

## **C Entscheidungsgründe**

### **I Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **1 Notwendigkeit der Planfeststellung**

Nach § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen bestehende Flughäfen nur geändert werden, wenn im Falle der wesentlichen Änderung der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist. Die Voraussetzungen von § 8 Abs. 3 und § 8 Abs. 2 LuftVG für den Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren liegen offensichtlich nicht vor. Mit dem Ausbauvorhaben werden neue Flugbetriebsflächen geschaffen und damit Funktion und Kapazität des Flughafens insgesamt wesentlich geändert. Zudem werden öffentliche Belange und die Rechte Dritter durch die Anlage einer neuen Start- und Landebahn in erheblichem Umfang beeinträchtigt. Das Vorhaben ist somit in vollem Umfang planfeststellungspflichtig. Die vorgängige Änderung der luftrechtlichen Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG ist nicht Voraussetzung für die Durchführung des von den Trägern des Vorhabens beantragten Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (§ 8 Abs. 6 LuftVG, § 10 Abs. 1 VerkPBG).

#### **2 Zuständigkeit**

Das MSWV des Landes Brandenburg ist zuständige Planfeststellungsbehörde für den Flughafen Berlin-Schönefeld (§ 10 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 4 Abs. 1 Nr. 1 Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet der Luftfahrt im Land Brandenburg (Luftfahrtzuständigkeitsverordnung - LuftaZV) vom 2. Juli 1994 in der Fassung vom 26.02.1999 (GVBl. II 99, Seite 168).

#### **3 Umfang der Planfeststellung**

Die luftrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen (§ 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG). Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Trägern des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 9 Abs. 1 Satz 2 LuftVG).

Durch die luftrechtliche Planfeststellung nach §§ 8, 9 LuftVG wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten Belange festgestellt (§ 75 Abs. 1 Satz 1, 1. HS VwVfGBbg i. V. m. § 9 Abs. 1 LuftVG).

Hiernach umfasst die luftrechtliche Planfeststellung für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld auch Vorhaben, die Gegenstand einer eigenständigen Planfeststellung sein könnten. Die folgenden Vorhaben wurden dementsprechend in die luftrechtliche Planfeststellung einbezogen:

- Die Verkehrsanbindung Straße als Folgemaßnahme i. S. v. §§ 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg mit dem Neubau folgender Straßen:
  - Anschluss an die geplante BAB 113n
  - Anbindung Ost an die B 96a
  - Anbindung West (L 75/K 6163)

- Verbindungsstraßen Kienberg-Waltersdorf
  - Zubringer/Vorfahrt zur Erschließung des Terminalbereiches
  - Ersatzverbindungen und Kreuzungsbauwerke für unterbrochene Straßen und Wege
- Die Verkehrsanbindung Schiene, die gemäß § 18 AEG planfeststellungspflichtig ist, aber im Hinblick auf ihr Zusammentreffen mit der Ausbauplanung des Flughafens nach § 78 VwVfGBbg im gleichen Verfahren planfestzustellen war:
- Fernbahnanbindung West vom südlichen Berliner Außenring (BAR) zum Flughafen
  - S-Bahnanschluss durch Verlängerung der bestehenden, derzeit im Bahnhof Schönefeld endenden Strecke
  - Flughafenbahnhof in Tunnellage unter dem Passagierterminal bis Planungskilometer 10,8+30
  - Güteranschluss für die Frachtanlagen des Flughafens

Die schienenrechtliche Planfeststellung ist in den luftrechtlichen Planfeststellungsbeschluss gemäß § 78 VwVfGBbg integriert worden. Beide Verkehrsanlagen stehen in einem engen zeitlichen, räumlichen und funktionalen Zusammenhang, wobei keines der Vorhaben sich als bloße Folgemaßnahme des anderen darstellt. Die Verzahnung der beiden Vorhaben ergibt sich bereits aus der formellen und inhaltlichen Verknüpfung der Planungen und den hierauf beruhenden Regelungen für das Gesamtprojekt. Das Spezifikum dieser Verknüpfung liegt zudem in einem gesteigerten Koordinationsbedarf, der sich daraus ergibt, dass zur Umsetzung des Gesamtprojekts etwa beim Flughafenbahnhof, der unter der geplanten Terminalfläche liegt, gemeinsame Baumaßnahmen neben der ohnehin bestehenden baulichen Verflechtung erforderlich sind. Zur sachgerechten Verwirklichung des Planungskonzeptes war daher über die Zulassung der beiden Vorhaben in nur einem Verfahren zu entscheiden.

