludwigsfelde-Land	Joliot-Curie-Platz 6	14974	Ludwigsfelde
Gemeinde Osdorf (aufgelöst, gehört jetzt zu Großbeeren)	Dorfstr. 7	14974	Osdorf
Gemeinde Ahrensdorf	Hauptstr. 38	14974	Ahrensdorf
Gemeinde Großbeeren	Dorfaue 4	14979	Großbeeren
Amt Trebbin	Markt 1-3	14959	Trebbin
Gemeinde Thyrow	Karl-Braun-Str. 6	14974	Thyrow
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Bundesgeschäftsstelle	Am Köllnischen Park 1	10179	Berlin
Deutscher Tierschutzbund e. V.	Baumschulallee 15	53115	Bonn
Verband Deutscher Sportfischer e. V. Landesverband Berlin/Brandenburg e.V.	Siemensstr. 11-13	63071	Offenbach
Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz e. V.	Am Friedhof 4	76707	Hambrücken
Deutscher Rat für Vogelschutz e.V. Vogelwarte Radolfzell	Am Obstberg 1	78315	Radolfzell
Vereinigung Deutscher Gewässerschutz e. V.	Matthias-Grünewald-Str. 1-3	53175	Bonn
Verband Deutscher Gebirgs- und Wander- vereine e. V.	Wilhelmshöher Allee 157-159	34121	Kassel
Schutzgemeinschaft Deutsches Wild e. V.	Godesberger Allee 108-122	53175	Bonn
Bundesverband beruflicher Naturschutz e. V.	Konstantinstr. 110	53179	Bonn
Komitee gegen den Vogelmord e. V.	Auf dem Dransdorfer Berg 98	53121	Bonn
Deutscher Naturschutzring e. V.	Am Michaelshof 8-10	53177	Bonn

<b><u>Keine</u> Stellungnahme abgegeben haben</b>			
Deutscher Falkenorden e. V.	Schillerstr. 22	72666	Neckartailfingen
Landesjagdverband Brandenburg e. V.	Steinstr. 1	14482	Potsdam
Deutscher Jagdschutzverband e. V.	Johannes-Henry-Str. 26	53113	Bonn
Baumschutzgemeinschaft Berlin e.V.	Potsdamer Str. 65	10785	Berlin
BUND, Landesverband Berlin e. V.	Crellestr. 35	10827	Berlin
Volksbund Naturschutz e. V. Berlin	Königin-Luise-Str. 6-8	14195	Berlin
Landesjagdverband Berlin e. V.	Sundgauer Str. 41	14169	Berlin
DB Projekt Knoten Berlin	Martin-Luther-Str. 1-1a	10777	Berlin
AWU Abfallwirtschaftsunion Wildau GmbH	F.-Engels-Str. 75-76	15745	Wildau
WAS Wasser- und Abwasserbetrieb Schönefeld	Schwalbenweg 8	12529	Schönefeld
Regionale Verkehrsgesell. Spreewald mbH, Geschäftsleitung und Niederlassung Luckau	Nissanstr. 7	15926	Luckau
Umsiedlungsbeauftragter Diepensee und Selchow des Landes Brandenburg	Neustr. 1	52382	Niederzier
Landesanstalt für Großschutzgebiete	Postfach 10 05 26	16205	Eberswalde
Deutsche Flugsicherung GmbH, Region Ost, Regionalstelle Berlin	Flughafen Tempelhof	12101	Berlin

Folgende Träger öffentlicher Belange, anerkannte Naturschutzverbände und sonstige Stellen gaben aufgrund der Beteiligung eine Stellungnahme ab:

<b>Eine Stellungnahme abgegeben haben</b>			
Bundesgrenzschutz Grenzschutzpräsidium Ost	Schnellerstr. 139a	12439	Berlin
Wehrbereichsverwaltung VII	Prötzeler Chaussee	15344	Strausberg
Bundeseisenbahnvermögen	Hallesches Ufer 74 - 76	10963	Berlin
Eisenbahn-Bundesamt	Hallesches Ufer 74 - 76	10963	Berlin
Oberfinanzdirektion Cottbus	Am Nordrand 45	03044	Cottbus

<b>Eine Stellungnahme abgegeben haben</b>			
Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen des Landes Brandenburg	H.-Mann-Allee 103/Haus 5	14411	Potsdam
Senatsverwaltung für Arbeit und Soziales und Frauen des Landes Berlin	Oranienstraße 106	10969	Berlin
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103	14473	Potsdam
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit den Bereichen Bauen Wohnen Umwelt Verkehr des Landes Berlin	Württembergische Straße 6	10707	Berlin
Gem. Landesplanungsabteilung der Länder Berlin Brandenburg	Berliner Straße 135	14467	Potsdam
Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg	H.-v.-Tresckow-Str. 2-8	14467	Potsdam
Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes Brandenburg	Heinrich-Mann- Allee 107	14473	Potsdam
Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe des Landes Berlin	M.-Luther-Str. 105	10825	Berlin
Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg	Steinstr. 104-106	14480	Potsdam
Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin	Klosterstr. 59	10179	Berlin
Ministerium des Innern des Landes Brandenburg	H.-v.Tresckow-Str. 9-13	14467	Potsdam
Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe Brandenburg	Stahnsdorfer Damm 77	14532	Kleinmachnow
Oberbergamt des Landes Brandenburg, seit 2001 Landesbergamt Brandenburg	Vom-Stein-Str. 30	03050	Cottbus
Landesumweltamt Brandenburg	Berliner Str. 21-25	14467	Potsdam
Staatlicher Munitionsbergungsdienst des Landes Brandenburg	Hauptallee 116/8	15838	Waldstadt/Gem. Wünsdorf
Landesvermessungsamt Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103	14437	Potsdam
Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum	Verwaltungszentrum Wünsdorf Teilbereich A Wünsdorfer Platz 4-5	15838	Wünsdorf
Landesdenkmalamt Berlin	Krausenstr. 38/39	10117	Berlin
Landesamt für Ernährung und Landwirtschaft Frankfurt (Oder)	Ringstr. 1010	15236	Frankfurt (O.)
Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit des Landes Berlin	Alt-Friedrichsfelde 60	10315	Berlin
Grundstücks- und Vermögensamt Potsdam	Hauptallee 116 Haus 2	15838	Wünsdorf

<b>Eine Stellungnahme abgegeben haben</b>			
Amt für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung Luckau	Karl-Marx-Str. 21	15926	Luckau
Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen	Steinplatz 1	15838	Wünsdorf
Amt für Immissionsschutz Wünsdorf	Am Baruther Tor 12	15838	Wünsdorf
Amt für Immissionsschutz Frankfurt	Müllroser Chaussee 50	15236	Frankfurt (O.)
Brandenburgisches Autobahnamt	An der Autobahn A111	16540	Hohen Neuendorf
Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Cottbus	Thiemstr. 105a	03050	Cottbus
Brandenburgisches Straßenbauamt Frankfurt (Oder)	Müllroser Chaussee 51	15236	Frankfurt (O.)
Landkreis Dahme-Spreewald	Brückenstr. 41	15711	Königs Wusterhausen
Gemeinde Schönefeld	Schwalbenweg 7	12529	Schönefeld
Gemeinde Diepensee	Gutshof	15831	Diepensee
Gemeinde Kiekebusch	Dorfstr. 10	15749	Kiekebusch
Gemeinde Waßmannsdorf	Dorfstr. 44	15831	Waßmannsdorf
Gemeinde Selchow	Dorfstr. 10	15831	Selchow
Gemeinde Großziethen	Dorfstr. 38	15831	Großziethen
Gemeinde Waltersdorf	Zeppelinstr. 1	15732	Waltersdorf
amtsfreie Gemeinde Eichwalde	Grünauer Str. 49	15732	Eichwalde
amtsfreie Gemeinde Zeuthen	Schillerstr. 1	15735	Zeuthen
amtsfreie Gemeinde Schulzendorf	Otto-Krien-Str. 26	15732	Schulzendorf
Amt Unteres Dahmeland	Fürstenwalder Weg 11	15711	Königs Wusterhausen
Gemeinde Niederlehme im Amt Unteres Dahmeland	Fürstenwalder Weg 11, Zi. 119	15711	Königs Wusterhausen
amtsfreie Gemeinde Wildau	F.-Engels-Str. 40	15745	Wildau
Amt Mittenwalde	Bahnhofstr. 3a	15749	Mittenwalde
Stadt Mittenwalde	Yorckstr. 17	15749	Mittenwalde

<b>Eine Stellungnahme abgegeben haben</b>			
Gemeinde Ragow	Dorfstr. 52	15749	Ragow
Gemeinde Brusendorf	Str. der Einheit 16	15749	Brusendorf
Stadt Königs Wusterhausen	K.-Marx-Str. 23	15711	Königs Wusterhausen
Landkreis Oder-Spree	Breitscheidstr. 7	15848	Beeskow
Amt Spreenhagen	Hauptstr. 13	15528	Spreenhagen
Gemeinde Neu Zittau	Geschw.-Scholl-Str. 19	15537	Neu Zittau
Gemeinde Gosen	Storkower Str. 3	15537	Gosen
Amt Grünheide (Mark)	Am Marktplatz 1	15537	Grünheide (Mark)
Gemeinde Grünheide	Am Marktplatz 1	15537	Grünheide (Mark)
amtsfreie Gemeinde Woltersdorf	R.-Breitscheid-Str. 23	15569	Woltersdorf
amtsfreie Gemeinde Schöneiche b. Berlin	Brandenburgische Str. 40	15556	Schöneiche
Stadt Erkner	Friedrichstr. 6-8	15537	Erkner
Landkreis Märkisch-Oderland	Puschkinplatz 12	15301	Seelow
Amt Rüdersdorf	H.-Striegelski-Str. 5	15562	Rüdersdorf
Gemeinde Rüdersdorf	H.-Striegelski-Str. 5	15562	Rüdersdorf
Gemeinde Dahwitz-Hoppegarten	Lindenallee 16	15366	Dahwitz-Hoppegarten
amtsfreie Gemeinde Neuenhagen b. Berlin	Am Rathaus 1	15366	Neuenhagen
Landkreis Potsdam-Mittelmark	Papendorfer Weg 1	14806	Belzig
Gemeinde Sputendorf	Wilhelm-Pieck-Str. 14	14532	Sputendorf
Stadt Teltow	Potsdamer Str. 47-49	14513	Teltow
Landkreis Teltow-Fläming	Am Nuthefließ 2	14943	Luckenwalde
Amt Blankenfelde/Mahlow	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Blankenfelde	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde

<b>Eine Stellungnahme abgegeben haben</b>			
Gemeinde Mahlow	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Diedersdorf	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Groß Kienitz	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Jühnsdorf	K.-Marx-Str. 4	15827	Blankenfelde
Gemeinde Rangsdorf	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf
Gemeinde Dahlewitz	Schmöllner Weg 4a	14776	Brandenburg
Gemeinde Groß Machnow	Kienitzer Str. 12	15834	Rangsdorf
Stadt Zossen	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Gemeinde Glienicke	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Gemeinde Groß Schulzendorf	Marktplatz 20-21	15806	Zossen
Stadt Ludwigsfelde	Rathausstr. 3	14974	Ludwigsfelde
Bezirksämter Treptow und Köpenick, seit 2001: Bezirksamt Treptow/Köpenick von Berlin	Postfach 610 240	12414	Berlin
Bezirksamt Neukölln von Berlin	Karl-Marx-Str. 83, Rathaus	12040	Berlin
Bezirksamt Tempelhof von Berlin, seit 2001: Bezirksamt Tempelhof/Schöneberg von Berlin	Tempelhofer Damm 165, Rathaus	12099	Berlin
Bund Heimat und Umwelt in Deutschland	Adenauerallee 68	53113	Bonn
Verband Deutscher Naturparke e. V.	Niederhaverbeck 7	29646	Bispingen
Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e. V.	Wartburgstr. 42	10823	Berlin
Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände	Michendorfer Chaus. 114, Haus 6	14473	Potsdam
Touristenverein "Die Naturfreunde" Landesverband Berlin e.V.	Ringstr. 76	12205	Berlin
Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.	Potsdamer Str. 65	10785	Berlin
Naturschutzbund Deutschland e. V. Landesverband Berlin	Hauptstr. 13	13055	Berlin

<b>Eine Stellungnahme abgegeben haben</b>			
Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e. V. Landesverband Berlin	Planetenstraße 45	12057	Berlin
GRÜNE LIGA, Brandenburg e.V., Netzwerk ökologische Bewegungen	Waldstraße 1	14478	Potsdam
GRÜNE LIGA Berlin e.V.	Prenzlauer Allee 230	10405	Berlin
Deutsche Telekom AG Berlin Niederlassung 1	Ringbahnstraße 130	12103	Berlin
Deutsche Telekom AG Technikniederlassung Potsdam	PF 229	14526	Stahnsdorf
DB Netz AG Niederlassung Ost NNI 2	Granitzstr. 55-56	13189	Berlin
Wasser- und Bodenverband Dahme-Notte	Baruther Vorstadt 20	15749	Mittenwalde
Erdöl-Erdgas-Gommern GmbH	Zimmerstraße 56	10117	Berlin
Verbundnetz Gas AG vertreten durch: Gesellschaft für Dokumentations- management und Systemdienstleistungen über Verbundnetz AG	Braunstr. 7	04347	Leipzig
EMB Erdgas Mark Brandenburg GmbH	Großbeerenstr. 181-183	14482	Potsdam
MEVAG AG Märkische Energieversorgung AG (jetzt e.dis Energie Nord AG)	Zeppelinstr. 48	14471	Potsdam
VEAG Vereinigte Energiewerke AG Hauptverwaltung	Chausseestr. 23	10115	Berlin
EWE Energiewerke Weser-Ems AG	Hegermühlenstr. 58	15344	Strausberg
Wingas GmbH, Abt. GT	Friedrich-Ebert-Str. 160	34119	Kassel
Berliner Verkehrsbetriebe	Potsdamer Str. 188	10783	Berlin
Berliner Wasserbetriebe	Neue Judenstr. 1	10179	Berlin
BEWAG Berliner Kraft- und Licht AG	Puschkinallee 52	12435	Berlin
Berliner Stadtreinigungsbetriebe	Ringbahnstr. 96	12103	Berlin
Deutsche Flugsicherung GmbH	Kaiserleistr. 29-35	63067	Offenbach a. M.
Fluglärmenschutzbeauftragter für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld	H.-v.-Tresckow-Str. 2-8	15732	Potsdam
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	An der Schmeilt 15	40885	Ratingen

<b>Eine Stellungnahme abgegeben haben</b>			
Fluglärmkommission Schönefeld über das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt- schutz und Raumordnung des Landes Brandenburg,	Albert-Einstein Str. 42	14473	Potsdam
Deutscher Wetterdienst Niederlassung Potsdam	Michendorfer Chaussee 23	14473	Potsdam
Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH	Hauptstraße 116/6	15838	Wünsdorf- Waldstadt
Treuhand Liegenschaftsgesellschaft mbH Niederlassung Potsdam	Karl-Liebknecht-Straße 31	10178	Berlin
Deutscher Aero Club e. V.	Hermann-Blenk-Str. 28	38108	Braunschweig
AOPA Germany Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.	Außerhalb 27	63329	Egelsbach- Flugplatz
Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree	Fürstenwalder Str. 10	15848	Beeskow
Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming	Clara-Zetkin-Str. 23	14532	Kleinmachnow
Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald	Str. der Jugend 33	03050	Cottbus
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Poststr. 21/22	10178	Berlin
Industrie- und Handelskammer Cottbus	Goethestr. 1	03046	Cottbus
Industrie- und Handelskammer Berlin	Fasanenstr. 85	10623	Berlin
GASAG	Reichpietschufer 60-62	10785	Berlin
Märkischer Abwasser- und Wasserzweck- verband	Köpenicker Str. 25	15711	Königs Wuster- hausen
Erzbistum Berlin	Wundtstr. 48-50	14057	Berlin
WAZ Blankenfelde-Mahlow	Heinrich-Heine-Str. 3-5	15831	Mahlow
Der Landesbeauftragte für Behinderte (Se- natsverwaltung für Arbeit, Soziales u. Frau- en)	Oranienstr. 106	10969	Berlin
Evangelische Kirche in Berlin-Brandenburg, Konsistorium	Georgenkirchstr. 69	10249	Berlin
Der Behindertenbeauftragte des Landes Brandenburg im MAGF	H.-Mann-Allee 103 Haus 5	14473	Potsdam

Folgende Stellen haben von sich aus eine Stellungnahme abgegeben:

Karl Herrmann Haack MdB, Beauftragter der Bundesregierung für die Belange der Behinderten	Jägerstr. 9	11017	Berlin
Betriebsgesellschaft Stadtgüter Berlin mbH	Blockdammweg 60/64	10818	Berlin
Messe Berlin GmbH	Messedamm 22	14055	Berlin

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen wurden ab dem 18.07.2000 schrittweise in digitaler Form den Trägern des Vorhabens übergeben.

Mit Schreiben vom 29.11.2000 erhielten die Träger des Vorhabens die Gelegenheit, auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen wie auch auf die ca. 4.000 Argumente der Einwendungen zu erwidern.

## 5 Erörterungstermine

### 5.1 Träger öffentlicher Belange

Die Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen wurden rechtzeitig über den Erörterungstermin benachrichtigt und zwar mit Schreiben vom 21.03.2001 und vom 16.10.2001.

Die Erörterung begann mit den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen zu dem Plan. Sie fand dann zunächst vom 23.04.2001 bis 10.05.2001 im Seebad Casino in Rangsdorf an 12 Erörterungstagen statt, an denen die Stellungnahmen von 66 Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen mit den TdV erörtert wurden. Vom 12.11.2001 bis zum 11.12.2001 wurde diese Erörterung in den Rathenauhallen, Wilhelminenhofstraße 83 - 85 in Berlin-Oberschöneweide an 19 Erörterungstagen fortgesetzt. Dort wurden die Stellungnahmen von 70 Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen mit den TdV erörtert.

### 5.2 Privatbeteiligte

Der Erörterungstermin mit den Einwendern und Betroffenen ist gemäß § 73 Abs. 6 VwVfGBbg rechtzeitig wie folgt öffentlich bekannt gemacht worden:

<b>Veröffentlichung durch:</b>	<b>Datum der Veröffentlichung:</b>
Amtlicher Anzeiger für das Land Brandenburg	09.05.2001
Märkische Allgemeine Zeitung	28./29.04.2001
Märkische Oderzeitung	28./29.04.2001
Potsdamer Neueste Nachrichten	28.04.2001
Amtsblatt Nr. 24 für das Land Berlin	11.05.2001

Berliner Zeitung	28./29.04.2001
BZ	28.04.2001
Tagesspiegel	28.04.2001
Berliner Morgenpost	28.04.2001

Die Einwendungen gegen den Plan wurden mit den Einwendern und Betroffenen sowie den Trägern des Vorhabens an insgesamt 57 Erörterungstagen in der Zeit vom 31.05.2001 bis 28.09.2001 in den Rathenauhallen, Wilhelminenhofstraße 83 - 85 in Berlin-Oberschöneweide erörtert. Entsprechend der öffentlichen Bekanntmachung wurde zunächst in zwei Gruppen wie folgt erörtert: Für die Einwender und Betroffenen, die ihren Hauptwohnsitz im Land Brandenburg haben (Gruppe A) ab dem 31.05.2001. Für alle anderen Einwender und Betroffenen (Gruppe B) ab dem 05.06.2001. Ab dem 14.06.2001 wurde diese Aufteilung aufgehoben, da die Anzahl der bis dahin anwesenden Teilnehmer an den Erörterungsterminen die Prognose zuließ, dass die Kapazität der Rathenau-Hallen für eine gleichzeitige Erörterung mit allen ausreicht, die Interesse an der Erörterung und ein Recht auf Teilnahme haben. Diese Zusammenlegung der Gruppen hatte sich die Anhörungsbehörde bereits in der öffentlichen Bekanntmachung des Erörterungstermins vorbehalten.