Im Rahmen der Konzentrationswirkung der luftrechtlichen Planfeststellung (§ 9 Abs. 1 LuftVG, § 75 VwVfGBbg) wurden neben den erforderlichen Erlaubnissen zu Eingriffen in Natur und Landschaft i. S. der §§ 10 ff. BbgNatSchG und den darauf basierenden naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie den Genehmigungen nach §§ 9 BbgDSchG folgende wasserrechtlich relevante Maßnahmen, die ihrerseits teilweise gemäß § 31 Abs. 2 WHG planfeststellungspflichtig sind, zugelassen:

Das umfassende Entwässerungskonzept für die Schmutzwasser- und Niederschlagswasserableitung mit der Gewässerausbauplanung und -neuordnung des Selchower Flutgrabens und Glasowbachs, der Bau und Betrieb von Druckleitungen zum Transport von Abwasser sowie der Bau und Betrieb von zentralen und dezentralen Versickerungsanlagen auf dem Flughafengelände.

Im Rahmen der Planfeststellung hat die Planfeststellungsbehörde gemäß § 14 Abs. 1 WHG über die für das Vorhaben erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse nach § 7 WHG i. V. m. § 28 BbgWG sowie nach §§ 8, 9 LuftVG i. V. m. § 71 Abs. 1 BbgWG über die Genehmigung für den Bau und den Betrieb von Abwasseranlagen und über die Gewässerausbaumaßnahmen gemäß § 31 WHG i. V. m. § 88 BbgWG entschieden. Hinsichtlich der einzelnen erlaubnis- bzw. genehmigungspflichtigen Maßnahmen wird auf den Abschnitt A.II.12 „Wasserrechtliche Regelungen“, ab Seite 132, verwiesen.

Der Konzentrationswirkung unterliegen auch Versorgungsleitungen des Flughafens. Dazu zählen Rückbau und Neubau von Trink- und Abwasserleitungen, der 110-kV-Freileitungen und weiteren Stromleitungen sowie Hoch- und Niederdruckgasleitungen.

Schließlich trifft die Planfeststellung nach §§ 8, 9 LuftVG eine Entscheidung über folgende, durch den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld bedingte, infrastrukturelle und selbständige Folgemaßnahmen im Sinne des § 1 VwVfGBbg i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfGBbg, § 9 Abs. 1 LuftVG:

- Beseitigungs-, Ersatz- und Verlegungsmaßnahmen sowie Einziehungen von Gräben, Leitungen und Ver-/Entsorgungseinrichtungen und
- Widmung, Umstufungen, (Teil-)Einziehungen von Straßen und Wegen.

Nach § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG ist die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände in den Gegenstand der Planfeststellung mit einbezogen worden (Plan der baulichen Anlagen). Im Übrigen ist die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen verantwortlichen Behörden gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG ebenso unberührt geblieben, wie die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr nach § 27d Abs. 1 und 4 LuftVG, § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG.

#### **4 Angewandte Verfahrensvorschriften**

Das luftrechtliche Planfeststellungsverfahren wurde nach den Bestimmungen des LuftVG, des VwVfGBbg, des VerKPBG sowie des UVPG durchgeführt.

Bei der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse im Planfeststellungsverfahren waren die Regelungen des § 14 Abs. 1 und 3 WHG zu beachten.

#### **5 Anhörungsverfahren**

##### **5.1 Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit des Landesamtes für Bauen, Verkehr und Straßenwesen (LBVS) als Anhörungsbehörde nach § 10 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG bestimmt sich nach § 4 Abs. 2 LufazV.