Weiterhin wurden auf Antrag mit neun Einwendern aufgrund deren besonderer persönlicher Betroffenheiten am 28. und 29.01.2002 Einzelerörterungen unter Beteiligung der TdV durchgeführt.

Wegen des Ergebnisses der Erörterung wird auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung verwiesen. Diese wurde nach Abschluss der Erörterungstermine gemäß §§ 72 Abs. 1 und 68 Abs. 4 VwVfGBbg in der Zeit vom 28.01.2002 bis einschließlich 11.03.2002 für die Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen bzw. die Einwender/Betroffenen, die an der Erörterung teilgenommen haben, in den Räumen der Anhörungsbehörde zur Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung der Niederschrift wurde rechtzeitig zuvor, am 19.01.02 in der Tagespresse bekannt gemacht.

### 5.3 Antragstellung im Rahmen des Anhörungsverfahrens

Während des Anhörungsverfahrens wurden rund 3.150 Anträge mit ca. 6.000 Einzelanträgen gestellt. Hauptsächlich handelt es sich dabei um Anträge zur Geschäftsordnung (rund 1.080) und auf Abbruch/Aussetzung/Unterbrechung des Verfahrens (rund 730). Zudem wurden 55 Anträge wegen Befangenheit gestellt. Bei rund 290 Anträgen waren Träger öffentlicher Belange, anerkannte Naturschutzverbände oder sonstige Stellen die Antragsteller. Darüber hinaus wurden im Zusammenhang mit der Auslegung der Niederschrift weitere rund 160 Anträge mit teilweise mehreren Einzelanträgen auf Änderung der Niederschrift gestellt. Solche Änderungsanträge konnten bis zum 25.03.2002 gestellt werden.

Alle Anträge wurden innerhalb des Anhörungsverfahrens beschieden.

## 6 Abschließende Stellungnahme

Die von der Anhörungsbehörde gemäß § 73 Abs. 9 VwVfGBbg erarbeitete Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens sowie der Plan, die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und sonstigen Stellen und die nicht erledigten Einwendungen wurden am 14.06.2002 dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg übergeben.

## **7 Ergänzende Anhörung zur Standortalternivendarstellung der Träger des Vorhabens**

Die von den Trägern des Vorhabens bereits zum Zeitpunkt der Erörterungen angekündigte ergänzende schriftliche Stellungnahme zur Standortwahl vom 17.04.2003 wurde zunächst der Planfeststellungsbehörde zugeleitet und sodann am 07.05.2003 dem LBVS als zuständiger Anhörungsbehörde gemäß § 4 Abs. 2 LufzV zur Durchführung einer Anhörung gemäß § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 73 VwVfGBbg zum Gegenstand der ergänzenden Unterlage (Standortalternativen/Auswahlgründe) übergeben. Die ergänzende Unterlage der Träger des Vorhabens untersucht in Betracht kommende Standortalternativen und stellt die Erwägungen dar, die aus Sicht der Träger des Vorhabens zu der Entscheidung geführt haben, den Antrag auf Zulassung des Ausbaus des bestehenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zu stellen.

### **7.1 Beteiligungsumfang, Bekanntmachungen, Beteiligungszeiträume**

Das LBVS veranlasste gemäß § 73 Abs. 1 VwVfGBbg die Auslegung dieser ergänzenden Planunterlage in den Gemeinden, in denen bereits im Jahre 2000 die Planunterlagen für das verfahrensgegenständliche Planfeststellungsverfahren ausgelegt worden waren.

Es handelt sich im Einzelnen um folgende Gemeinden:

(Die Darstellung erfolgt nach Landkreisen im Uhrzeigersinn geordnet)

#### **1. Landkreis Märkisch-Oderland**

Amt Rüdersdorf

(seit 26.10.2003: Gemeinde Rüdersdorf)

Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 30.05.2003

Auslegungszeitraum: 10.06. bis 10.07.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 24.07.2003

#### **2. Landkreis Oder-Spree**

Amt Grünheide für die Gemeinde Grünheide

(jetzt: Gemeinde Grünheide)

Öffentliche Bekanntmachung durch Aushang und Amtsblatt vom 07.06.2003

Auslegungszeitraum: 10.06. bis 10.07.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 24.07.2003

Amt Spreenhagen für die Gemeinden Gosen und Neu Zittau

Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 28.06.2003

Auslegungszeitraum: 30.06. bis 30.07.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 13.08.2003

Gemeinde Woltersdorf

Öffentliche Bekanntmachung durch Aushang

Auslegungszeitraum: 16.05. bis 20.06.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 07.07.2003

## Stadt Erkner

Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 21.05.2003

Auslegungszeitraum: 02.06. bis 02.07.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 16.07.2003

## 3. Landkreis Dahme-Spreewald

## Amt Unteres Dahmeland für die Gemeinde Wernsdorf

(seit 26.10.2003: zur Stadt Königs Wusterhausen)

Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 28.05.2003

Auslegungszeitraum: 02.06. bis 02.07.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 16.07.2003

## Amt Mittenwalde für die Gemeinden Brusendorf und Ragow

(jetzt: Stadt Mittenwalde)

Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 28.05.2003

Auslegungszeitraum: 02.06. bis 02.07.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 16.07.2003

## Amt Schönefeld für die Gemeinden Diepensee, Großziethen, Kiebusch, Schönefeld, Selchow, Waltersdorf u. OT Rotberg und Waßmannsdorf (jetzt: Gemeinde Schönefeld)

Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 8.5.2003

Auslegungszeitraum: 19.05. bis 19.06.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 03.07.2003

## Amt Schenkenländchen für die Gemeinden Groß Köris, Löpten und Schwerin

Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 29.05.2003

Auslegungszeitraum: 02.06. bis 02.07.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 16.07.2003

## Gemeinde Eichwalde

Öffentliche Bekanntmachung durch Aushang und Amtsblatt vom 16.05.2003

Auslegungszeitraum: 28.05. bis 27.06.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 14.07.2003

## Gemeinde Zeuthen

Öffentliche Bekanntmachung durch Aushang

Auslegungszeitraum: 02.06. bis 02.07.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 16.07.2003

## Gemeinde Schulzendorf

Öffentliche Bekanntmachung durch Aushang vom 05.06.2003

Auslegungszeitraum: 10.06. bis 09.07.2003

Ablauf der Einwendungsfrist: 23.07.2003

Gemeinde Wildau  
Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 13.05.2003  
Auslegungszeitraum: 26.05. bis 27.06.2003  
Ablauf der Einwendungsfrist: 11.07.2003

Stadt Königs Wusterhausen  
Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 08.05.2003  
Auslegungszeitraum: 20.05. bis 20.06.2003  
Ablauf der Einwendungsfrist: 04.07.2003

#### 4. Landkreis Teltow-Fläming

Amt Rangsdorf für die Gemeinden Dahlewitz, Klein Kienitz, Groß Machnow, Rangsdorf (jetzt: Gemeinde Rangsdorf)  
Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 08.05.2003  
Auslegungszeitraum: 26.05. bis 26.6.2003  
Ablauf der Einwendungsfrist: 10.07.2003

Amt Blankenfelde/Mahlow für die Gemeinden Blankenfelde, Mahlow, Jühnsdorf, Groß Kienitz (jetzt: Gemeinde Blankenfelde/Mahlow)  
Öffentliche Bekanntmachung durch Aushang und Amtsblatt vom 02.06.2003  
Auslegungszeitraum: 03.06. bis 02.07.2003  
Ablauf der Einwendungsfrist: 16.07.2003

Amt Zossen für die Gemeinde Groß Schulzendorf (jetzt: Stadt Zossen)  
Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 07.05.2003  
Auslegungszeitraum: 15.05. bis 16.06.2003  
Ablauf der Einwendungsfrist: 01.07.2003

Amt Trebbin für die Gemeinde Thyrow (jetzt: Stadt Trebbin)  
Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 15.05.2003  
Auslegungszeitraum: 20.05. bis 20.06.2003  
Ablauf der Einwendungsfrist: 04.07.2003

Stadt Ludwigsfelde für die Gemeinde Ahrensdorf  
Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt Nr. 15  
Auslegungszeitraum: 02.06. bis 04.07.2003  
Ablauf der Einwendungsfrist: 18.07.2003

Gemeinde Großbeeren für Diedersdorf  
Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 12.06.2003  
Auslegungszeitraum: 16.06. bis 16.07.2003  
Ablauf der Einwendungsfrist: 30.07.2003

## 5. Landkreis Potsdam-Mittelmark

Gemeinde Stahnsdorf für den Ortsteil Sputendorf  
Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 30.05.2003  
Auslegungszeitraum: 02.06. bis 02.07.2003  
Ablauf der Einwendungsfrist: 16.07.2003

## 6. Land Berlin

Bezirke Treptow-Köpenick, Neukölln und Tempelhof-Schöneberg  
Öffentliche Bekanntmachung durch Amtsblatt vom 23.05.2003 und  
Tagesspiegel vom 16.05.2003  
Auslegungszeitraum: 26.05. bis 27.06.2003  
Ablauf der Einwendungsfrist: 11.07.2003

### 7.2 Beibehaltung des vom LBVS angegebenen Bekanntmachungstextes

Bei der Übergabe der Auslegungsunterlagen durch das LBVS an drei Berliner Bezirke, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin, elf Ämter mit insgesamt 30 Gemeinden, sieben amtsfreie Gemeinden und drei Städte haben zunächst einige Gemeinden erklärt, ihrer Bekanntmachungspflicht nur mit geänderten Bekanntmachungstexten nachkommen zu wollen. Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass der Bekanntmachungstext bezüglich der bereits erfolgten Erörterung (siehe Satz 1, Abs. 2, Satz 1 des Bekanntmachungstextes) nicht zutreffend sei. Mit der vorgesehenen Unterschrift unter diesen Text mache sich der zuständige Gemeindevertreter diesen (vermeintlich) zu eigen. Zu der insoweit inhaltlich umstrittenen Textstelle bezüglich der bisherigen Erörterungen zu Standortalternativen steht nachweislich fest, dass es Erörterungen zu dieser Thematik gegeben hat, wenn auch nicht auf der Grundlage einer entsprechenden Standortalternativenuntersuchung der Träger des Vorhabens.