##### **5.2 Beteiligung und Auslegung**

Die Stellungnahmen der Behörden einschließlich der Kommunen und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgaben durch das Vorhaben berührt werden, wurden gemäß § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 2 VwVfGBbg eingeholt. Mit Schreiben des LBVS vom 31.03.2000 wurden die Planunterlagen den Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen zugesandt. Für die Abgabe der Stellungnahmen wurde ihnen eine Frist von drei Monaten nach Zugang der Planunterlagen (07.07.2000) gemäß § 10 Abs. 2 Ziffer 3 LuftVG eingeräumt. Auch nach Ablauf der Frist eingegangene Stellungnahmen wurden von der Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung berücksichtigt (§ 10 Abs. 2 Ziffer 3 LuftVG).

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

Die Auslegung erfolgte für das Land Brandenburg in der Zeit vom 15.05.2000 in den Ämtern, amtsfreien Gemeinden, Städten und Landkreisen, die durch das Ausbauvorhaben betroffen werden. Für das Land Berlin wurde im selben Zeitraum in den potenziell betroffenen Bezirken Treptow-Köpenick, Neukölln und Tempelhof-Schöneberg sowie bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ausgelegt. Darüber hinaus wurden die Unterlagen nochmals in den betroffenen brandenburgischen amtsangehörigen Gemeinden ausgelegt, nämlich in einem Teil dieser Gemeinden vom 05.06. bis 05.07.2000, in einem anderen Teil vom 11.09. bis 11.10.2000 (vgl. im Einzelnen Abschnitt B.III „Planfeststellungsverfahren“, ab Seite 230). Die dreimalige Auslegung erfolgte wegen des seinerzeitigen unklaren Gesetzeswortlautes unter anderem in § 73 Abs. 3 VwVfGBbg, der allgemein von „Gemeinden ... haben ... auszulegen“ sprach; zwischenzeitlich geändert durch Art. 4 des Gesetzes zur Reform der Gemeindestruktur und zur Stärkung der Verwaltungskraft der Gemeinden im Land Brandenburg vom 13.03.2001 (GVBl. I, Seite 30), wonach die Auslegung in den „... amtsfreien Gemeinden, Ämtern, kreisfreien Städte ...“ zu erfolgen hat.

Die Planunterlagen wurden gemäß § 10 Abs. 2 Ziffer 3 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 3 VwVfGBbg einen Monat während der Dienststunden zur Einsicht ausgelegt, um jedermann, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

Die Ermittlung der vorhabensbedingten Betroffenheit der Gemeinden im Land Brandenburg und der Bezirke des Landes Berlin orientierte sich gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 3 VwVfGBbg danach, wo sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken würde. Für den Auslegungsumgriff waren die Lage von Grundstücken innerhalb des im Gutachten M 10 des Planfeststellungsantrages ausgewiesenen Untersuchungsraums zur Ermittlung vorhabensbedingter Immissionen des Luftverkehrs und des Kfz-Verkehrs (innerhalb dessen von Auswirkungen des Vorhabens auszugehen ist) und die Betroffenheit von Grundstücken durch andere Einwirkungen und die unmittelbare Inanspruchnahme durch das geplante Vorhaben einschließlich des LBP und der Folgemaßnahmen maßgeblich. Hinzu kamen die Bereiche, die innerhalb des Untersuchungsrahmens des Schutzgutes Mensch der UVU oder innerhalb des im Planfeststellungsantrages ausgewiesenen Bauschutzbereiches nach § 12 LuftVG liegen. Die Notwendigkeit einer umfassenderen Beteiligung bestand nicht. Die Auslegung wurde gemäß § 10 Abs. 2 Ziffer 3 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 5 VwVfGBbg in den betroffenen Gemeinden des Landes Brandenburg und den Bezirken des Landes Berlin mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht. In den Bekanntmachungen wurde auf die Regelungen der § 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG, § 73 Abs. 5 Satz 2 VwVfGBbg sowie auf die Einbeziehung der Öffentlichkeit gemäß § 9 Abs. 1 UVPG hingewiesen.