Gegenüber einer Gemeinde, die eigenmächtige Veränderungen des Bekanntmachungstextes veröffentlichte, wurden kommunalaufsichtliche Schritte durch das Innenministerium des Landes Brandenburg eingeleitet. Hiergegen hat sich die Gemeinde mit dem Antrag, die sofortige Vollziehung der Anordnung des Landrates auszusetzen, an das zuständige Verwaltungsgericht Cottbus gewandt. Das Verwaltungsgericht Cottbus hat mit Beschluss vom 02.06.2003 (Az. 4 L 344/03) festgestellt, dass der Gemeinde kein Recht zusteht, den Bekanntmachungstext der Anhörungsbehörde durch einen eigenen zu ersetzen. Im Fall vom Amt Blankenfelde/Mahlow und der Gemeinde Großbeeren wurden zwar geringfügige Veränderungen im Bekanntmachungstext vorgenommen, die allerdings wegen ihrer Geringfügigkeit die Anstoßfunktion nicht beeinträchtigten. Das Ersuchen um kommunalaufsichtliche Weisungen wurde deshalb - auch um Verfahrensverzögerungen zu vermeiden - nicht weiter verfolgt.

### 7.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und sonstiger Stellen

Auch die betroffenen Stellen und Institutionen, die besondere öffentliche Interessen wahrnehmen (sog. Träger öffentlicher Belange - TÖB), wurden von der ergänzenden Unterlage der Träger des Vorhabens unterrichtet und erhielten die Möglichkeit, hierzu innerhalb einer Zwei-Monats-Frist Stellung zu nehmen. Diese Adressaten wurden zu Standortfragen der Flughafenplanung bereits im raumordnerischen Verfahren zum gemeinsamen Landesentwicklungsprogramm (LEPro) der Länder Berlin und Brandenburg und zum Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung (GL) der Länder Berlin und Brandenburg beteiligt. Die Belange dieser TÖB und

sonstigen Institutionen, die besondere öffentliche Interessen wahrnehmen, sind im Rahmen des raumordnerischen Beteiligungsverfahrens zum LEPro und LEP FS abwägend mit einbezogen worden. Daher erfolgte lediglich eine formlose Beteiligung dieses Adressatenkreises durch das LBVS.

Die ergänzende Planunterlage wurde den TÖB, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen mit dem Hinweis auf die Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme innerhalb von 2 Monaten übersandt. Bezüglich der im Einzelnen beteiligten Stellen wird auf den ergänzenden Anhörungsbericht des LBVS vom 03.03.2004 verwiesen.

#### 7.4 Umfang der Einwendungen und abgegebenen Stellungnahmen

##### 7.4.1 Einwendungen

Während der von Mai bis August 2003 zeitlich gestaffelten Auslegungen einschließlich der nachlaufenden Fristen für die Einreichung von Einwendungen sowie nach Ablauf dieser Fristen wurden von 34.193 Personen 125.283 Einwendungsschreiben im Umfang von rund 150.000 Seiten DIN A4 eingereicht, von denen sich 75.314, d. h. rd. 60 % als verspätet erwiesen. Fristgemäß waren lediglich 49.969 (ca. 40 %), davon entfielen 47.373 (ca. 95 %) auf 48 verschiedene Musterschreiben und 2.596 (ca. 5 %) auf individuell formulierte Einwendungen.

##### 7.4.2 Stellungnahmen

Soweit von Behörden, Gemeinden und anderen Trägern öffentlicher Belange sowie anerkannten Naturschutzverbänden Stellungnahmen eingereicht wurden, ist dies im ergänzenden Anhörungsbericht im Einzelnen vermerkt worden.

#### 7.5 Abschluss des ergänzenden Anhörungsverfahrens

Mit der Übergabe der Stellungnahme des LBVS vom 03.03.2004 zum Ergebnis des ergänzenden Anhörungsverfahrens zur nachgereichten Planunterlage „Prüfung von Ausbau-/Standortalternativen“ der Träger des Vorhabens vom 17.04.2003 mitsamt den Einwendungen und Stellungnahmen an die Planfeststellungsbehörde ist das ergänzende Anhörungsverfahren abgeschlossen worden.

## 8 Nachgereichte Planfeststellungsunterlagen

Die Träger des Vorhabens haben im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nachfolgende Unterlagen zur Ergänzung und Berichtigung ihres Planfeststellungsantrages nachgereicht:

### Sicherheit des Luftverkehrs

- Äußerungen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH vom 15.06.2001 zu Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange - Aktualisierung der Risikoanalyse hinsichtlich geändertem Bestand an gefährdenden Anlagen gemäß aktueller Störfallverordnung (Gesellschaft für Luftverkehrsforschung bR (GfL))
- Gruppenrisiko in der Umgebung des Flughafens Berlin-Schönefeld - Gutachten der GfL zum „Gruppenrisiko in der Umgebung des Flughafens Berlin Schönefeld (Szenario 20XX)“, 14.02.2002

- Schreiben der FBS GmbH vom 27.02.2003: Korrigierte Fassung des Gutachtens M 21 am 27.02.2003 „Flugsicherheitsgutachten für den Ausbau des Flughafens Schönefeld, GfL, Januar 2003
- Schreiben der FBS GmbH vom 18.08.2003: Stellungnahme zum Einzel- und Gruppenrisiko am Flughafen Schönefeld mit Bezug zum Flugsicherheitsgutachten M 21, GfL, August 2003,

## Fluglärm

- Übergabe ergänzender Unterlagen am 16.08.2001:
  - Kurzbericht der Flugbewegungen auf die An- und Abflugstrecken an einem Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate - Szenario 20XX (Stand: 10.08.2001),
  - Übersichtsplan, Ergänzende Berechnungen, Verteilung der Flugbewegungen Richtung 07 - Szenario 20XX (Stand 14.08.2001),
  - Übersichtsplan, Ergänzende Berechnungen, Verteilung der Flugbewegungen Richtung 25 - Szenario 20XX (Stand 14.08.2001),
  - Übersichtsplan, Ergänzende Berechnungen, Nachtbelastungsgebiet - Szenario 20XX (Stand: 09.08.2001),
  - Übersichtsplan, Ergänzende Berechnungen, Lärmgefährdungsgebiet - Szenario 20XX,
- Übergabe nachträglicher Kommentar der DLR zur Nachberechnung von Lärmkurven für das Szenario 20XX am 21.08.2001
- Übergabe des Berichtes zur Berechnung von Schallpegeldifferenzen durch gekippte Fenster am 21.08.2001
- Übergabe des Deckblatts zum Kurzbericht von Rand Europe zur Verteilung der Flugbewegungen auf die An- und Abflugstrecken an einem Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate am 21.08.2001
- Übergabe einer weiteren Kopie der Übersichtspläne und ergänzenden Berechnungen am 29.08.2001:
  - Lärmgefährdungsgebiet - Szenario 20XX,
  - Verteilung der Flugbewegungen Richtung 25 - Szenario 20XX
  - Verteilung der Flugbewegungen Richtung 07 - Szenario 20XX
  - Nachtbelastungsgebiet - Szenario 20XX

- Übergabe Übersichtspläne von Lärmkonturen bei einer Bahnnutzungsverteilung von 70 : 30:
  - Ergänzende Berechnungen, Isolinien  $L_{eq(3)}$  Tag (ISO 3891) - Szenario 20XX, M 1 : 50.000, Plannummer: 010918tag70-30leq3.plt, 18.09.01, Beschreibung: „Energieäquivalenter Dauerschallpegel  $L_{eq(3)}$  nach ISO 3891 für die Tagesperiode von 6 bis 22 Uhr. Reale Betriebsrichtungsverteilung (65 % Westbetrieb, 35 % Ostbetrieb), Bahnnutzungsverteilung 70 : 30“,
  - Ergänzende Berechnungen, Isolinien  $L_{eq(3)}$  Nacht (ISO 3891) - Szenario 20XX, M 1 : 50.000, Plannummer: 010918nacht70-30leq3.plt, D9318.09.01, Beschreibung: „Energieäquivalenter Dauerschallpegel  $L_{eq(3)}$  nach ISO 3891 für die Nachtperiode von 22 bis 6 Uhr. Reale Betriebsrichtungsverteilung (65 % Westbetrieb, 35 % Ostbetrieb), Bahnnutzungsverteilung 70 : 30“,
  - Ergänzende Berechnungen, Lärmgefährdungsgebiet - Szenario 20XX, M 1 : 50.000, Plannummer: 010918tag70-30nat19x99.plt, 18.09.01, Beschreibung: „Überschreitungshäufigkeit von Maximalpegeln für die Tagesperiode von 6 bis 22 Uhr, Umhüllende nach der 100%-Regelung (separate Berücksichtigung von Ost- und Westbetrieb) für eine Bahnnutzungsverteilung 70 : 30“,
  - Ergänzende Berechnungen, Nachtbelastungsgebiet - Szenario 20XX, M 1 : 50.000, Plannummer: 010918nacht70-30nat6x75.plt, 18.09.01, Beschreibung: „Überschreitungshäufigkeit von Maximalpegeln für die Nachtperiode von 22 bis 6 Uhr, Umhüllende nach der 100%-Regelung (separate Berücksichtigung von Ost- und Westbetrieb) für eine Bahnnutzungsverteilung 70 : 30“
  
- Übergabe weiter Pläne am 02.10.2001:
  - Ergänzende Berechnungen Verteilung der Flugbewegungen Richtung 07 - Szenario 20XX, 010814re\_07bel.plt, 14.08.01,
  - Ergänzende Berechnungen Verteilung der Flugbewegungen Richtung 25 - Szenario 20XX, 010814re\_25bel.plt, 18.08.01,
  - Ergänzende Berechnungen Lärmgefährdungsgebiet - Szenario 20XX, 010918tag70-30leq3.plt, 18.09.01,
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien  $L_{eq(3)}$  Tag (ISO 3891) - Szenario 20XX, 010918tag70-30leq3.plt, 18.09.01,
  - Ergänzende Berechnungen Nachtbelastungsgebiet - Szenario 20XX, 010918nacht70-30nat6x75.plt, 18.09.01,
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien  $L_{eq(3)}$  Nacht (ISO 3891) - Szenario 20XX, 010918nacht70-30leq3.plt, 18.09.01,
  - Ergänzende Berechnungen Lärmgefährdungsgebiet - Szenario 20XX, 010808konterg\_tag.plt, 09.08.01,
  - Ergänzende Berechnungen Nachtbelastungsgebiet - Szenario 20XX, 010808konterg\_nat.plt, 09.08.01

- Übergabe Bericht M am 23.11.2001 über Messung der Fluglärmimmission mit der mobilen Messstation der FBS, Neu Zittau, Schloss Diedersdorf
- Übersendung der Information der DLR, Herr Dr. Isermann „Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Flugbetriebsrichtungen auf Flughäfen bei der Beurteilung von Fluglärm“ am 10.12.2001
- Herr Prof. Dr. Jansen, Übergabe einer „Stellungnahme zur Verteilung der Flugbewegungszahl bezüglich Nachtschutzgebiet am Flughafen Frankfurt und Vorschlag für eine realitätsnähere Festlegung mit Sicherheitszuschlag“ von Herrn Dr. Manfred Spreng
- Ergänzung/Vervollständigung der Planfeststellungsantragsunterlagen am 06.01.2004 durch die Träger des Vorhabens, Fluglärmimmissionen:
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien L<sub>max</sub> Tag - Szenario 20XX, 25 x 90 dB(A), 19 x 99 dB(A),
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien L<sub>max</sub> Nacht - Szenario 20XX, 6 x 70 dB(A), 13 x 68 dB(A), 6 x 75 dB(A),
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien L<sub>max</sub> Nacht - Szenario 20XX, 6 x 70 dB(A), 13 x 68 dB(A), 6 x 75 dB(A) Folie der Startkonturen,
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien L<sub>max</sub> Nacht - Szenario 20XX, 6 x 70 dB(A), 13 x 68 dB(A), 6 x 75 dB(A) Folie der Landekonturen,
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien L<sub>max</sub> Nacht - Szenario 20XX, 1 x 90 dB(A), 1 x 95 dB(A), 1 x 97 dB(A), 1 x 102 dB(A), 1 x 107 dB(A),
  - Übersichtstabelle mit Angabe der Flächen, der Konturen und der Zahl der innerhalb der Konturen lebenden Anwohner
- Ergänzung/Vervollständigung der Planfeststellungsantragsunterlagen am 16.04.2004 durch die Träger des Vorhabens, Fluglärmimmissionen:
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien L<sub>eq(3)</sub> Nacht (ISO 3891) - Szenario 20XX, 50 dB(A), 52 dB(A),
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien L<sub>max</sub> Nacht - Szenario 20XX, 13 x 68 dB(A), 6 x 70 dB(A),
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien L<sub>eq(3)</sub> Tag (ISO 3891) - Szenario 20XX, 60 dB(A), 62 dB(A),
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien L<sub>eq(3)</sub> Tag/Nacht (ISO 3891) - Szenario 20XX, 60 dB(A), 62 dB(A)/50 dB(A), 52 dB(A), Isolinien L<sub>max</sub> Nacht - Szenario 20XX, 13 x 68 dB(A), 6 x 70 dB(A),
  - Informationen zu Häufigkeitsverteilungen der Maximalpegel und äquivalenten Dauerschallpegel ausgewählter Betriebe

- Ergänzung/Vervollständigung der Planfeststellungsantragsunterlagen am 25.04.2004 durch die Träger des Ausbauvorhabens, Fluglärmimmissionen:
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien  $L_{eq(3)}$ ,  $L_{max}$  Nacht/Tag (ISO 3891) - Szenario 20XX, Plannummer: 040514\_60\_70\_10,
  - Ergänzende Berechnungen Isolinien  $L_{eq(3)}$  Nacht (ISO 3891) - Szenario 20XX, Plannummer: 040514\_60\_60\_10

### **Denkmalschutz**

Messtechnischer Bericht Nr. 27067-1.001 über Schall- und Erschütterungseinwirkung auf die Dorfkirche Selchow durch Fluglärm von Kötter Consulting Engineers vom 21.05.2003

### **Grundstücke**

Gutachten über die Wertentwicklung von Wohnimmobilien im Bereich des Ausbaus des Flughafens Schönefeld vom Institut für Bodenmanagement Dr.-Ing. Egbert Dransfeld in Kooperation mit Spiekermann und Wegener Stadt- und Regionalforschung vom 29.08.2003

### **Schiene**

Vorplanungsunterlage für die Neutrassierung der Ostanbindung ab Planungs-km 10,8 + 30 der geplanten Neubaustrecke zwischen dem Berliner Außenring (BAR) und der Görlitzer Bahn von Obermeyer Planen+Beraten vom 20.07.2003

### **Straße**

- Widmungen, Einstands- und Umstufungskonzept sowie Einziehungen zum Planfeststellungsantrag "Ausbau Flughafen Schönefeld" von Schübler-Plan vom 17.02.2004
- Einstands- und Umstufungskonzept nach § 7 und § 11 StrGBbg der L 75 im Raum Selchow bis Brusendorf vom Brandenburgischen Straßenbauamt Wünsdorf vom 17.03.2004/06.05.2004/06.07.2004

### **Altlasten**

- M 20 Technisches Gutachten Altlasten, Aktualisierung technisches Gutachten Altlasten, ARCADIS, 21.05.2002
- Detailuntersuchung BGI-Fläche und Schadensfläche Süd, Ergebnisbericht Detailuntersuchung ALVF N1, A20/N8, N12, N13, N14, ARCADIS, 29.08.2003/31.01.2004 (ALVF N1, A20/N8, N12, N13, N14)
- orientierende Untersuchung im Bereich der stillgelegten Kläranlage Diepensee, Trion, 08.03.2002 (ALVF E2)

- erweiterte orientierende Untersuchung im Bereich der Kläranlage Diepensee, Dr. Fechter GmbH, 25.11.2002 (ALVF E2)
- historisch-deskriptive Recherche Rüstungsaltlast-Verdachtsflächen Flughafen Berlin-Schönefeld, 1. Stufe Vorrecherche, Corporate Consult, 15.05.2003 (ALVF A10, A11, A15, A19, A21)
- vertiefende Recherche (einschl. Luftbildauswertung) betr. Munitionslagerung und Umgang mit Munition, Untertägige Anlagen, Lagerung von Treibstoffen, M&P Ingenieurgesellschaft, 17.11.2003 (ALVF A18)
- multitemporale Luftbildauswertung von Altlablagerungsflächen im Bereich des Ausbaus des Flughafens Schönefeld, M&P Ingenieurgesellschaft, 10.02.2004 (ALVF A16, A17, N5, N5a, E1, E8, ISAL-Nr. 329610381, ISAL-Nr. 329610383, 329610473)
- Untersuchungsbericht Altlastenverdachtsflächen Flughafen Schönefeld, Verdachtsfläche E 1 vom 21.10.2003, Baugrundinstitut Franke-Meißner Berlin-Brandenburg GmbH (ALVF E1)
- Gutachterliche Stellungnahme zur orientierenden Untersuchung und Detailerkundung im Bereich der Altlastenverdachtsflächen Flughafen Schönefeld - Verdachtsfläche E 3, Baugrundinstitut Franke-Meißner, Berlin-Brandenburg GmbH, 03.04.2003 (ALVF E3)
- Altlasten-Schätzung II, Verdachtsfläche E5, U.C.A. Dr. Werner Knauf & Partner, 25.04.2003 (ALVF E5)
- Ergänzende Untersuchung in Diepensee ALVF E5 (Öllager), ARCADIS, 29.01.2004 (ALVF E5)
- Altlasten-Schätzung II, Verdachtsfläche E7 (ehem. Technikstützpunkt VEG), E8 (Gutshof-Teich und Deponie), E9 (ehem. VEG Tierhaltung), E13 (ehem. Gärtnerei), U.C.A. Dr. Werner Knauf & Partner, 01.05.2003 (ALVF E7, E8, E9, E13)
- Altlasten-Vorschätzung, Verdachtsfläche E10, U.C.A. Dr. Werner Knauf & Partner, 30.04.2003 (ALVF E10)
- Altlasten-Vorschätzung, Verdachtsfläche E11, U.C.A. Dr. Werner Knauf & Partner, 01.05.2003 (ALVF E11)
- Bericht zur Schätzung II, Orientierende Erkundungen im Erweiterungsbereich Tankstellen, ehemaliger VEG-Stützpunkt Diepensee, U.C.A. Dr. Werner Knauf & Partner, 26.03.1999 (ALVF E7, E8)
- Gutachterliche Stellungnahme zur historischen Untersuchung im Bereich der Altlastenverdachtsflächen Flughafen Schönefeld - Verdachtsfläche E14, Baugrundinstitut Franke-Meißner, Berlin-Brandenburg GmbH, 12.06.2002 (ALVF E14)
- Gutachterliche Stellungnahme zur orientierenden Untersuchung und Detailerkundung im Bereich der Altlastenverdachtsflächen Flughafen Schönefeld - Verdachtsfläche E14, Baugrundinstitut Franke-Meißner, Berlin-Brandenburg GmbH, 01.04.2003 (ALVF E14)

- Orientierende Untersuchung ALVF N18 (Heizkraftwerk) und ALVF 329 610 078 (Hubschrauberlandeplatz), ARCADIS, 25.09.2003/30.01.2004 (ALVF N18, ISAL-Nr.329610078)
- Konzept Wassermonitoring Flughafen Berlin-Schönefeld, WASY Gesellschaft für wasserwirtschaftliche Planung und Systemforschung mbH, 12.09.2002
- Planung der Erweiterung des Grundwassermonitorings für die umfassende Überwachung der Schadstoffe aus Altlastverdachtsflächen unter besonderer Berücksichtigung dieses Grundwassermonitorings bei der Grundwasserhaltung, WASY Gesellschaft für wasserwirtschaftliche Planung und Systemforschung mbH, 10.10.2002
- Konzept Wassermonitoring Flughafen Berlin-Schönefeld, WASY Gesellschaft für wasserwirtschaftliche Planung und Systemforschung mbH, 25.02.2003