Die Anhörungsbehörde hat zudem gemäß § 73 Abs. 5 Satz 3 VwVfGBbg die nichtortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, von der Auslegung benachrichtigt.

Wegen der zeitlich unterschiedlichen drei Auslegungsphasen (siehe Abschnitt B.III „Planfeststellungsverfahren“, ab Seite 230) und teilweisen Überschneidungen zwischen Auslegungen in amtsangehörigen Gemeinden und Ämtern wurde als einheitliche Einwendungsfrist der 25.10.2000 gewählt. Die Zwei-Wochen-Frist nach § 73 Abs. 4 Satz 2 VwVfGBbg steht grundsätzlich nicht zur Disposition der Anhörungsbehörde. Jedoch wurde die Frist ausnahmsweise aus Gründen der Rechtsklarheit - wegen zum Teil differierenden Einwendungsfristen etwa zwischen Amt und amtsangehöriger Gemeinde - seitens der Anhörungsbehörde verlängert, um dem Interesse der Betroffenen an der Wahrnehmung ihrer Rechte Rechnung zu tragen. Diese Entscheidung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

### 5.3 Erörterung

Die Erörterung der rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde entsprechend den Erfordernissen des § 10 Abs. 2 Ziffer 4 LuftVG und § 73 Abs. 6 VwVfGBbg durchgeführt.

Über den Verlauf der Erörterungstermine wurden gemäß §§ 73 Abs. 6 Satz 6, 68 Abs. 4 VwVfGBbg Niederschriften sowie Tonbandaufzeichnungen angefertigt. Die Niederschriften über die Erörterungen wurden gemäß §§ 73 Abs. 6 Satz 6, 68 Abs. 4 Satz 3 VwVfGBbg vom Verhandlungsleiter und Schriftführer unterzeichnet und zur Einsichtnahme - nach vorheriger Bekanntgabe in der Tagespresse - ausgelegt. Protokolländerungen wurden aufgrund begründeter Änderungsanträge durchgeführt und im Protokoll entsprechend kenntlich gemacht.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind mit den Beteiligten ausreichend erörtert worden. Die Gliederung des sich über viele Tage erstreckenden Erörterungstermins in Themenkomplexe ermöglichte eine sachliche und umfassende Erörterung aller zu diesen Schwerpunkten erhobenen Einwendungen und der damit im Zusammenhang stehenden Aspekte des Planes. Jeder Einwender hatte die Möglichkeit seine Einwendung selbst vorzubringen.

Die Vielzahl der Einwendungen (133.684 Einwendungsschreiben) und der TÖB-Stellungnahmen (136) einerseits und die Umfänglichkeit und Komplexität der Planfeststellungsantragsunterlagen andererseits erforderten die - rechtlich zulässige - Strukturierung des Erörterungsverlaufes in Erörterungsgruppen getrennt nach Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Stellen, die besondere öffentliche Aufgaben wahrnehmen, und Privateinwendern. Die Aufteilung der Einwenderargumente in einzelne Themenkomplexe erfolgte gemäß folgender Tabelle der Themenbehandlung mit Zeitangaben:

Lfd. Nr.	Tagesordnungspunkte (TOP)	Thema	erörtert am
1.	TOP 1	Verfahrensfragen, Anträge	01.06.2001 05.06.2001 07.06.2001 08.06.2001 11.06.2001 12.06.2001
2.	TOP 2	Planungsgrundlagen, Konsensbeschluss, Standortentscheidung, Landesplanung, Bauleitplanung	14.06.2001 15.06.2001 18.06.2001 19.06.2001 21.06.2001 22.06.2001 25.06.2001 26.06.2001
3.	TOP 3	Verkehrsbedarf/Wirtschaftlichkeit des Vorhabens	19.06.2001 21.06.2001 22.06.2001 25.06.2001 26.06.2001