### **Betriebe**

- Gutachten zur Ermittlung der Nachteile, die der (4), betroffener Betrieb (5), durch den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld entstehen, Dr. Alfons Riemann und Dipl. Ing. Gert Meyer zu Hollen, 05.09.2002
- Gutachten zur Ermittlung der Nachteile, die dem (14) in Selchow durch den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld entstehen, Dr. Alfons Riemann und Dipl. Ing. Gert Meyer zu Hollen, 30.07.2003
- Gutachten zur Ermittlung der Nachteile, die dem (16) durch den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld entstehen, Dr. Alfons Riemann und Dipl. Ing. Gert Meyer zu Hollen, 30.07.2003
- Gutachterliche Stellungnahme zur möglichen Existenzgefährdung von Betrieben und freiberuflich Tätigen durch einen vom Ausbau des Flughafens Schönefeld induzierten Kundenrückgang, GfK prisma Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung, Februar 2004
- Gutachten „Landwirtschaft als öffentlicher Belang, Dr. Alfons Riemann und Dipl. Ing. Gert Meyer zu Hollen, 13.07.2004

### **Wasser und Leitungen**

- Konzept Wassermonitoring vom 25.02.2003, Voigt Ingenieure
- Konzept Wassermonitoring - Nachtrag - vom 24.11.2003, Voigt Ingenieure
- Konzept Wassermonitoring - Stellungnahme - vom 08.12.2003, Voigt Ingenieure
- Technischer Bericht Nr.: 620-330101, Gutachten zur Eignungsfeststellung nach § 15 VAWS - Hydrantenanlage Flughafen Berlin-Schönefeld vom 18.12.2003, TÜV Rheinland Group
- Stellungnahme bezüglich der Einhaltung der wasserrechtlichen Anforderungen der HBV-Anlage Flugzeugenteisung vom 24.12.2003, Voigt Ingenieure

- Erläuterungen zu technischen Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung vom 19.02.2004, Voigt Ingenieure
- Hydraulischer Nachweis des Glasowbachs während der Grundwasserhaltung - ohne Grundräumung und Böschungserhöhung vom 04.03.2004, Voigt Ingenieure
- Gutachten zur Eignungsfeststellung nach § 15 VAwS für eine Unterflurbetankungsanlage - Ergänzende Erläuterung vom 09.01.2004, TÜV Rheinland Group

### **Luftschadstoffe und sonstige Immissionen**

- Stellungnahme zu Rußproblemen und Feinstaubproblematik (Prof. Dr. Eikmann) vom 09.08.2003
- M 11 Auswirkungen der flughafenbedingten Schadstoffimmissionen (Humantoxikologisches Gutachten) vom 27.08.2004
- GUK: Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld, Ergänzende Unterlagen zum Gutachten M 11, Auswirkungen der flughafenbedingten Schadstoffimmissionen (Humantoxikologisches Gutachten), hier: Umweltmedizinisch-humantoxikologische Bewertung der Immissionssituation einzelner Straßenabschnitte in der Umgebung des Flughafens Berlin-Schönefeld unter Berücksichtigung der novellierten 22. BImSchV und der neuen TA Luft (berechnet nach MISKAM-Modell), Wetzlar, 18.09.2003
- SGS-TÜV Saarland: Flugzeugtechnische Parameter, Entwicklung der Flugzeugemissionsfaktoren bis 2015.- Wiesbaden, 10.09.2003, Ergänzende methodische Erläuterungen der Emissionsberechnungen für das Szenario 20XX -IMA, 26.09.03
- Bewertung der Schadstoffimmissionssituation für den Endausbau 20XX unter Berücksichtigung der novellierten 22. BImSchV für ausgewählte Ortslagen im Raster 15 m x 15 m vom 26.09.2003
- Stellungnahme vom 17.10.03 zum Brief des MSWV vom 09.10.03 bzw. des MLUR vom 29.08.03 bzgl. Lieferverkehrsanteil
- Ergänzende Stellungnahme zum Grenzwert für Ökosysteme nach 22. BImSchV und zum Critical Load Concept, 20.10.2003
- Ergänzende Unterlage zum Gutachten M 11 Auswirkungen der flughafenbedingten Schadstoffimmissionen (Humantoxikologische Gutachten) vom 17.02.2004, Stellungnahme zum Schreiben des Vereins Humane Umwelt v. 18.02.03
- Elektromagnetische Verträglichkeit der Niederfrequenzanlagen vom 04.12.1997, WinField-Protokoll
- Ergänzende Stellungnahme zum Thema Luftschadstoffe, Hintergrundbelastung und Geruchssituation Kläranlage Waßmannsdorf - Überarbeitete Fassung vom 12.03.2004
- Stellungnahme LASAT-Berechnung, Stellungnahme des Gutachters zur Verwendung des Faktors 1 bei der Geruchsberechnung vom Februar 2004, ARCADIS

## Natur- und Umweltschutz

- Gutachterliche Einschätzung von weiteren Entsiegelungspotentialen
  - 1. Prüfungsphase (Teil A und B) Datenrecherchen und Bewertungen
  - 1. Prüfphase (Teil C) Dokumentation vom 03.12.2002
- UVS N 3 Variantenuntersuchung vom 18.07.2003 mit Ergänzungsschreiben vom 16.04.2004, 22.04.2004 und 13.05.2004
- Prüfung Kompensationsflächenpotential vom 28.01.04 sowie 1 Übersichtskarte mit Ergänzung vom 16.04.2004, 15.6.2004 und 29.6.2004
- Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG für das FFH-Vorschlagsgebiet "Brunnluch" in der Fassung März 2004
- Gutachterliche Einschätzung von weiteren Entsiegelungspotenzialen
  - 2. Prüfphase Teil A - Gutachterliche Bewertung
  - Teil B - Dokumentation des Schriftverkehrs vom 12.02.2004
- Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG für das FFH-Vorschlagsgebiet "Glasowbachniederung" in der Fassung März 2004 mit Ergänzungsschreiben vom 16.6.2004 und 30.6.2004
- Bericht "Ermittlung komplexer Kompensationsmaßnahmen in der Zülowniederung" vom März 2004
- Ergänzter Fassung des Landschaftspflegerischen Begleitplan (März 2004) mit zwei Ergänzungsschreiben vom 28.6.2004
- FFH Vorprüfung für potenziell betroffene FFH-, SPA- und IBA-Gebiete, März 2004
- Themenkarte Wald vom 16.04.2004
- Ergänzung der Unterlage UVS, Stand April 2004
- Ergänzung der Unterlage UVS, N 3 untersuchte Varianten vom 18.7.2003 mit Ergänzungsschreiben vom 16.4.2004, 22.4.2004 und 13.5.2004
- Ergänzung der Unterlage "Themenkarte Wald", Stand April 2004
- Ergänzung des Rodeplans in der Fassung Mai 2004 mit Ergänzungsschreiben vom 22.6.2004 und Austauschblättern und -plänen mit Schreiben vom 28.6.2004

## 9 Planänderungen und Ergänzungen des Planfeststellungsantrages

Nach Abschluss der Auslegung der Planunterlagen in den potenziell betroffenen Ämtern und Gemeinden des Landes Brandenburg und den entsprechenden Bezirken in Berlin, wurden im weiteren Verlauf

des Verfahrens folgende Änderungen und Ergänzungen der zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen durch die Träger des Vorhabens beantragt:

## 9.1 Inhalt und Umfang der Planänderungen

### 9.1.1 Entwässerung/Änderung Ausbau des Glasowbachs

Gegenstand des Planfeststellungsantrages ist auch der Ausbau des Glasowbachs sowie die Einleitung von Niederschlagswasser aus dem Flughafengelände in den Glasowbach.

Die Planänderung enthält den Verzicht auf Böschungsaufhöhungen im Rahmen der Gewässerausbaumaßnahmen innerhalb des potenziellen FFH-Gebietes und die Verlagerung der Einleitstelle von Niederschlagswasser in den Glasowbach sowie die entsprechende Änderung des Leitungsverlaufs zum Einlaufbauwerk.

Anlass der Planänderung waren Befürchtungen, dass es zu Beeinträchtigungen des potenziellen FFH-Gebietes „Glasowbachniederungen“ im Landkreis Teltow-Fläming im Bereich des Glasowbachs kommen könnte.

Hinsichtlich dieser Maßnahmen im Einzelnen wird auf die Antragsänderung mit Schreiben vom 03.02.2004 verwiesen.

### 9.1.2 Verkehrsanbindung Schiene/Abspaltung Ostanbindung ab Planungskilometer 10,8+30

Gegenstand des Planfeststellungsantrages war zunächst die Durchbindung der Fernbahn vom Berliner Außenring bis zur Görlitzer Bahn. Der gemeinsame Änderungsantrag Nr. 02 vom 17.06.2003/29.08.2003 der FBS GmbH und der DB Netz AG sieht nunmehr vor, die schienenmäßige Ostanbindung des auszubauenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ab Planungskilometer 10,8+30 von dem Antrag auf Planfeststellung in der Fassung vom 17.07.2003 abzuspalten. Dieses Teilprojekt soll zum Gegenstand eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens gemäß § 18 AEG gemacht werden.

Anlass der Planänderung war, dass sich während des Anhörungsverfahrens herausgestellt hat, dass der Untergrund der östlichen Trasse im Bereich Bohnsdorf derartig erschütterungsempfindlich ist, dass die Träger des Vorhabens die beantragte Trasse nicht mehr für die Vorzugsvariante halten, weil die Erschütterungsproblematik „fast nicht beherrschbar“ sei. Für die Schienenanbindung Ost sind daher weitere Varianten zu untersuchen.

Die Abspaltung der Schienenanbindung Ost wurde mit Änderungsantrag der FBS GmbH und der DB Netz AG vom 17.06.2003/29.08.2003 dem LBVS zugeleitet. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Änderungsantrag vom 17.06.2003/29.08.2003.

### 9.1.3 Verkehrsanbindung Schiene/Geänderte Westanbindung

Der Planfeststellungsantrag umfasst auch die schienenmäßige Erschließung des Flughafens durch Fern- und S-Bahntrasse vom südlichen Berliner Außenring (BAR) zum Flughafen-Mittelfeld (Flughafenanbindung West). Hinsichtlich dieser Flughafenanbindung hat die FBS GmbH zusammen mit der DB Netz AG am 10.02.2004 einen Änderungsantrag gestellt. Dieser sieht die Anpassung an die Straßenplanungen der B 96a vor. Das MSWV hatte mit Schreiben vom 20.12.2002 auf diese Anpassungserfordernisse hingewiesen.

Die Änderung des Antrages auf Planfeststellung in Bezug auf die Schienenanbindung West sieht vor, dass die als Fernbahnanbindung des Flughafenbahnhofs vorgesehene nördlichen Gleise des Berliner Außenrings in einem zweigleisigen Tunnel in die beiden südlichen Gleise des Berliner Außenrings einbinden. Zusätzlich ist die eingleisige Ausfädelung eines Entlastungs-Fernbahngleises aus dem Berliner Außenring (Glasower Damm in südöstlicher Richtung mit Einbindung in die Neubaustrecke) vorgesehen. Dieses Entlastungsgleis bindet direkt östlich der Querung Flughafen Berlin-Schönefeld aus und bindet direkt westlich vor der erneuten Querung der Flughafenanbindung in das Gleis Richtung Flughafenbahnhof ein. Mit der geänderten Westanbindung wurde die Planfeststellungsgrenze auf dem Berliner Außenring (BAR) in östliche Richtung verschoben. Zu den Einzelheiten wird auf den Änderungsantrag vom 10.02.2004 verwiesen.

#### 9.1.4 Verkehrsanbindung Straße/Änderung der Westanbindung

Die beantragte Straßenanbindung West des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nahm Teilflächen aus den Flurstücken 81, 82 und 120 der Flur 3 der Gemarkung Selchow in Anspruch. Mit dem Antrag der FBS GmbH auf Planänderung vom 03.02.2004 sollen die Grundstücksinanspruchnahme der Flurstücke 81 und 120 entfallen und die Inanspruchnahme des Flurstückes 82 um 91 m<sup>2</sup> verringert werden. Dies erfolgte aufgrund entsprechender Einwendungen der Grundstückseigentümer. Im Hinblick auf die verringerte Inanspruchnahme der Flurstücke 81, 82 und 120 der Gemarkung Selchow hat die FBS GmbH einen Antrag auf Planänderung vom 03.02.2004 gestellt, auf dessen Einzelheiten hier verwiesen wird.

#### 9.1.5 Stromversorgung Anschluss Nord/20 kV-Kabeltrasse/Änderung Umspannwerk-Nord

Gegenstand des Antrages auf Planfeststellung ist unter anderem eine 20-kV-Anbindung vom Norden zur redundanten Versorgung der 20-kV-Hauptschaltanlage und eine für das UW Nord (Erweiterung) ausgewiesene Flächeninanspruchnahme. Die Änderungsplanung trägt nach Angaben der FBS GmbH den Einwendungen der e.dis Energie Nord AG (ehemals MEVAG) Rechnung und ändert die Planung in Bezug auf die Flächensicherung für ein neues Umspannwerk und die Trassierung der 20-kV-Leitung. Hinsichtlich dieser Maßnahmen hat die FBS GmbH ihren Antrag auf Planfeststellung mit Änderungsantrag vom 03.02.2004 gestellt, auf den hiermit verwiesen wird.

#### 9.1.6 Unterbrochene Straßen und Wege/Verbindungsweg zwischen der L 75 und der K 6163

Vielfach forderten Einwender zwischen der unterbrochenen L 75 und der K 6163 die Herstellung einer möglichst kurzen Verbindungsstraße für Kfz und Radfahrer.

Ferner haben die damaligen (4) auf eine übermäßig lange Umfahrung für landwirtschaftliche Fahrzeuge zwischen den Betriebsteilen in Kleinziethen und der Rinderaufzuchtanlage südlich Selchow hingewiesen.

Die im Planfeststellungsantrag vorgesehene Umfahrung vom Knotenpunkt L 75/L 402 über die L 402 - B 96 - K 6163 bis Selchow hat eine Länge von ca. 10 km und führt zu einer Verlängerung der Wegstrecke um ca. 7 km. Durch die besondere Lage der Rinderaufzuchtanlage auf dem abgetrennten Ast der L 75 werden die Fahrten für die damaligen (4) um ca. 8,5 km verlängert.

Der als Planergänzung mit Schreiben vom 03.02.2004 beantragte Verbindungsweg zwischen dem abgetrennten Ast der L 75 und der K 6163 reduziert die Wegstrecke zwischen Selchow und den südlich

des Flughafengeländes gelegenen Betriebsflächen der damaligen (4) (Rinderaufzuchtanlage) von ursprünglich 10,4 km auf 5,4 km.

Ferner besteht eine Einwendung der Verbundnetz Gas AG bezüglich Mehrfachkreuzungen vom Juli 2000 und ein Hinweis des MSWV (Schreiben vom 12.06.2003), nach dem die ursprünglich beabsichtigte Ferngastrasse der WINGAS nicht mehr realisiert wird. Die Änderungsplanung umfasst auch anlässlich der fehlenden Realisierung der Ferngastrasse der WINGAS die Anpassung eines bereits im Planfeststellungsantrag geplanten Wirtschaftsweges zwischen L 75 und Verbindungsweg Selchow/Rotberg, so dass der westlich der L 75 liegende Teil dieses Wirtschaftsweges entfällt. In diesem Zusammenhang ist auch die Anpassung einer Leitungstrasse beantragt worden.

Hinsichtlich der Einzelheiten der geänderten Planung wird auf den Planänderungsantrag vom 03.02.2004 verwiesen.

#### 9.1.7 Anpassung an die Planung zum Neubau der BAB 113n, Band H und G, Landschaftspflegerischer Begleitplan

Der ursprüngliche Antrag auf Planfeststellung weist Überschneidungen bei landschaftspflegerischen Maßnahmen mit dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben zum Neubau der BAB 113n auf, die östlich des Flughafens errichtet werden soll. Die Notwendigkeit zur Planänderung begründet sich aus dem Abgleich der konkurrierenden Planung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Bereich zwischen der neu zu bauenden BAB 113n und dem auszubauenden Flughafen.

Die beidseitig im trassennahen Bereich der BAB 113n vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen des Autobahnbauvorhabens werden etwa zwischen Bau-km 5 + 100 und 7 + 300 von der Straßenanbindung des Flughafens überplant. Die trassennahen und auch trassenfernen Kompensationsmaßnahmen des Autobahnbauvorhabens werden von der Straßenanbindung, der Schienenanbindung, dem Gewässerbau und von den Kompensationsmaßnahmen des Flughafens berührt. Mit Schreiben vom 20.12.2002 hat das MSWV die FBS GmbH aufgefordert, die zur Planfeststellung vorgelegten Unterlagen, soweit erforderlich, an die Autobahnplanung anzupassen.

Die FBS GmbH hat die Planunterlage für das Ausbauvorhaben Flughafen Schönefeld mit den planfestgestellten Unterlagen für den Neubau der BAB 113n mit dem Brandenburgischen Autobahnamt (BABA) abgestimmt. Hierbei hat sich ergeben, dass lediglich Anpassungen im Bereich des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Maßnahmepläne, Grunderwerbspläne) vorgenommen werden müssen. Bezüglich der Einzelheiten wird auf den Planänderungsantrag vom 03.02.2004 verwiesen.

#### 9.1.8 Anpassung an die Planung zum Ausbau der B 96, Landschaftspflegerischer Begleitplan

Der ursprüngliche Planfeststellungsantrag weist Überschneidungen mit dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben zum Ausbau der B 96 westlich des Flughafens auf. Der Träger des Ausbaus der B 96, das Brandenburgische Autobahnamt (BABA), hat kurz vor Einreichung des Planfeststellungsantrages zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld am 15.12.1999 seine Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau der B 96 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wies das Brandenburgische Autobahnamt in seiner Stellungnahme zum Planfeststellungsantrag für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld darauf hin, dass eine Koordinierung der Kreuzungsbauwerke erforderlich ist und verschiedene LBP-Maßnahmen des Flughafenausbaus an die Ausbauplanung der B 96 anzupassen sind. In ihrer Erwide-

Die Träger des Vorhabens einen Abgleich ihrer Planung zugesagt. Die Änderungsplanung greift diese Bedenken auf und optimiert die Planung in Bezug auf den Ausbau der B 96.

Die FBS GmbH hat die Planunterlage für das Ausbauprojekt Flughafen Schönefeld mit den planfestgestellten Unterlagen für den Ausbau der B 96 mit dem BABA abgestimmt. Danach sollen lediglich Anpassungen im Bereich des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Maßnahmepläne, Grunderwerbspläne) erfolgen.

Bezüglich der Einzelheiten der zur Änderung beantragten Pläne wird auf den Änderungsantrag vom 03.02.2004 verwiesen.

#### 9.1.9 Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anpassung der Kompensationsmaßnahmen

Die Planänderung erfasst die Anpassung der eingestellten Kompensationsmaßnahmen an vorhandene Nutzungen (u. a. auch Kompensationsmaßnahmen anderer Vorhabensträger). Darüber hinaus greift diese Planänderung die fachlichen Hinweise zur naturschutzfachlichen Eignung einiger Kompensationsmaßnahmen (z. B. Lötener Fenne und Schiebsluch, Aufforstung Rieselfelder) mit auf.

Die Planänderungen erfolgten auf der Grundlage des LBP in der überarbeiteten Fassung der Antragseinreichung und wurden in der Fassung des LBP in Text und Plänen mit aufgenommen. Die Planänderungen Nr. 04 und Nr. 05 haben keine Relevanz für den LBP (Rücknahme einer Grundstücksbeanspruchung im Bereich der Westanbindung Straße und Entfall des geplanten Umspannwerks bzw. der Lageänderung Stromversorgung Nord).