4.	TOP 4	Technische Planung/Betriebskonzept	25.06.2001 26.06.2001 03.07.2001 10.07.2001 17.07.2001
5.	TOP 5	Lärmimmissionen	26.06.2001 28.06.2001 06.07.2001 09.07.2001 13.07.2001 13.08.2001 13.09.2001 24.09.2001 25.09.2001
6.	TOP 6	Schadstoffimmissionen	09.07.2001 10.07.2001 13.07.2001
7.	TOP 7	Sonstige Immissionen	12.07.2001 13.07.2001 17.07.2001
8.	TOP 8	Generelle Auswirkungen der Immissionen	13.07.2001 16.07.2001 17.07.2001
9.	TOP 9	Unfall- und Havariegefahren	03.07.2001 30.07.2001 17.09.2001 28.09.2001
10.	TOP 10	Altlasten	12.06.2001 03.08.2001
11.	TOP 11	Denkmalschutz	09.08.2001
12.	TOP 12	Beeinträchtigung von Wasserrechten	09.08.2001 10.08.2001
13.	TOP 13	Umweltverträglichkeitsprüfung	13.08.2001 17.08.2001
14.	TOP 14	Landschaftspflegerischer Begleitplan	20.08.2001
15.	TOP 15	Forstwirtschaft/Rodeplan	21.08.2001 23.08.2001
16.	TOP 16	Grundstücksbezogene Betroffenheiten einschließlich Entschädigung/Umsiedlung/Wertminderung/Jagdausübungsrecht	03.09.2001 06.09.2001 07.09.2001 13.09.2001
17.	TOP 17	Besondere Betroffenheiten von landwirtschaftlichen Betrieben, Gewerbebetrieben, sonstigen Unternehmen, Freiberuflern etc. einschließlich Entschädigungsfragen/Wertminderung/Beeinträchtigung der Berufsausübung	13.09.2001 17.09.2001 27.09.2001
18.	TOP 18	Sonstige Entschädigungs-, Schadensersatz- und Schmerzensgeldforderungen	17.09.2001 28.09.2001
19.	TOP 19	Sonstiges	20.09.2001 21.09.2001

Erörterungsfreie Zeit vom: - 18.07.2001 - 29.07.2001  
- 24.08.2001 - 02.09.2001

Unterbrechung der Anhörung wegen  
der Terroranschläge in den USA: - 14.09.2001 - 16.09.2001

Themenoffene Rednerliste: - 21.08.2001  
- 27.08.2001  
- 28.09.2001

Ungeachtet der oben genannten Themenstrukturierung der Erörterungstermine konnte zu anderen Themen einmal wöchentlich vorgetragen werden.

Insgesamt fand die so strukturierte Erörterung vom 23.04.2001 bis zum 29.01.2002 an insgesamt 90 Erörterungstagen statt.

Die TÖB, die anerkannten Naturschutzverbände und die sonstigen Stellen sind durch die Anhörungsbehörde von den Erörterungsterminen ca. 3 Wochen zuvor und damit rechtzeitig i. S. v. § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfGBbg, der eine Frist von mindestens einer Woche für die ortsübliche Bekanntmachung vorsieht, in Kenntnis gesetzt worden.

Für die Einwender und Betroffenen wurden die Erörterungstermine gleichfalls ca. 2 Wochen vor Erörterungsbeginn und damit rechtzeitig i. S. v. § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfGBbg im amtlichen Anzeiger für das Land Brandenburg und im Amtsblatt von Berlin sowie in verschiedenen Tageszeitungen bekannt gemacht (§ 73 Abs. 6 Satz 5 VwVfGBbg). In der Bekanntmachung wurde nochmals darauf hingewiesen, dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden kann (§§ 73 Abs. 6 Satz 6, 67 Abs. 1 Satz 3 VwVfGBbg).