Um die Textänderungen innerhalb des LBP gegenüber der eingereichten Unterlage zu dokumentieren, wurde eine Korrekturfassung erarbeitet (LBP Fassung „K“ - Korrektur). Darüber hinaus wird in einer weiteren Fassung (LBP Fassung „E“ - Ergänzung) der Text ohne Kenntlichmachung der Korrekturen dargestellt.

#### 9.1.10 Ergänzung der FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen

Um die mögliche Betroffenheit von FFH-, SPA- und IBA-Gebieten im Umfeld des Flughafens durch die Wirkungen des Vorhabens zu untersuchen, wurde erstmals eine FFH-Vorprüfung für potenziell betroffene FFH-, SPA- und ISA-Gebiete durch die Träger des Vorhabens vorgelegt.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zur Glasowbachniederung musste insbesondere die mit der Planänderung Nr. 01 vermiedenen bzw. geänderten technischen Maßnahmen prüfen und bewerten. Ferner erfolgte eine aktuelle Bewertung der Auswirkungen der Bauwasserhaltung, der Einleitung von Niederschlagswasser während der Betriebsphase sowie der Gewässerunterhaltung. Die FFH-VU Glasowbachniederung wurde in wesentlichen Punkten überarbeitet.

Für das FFH-Vorschlagsgebiet Brunnluch wurde eine Vermeidungsmaßnahme gegenüber nachteiligen Auswirkungen der Bauwasserhaltung erarbeitet und in das Gutachten aufgenommen.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf den Änderungsantrag vom 03.02.2004 verwiesen.

### 9.1.11 Grundstücksinanspruchnahmen in Kienberg, Änderung des Grunderwerbsverzeichnisses und des Grunderwerbsplans

Die FBS GmbH hat zudem mit Schreiben vom 06.04.2004 beantragt, den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis im Bereich der Ortslage Kienberg (Gemeinde Schönefeld) zu ändern.

Mit dem Bau der Eisenbahntrasse nach Osten werden zwischen Bau-km 10,27 und Bau-km 10,5 die Grundstücke teilweise für die Realisierung des Projektes in Anspruch genommen und darüber hinaus von der verkehrlichen Erschließung abgetrennt. Da die straßenseitige Erschließung der Grundstücke entfallen wird, sind diese Grundstücke für die Eigentümer nicht mehr nutzbar. Die Erschließung der Grundstücke lässt sich mit planerisch und wirtschaftlich vertretbarem Aufwand auch nicht wieder herstellen. Darüber hinaus wird auf einigen Grundstücken der Rückbau von Gebäuden erforderlich.

Bezüglich der Einzelheiten dieser Planänderung wird auf den Planänderungsantrag vom 06.04.2004 verwiesen.

### 9.1.12 Grundstücksinanspruchnahme in Selchow, Änderung des Grunderwerbsverzeichnisses und des Grunderwerbsplanes

Die FBS GmbH hat mit Schreiben vom 25.05.2004 beantragt, einen Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis im Bereich der Ortslage Selchow zu ändern.

Durch die Westanbindung der Schiene werden mehrere Grundstücke in zwei Hälften geteilt. Die Änderung dient dazu, durch Inanspruchnahme zweier benachbarter Grundstücke die Zuwegung wiederherzustellen.

## 9.2 Die Grundstücksbetroffenheiten aufgrund der Planänderungen/-ergänzungen

Nr.	Änderung	Betroffenheiten	Umfang der Planänderung
01	Entwässerung Ausbau Glasowbach	20 Grundstücke (GS) neu betroffen, 21 GS verstärkt/verändert betroffen	4 Ordner
02	Verkehrsanbindung Schiene Abschnittsbildung der Ostanbindung	keine GS betroffen	1 Ordner
03	Verkehrsanbindung Schiene Änderung der Westanbindung	4 GS neu betroffen, 41 GS verstärkt/verändert betroffen	3 Ordner
04	Verkehrsanbindung Straße Änderung der Westanbindung	Wegfall von Betroffenheiten für 2 GS	1 Ordner
05	Stromversorgung Anschluss Nord 20 kV Kabeltrasse, Änderung UW Nord	5 GS neu betroffen, 1 GS verstärkt/verändert betroffen	3 Ordner
06	unterbrochene Straßen und Wege Verbindungsweg zwischen der L 75 und der K 6163	14 GS verstärkt/verändert betroffen	2 Ordner
07	Anpassung an die Planung der BAB 113n (Brücke und Versickerungsbecken)	sich überschneidender Grunderwerb von BABA und FBS, keine Betroffen-	2 Ordner

		heiten	
08	Anpassung an die Planung der B 96 (Überplanung der Straßenplanung durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Flughafenplanung)	Wegfall von Betroffenheiten	1 Ordner
09	Landschaftspflegerischer Begleitplan Anpassung der Kompensationsmaßnahmen	1 veränderte GS-Betroffenheit	1 Ordner
	veränderte Grundstücksinanspruchnahmen in Kienberg	9 GS veränderte Betroffenheiten, 1 GS neue Betroffenheit	
	veränderte Grundstücksinanspruchnahme in Selchow	2 neue Betroffenheiten	

### 9.3 Beteiligungsverfahren zu den Planänderungen/Ergänzungen

Die betroffenen Grundstückseigentümer wurden durch die Anhörungsbehörde, das LBVS, im Februar 2004 über die Planänderungen dadurch informiert, dass sie das Anschreiben zur jeweiligen Planänderung der Träger des Vorhabens unter Hinweis auf das betroffene Grundstück erhielten. Zugleich bestand für sie die Möglichkeit, in ortsnaher Lage - am Flughafen Berlin-Schönefeld - in die vollständigen Planunterlagen, bestehend aus dem ursprünglichen Planantrag und den Planänderungen, im Zeitraum vom 08.03. bis 08.04.2004 Einsicht zu nehmen. Mit dem Zugang der Mitteilung über die Planänderung besaßen die Eigentümer die Möglichkeit, innerhalb einer Zwei-Wochen-Frist ab Zugang des Schreibens ihre Einwendung dem LBVS zu übermitteln. Sofern von der Einsichtnahmemöglichkeit in den vollständigen Änderungsantrag Gebrauch gemacht wurde, begann die Zwei-Wochen-Frist zur Einreichung einer Einwendung erst danach. In gleicher Weise wurden die Mieter und Pächter nach vorheriger Ermittlung ihrer Adresse angeschrieben.

Die Träger öffentlicher Belange und sonstigen Institutionen, die besondere öffentliche Interessen wahrnehmen, wurden durch das LBVS zeitgleich mit den Grundstückseigentümern beteiligt, und zwar zunächst mit der Information über die Planänderung und der Möglichkeit, innerhalb von zwei Wochen hierzu Stellung zu nehmen. Zugleich bestand die Möglichkeit, die Planänderungsunterlagen vom LBVS innerhalb von zwei Wochen anzufordern und nach deren Zugang erneut innerhalb von zwei Wochen hierzu Stellung zu nehmen. Zunächst erhielten alle Träger öffentlicher Belange die Anschreiben der Träger des Vorhabens zu den Planänderungen.

Mit zwei weiteren Schreiben vom 08.03.2004 in der Version A und B informierte die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange und Verbände über die Planänderungen 01 bis 09 und über den überarbeiteten LBP (Version A) bzw. nur über den überarbeiteten LBP (Version B). Mit Version B des Schreibens vom 08.03.2004 wurde den betreffenden Trägern öffentlicher Belange und Verbänden Gelegenheit gegeben, den überarbeiteten LBP nebst Anlagen anzufordern.

Von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Institutionen, die besondere öffentliche Interessen wahrnehmen, und den Grundstückseigentümern wurden die Planänderungsunterlagen und der überarbeitete LBP angefordert bzw. Einsichtnahmen vorgenommen und Stellungnahmen bzw. Einwendungen vorgetragen. Bezüglich der Einzelheiten wird auf den Bericht des LBVS zum zeitlichen Ablauf der Beteiligung der Betroffenen und Träger öffentlicher Belange vom 17.06.2004 verwiesen.

Mit Schreiben vom 28.04.2004 informierte die Anhörungsbehörde die Betroffenen über die veränderten Grundstücksinanspruchnahmen in Kienberg und mit Schreiben vom 04.06.2004 die Planfeststellungsbehörde über die in Selchow. Die Betroffenen haben keine Einwendungen erhoben.

## **10 Gutachten im Auftrag der Planfeststellungsbehörde**

Die Planfeststellungsbehörde hat zur weiteren Sachverhaltsaufklärung Gutachten und gutachterliche Stellungnahmen zu folgenden Sachthemen eingeholt:

- 1) Zusammenstellung der Sachargumente zu den wichtigsten lärmphysikalischen Schwerpunktthemen, Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Juli 2004
- 2) Lärmmedizinische Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, Prof. Dr. med. Scheuch, Juli 2004
- 3) ingenieurtechnische Prüfung von Versorgungsleitungen, RWTÜV Systems GmbH, April 2004
- 4) Plausibilitätsprüfung zum Gutachten M10 - Schadstoffimmissionen, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Mai 2004
- 5) Rechtsgutachten zur Rechtspflicht zur erneuten Durchführung eines Erörterungstermins, Prof. Dr. Willy Spannowsky, Januar 2004
- 6) Rechtsgutachten zu den verfassungsrechtlichen Möglichkeiten und Grenzen, den Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Bundeslandes durchzuführen, Prof. Dr. Dr. h. c. Ulrich Battis und Dr. Jens Kersten, Juni 2001

## **11 Zurückgenommene Einwendungen**

Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens wurde eine Vielzahl von Einwendungen zurückgenommen:

Dies geschah zumeist aufgrund von Optionsverträgen zwischen der FBS GmbH und den Grundstückseigentümern und von Umsiedlungsverträgen mit Grundstückseigentümern, Mietern und Pächtern und sonstigen Begünstigten auf der Basis der Umsiedlungsverträge für Diepensee und Teile von Selchow. Nahezu mit allen Einwohnern dieser von der Umsiedlung betroffenen Orte konnte eine einvernehmliche Regelung erzielt werden.

Gleichfalls wurden mittels Entschädigungsvereinbarungen zwischen der FBS GmbH und einigen Landwirtschaftsbetrieben Rücknahmen bezüglich der grundstücksbezogenen Einwendungen erklärt.