#### 5.4 Ergänzendes Anhörungsverfahren

Ungeachtet der Tatsache, dass das Thema „Standortalternativen“ nicht nur Gegenstand zahlreicher Einwendungen und auch mehrere Tage lang Gegenstand der Erörterung im Anhörungsverfahren war, bedurfte es nach § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG in Übereinstimmung mit Art. 5 Abs. 3 der UVP-Richtlinie 97/11 einer öffentlichen Bekanntmachung einer Übersicht über die wichtigsten von den Trägern des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten unter Angabe der wesentlichen Auswahlgründe. Diesem verfahrensrechtlichen Gebot ist mit der Auslegung der „Standortunterlage“ der Träger des Vorhabens und der Möglichkeit, hiergegen Einwendungen/Stellungnahmen vorzubringen, Genüge getan worden.

Die Pflicht zur Prüfung von „ernsthaft in Betracht kommenden“ Alternativen ergibt sich aus dem Abwägungsgebot (vgl. BVerwG, Beschluss vom 14.05.1996, BVerwGE 101, 166; im Einzelnen vgl. C.III.2 „Grundlagen und methodische Vorgehensweise“, ab Seite 1090, zur Umweltverträglichkeitsprüfung). Sofern in der zunächst unterbliebenen Auslegung einer Übersicht über die wichtigsten von den Trägern des Vorhabens geprüften Standortalternativen ein Verfahrensmangel erblickt werden sollte, ist dieser jedenfalls durch Nachholung der Auslegung behoben worden. Mängel solcher Art können im laufenden Verfahren behoben werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, BVerwGE 98, 339, 358 f.) Um insbesondere sämtliche Umweltaspekte in den Entscheidungsprozess einzubringen, die Umweltauswirkun-

gen des Vorhabens wie auch die Möglichkeiten ihrer Vermeidung und Minderung möglichst vollständig zu erfassen, erfolgte die nachträgliche Anhörung zur Standortwahl der Antragsteller gemäß § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 73 VwVfGBbg.

Zur ergänzenden Stellungnahme der Träger des Vorhabens zu Standortalternativen/Standortwahl vom 17.04.2003 haben sowohl einige der Träger öffentlicher Belange Stellungnahmen abgegeben, als auch eine Vielzahl von Privaten Einwendungen erhoben.

Die von der Standortentscheidung berührten „öffentlichen Stellen“ sind bereits bei der Aufstellung des LEPro und LEP FS beteiligt worden. Gleichwohl ist diese „Standortunterlage“ den Gemeinden nachrichtlich zugegangen. Die Planfeststellungsbehörde hat auch im Hinblick auf die zwischenzeitlich stattgefundene Gemeindeneugliederung und auf die Bedeutung öffentlicher Belange bei der Abwägung privater Belange, insbesondere der von der enteignenden Vorwirkung der Planfeststellung Betroffenen, die Stellungnahmen darauf überprüft, ob sich aus ihnen neue Erkenntnisse für die Bewertung der Standortwahl ergeben. Auf die Ausführungen im Abschnitt C.II.6 „Alternativen“, ab Seite 380, wird insoweit verwiesen.

#### 5.4.1 Einwendungen aufgrund der ergänzenden Anhörung

Aus der Vielzahl der Einwendungsschreiben wurden insgesamt 127 Argumente extrahiert, die im bisherigen Anhörungsverfahren, das mit dem 14.06.2002 endete, so noch nicht genannt worden waren. Bezüglich der Einzelheiten der Zusammenstellung der in diesem Sinne „neuen“ Argumente wird auf den Anhörungsbericht zum ergänzenden Anhörungsverfahren verwiesen. Die ergänzend vorgebrachten Argumente hat die Planfeststellungsbehörde geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt (vgl. im Einzelnen Abschnitt C.II.6 „Alternativen“, ab Seite 380).

#### 5.4.2 Verfristete Einwendungen

Eine Vielzahl von Einwendungen hat die Anhörungsbehörde zu Recht als verfristet gewertet. Die Zwei-Wochen-Frist gemäß § 73 Abs. 4 VwVfGBbg ist eine gesetzliche Frist. Darüber hinaus wies eine Reihe von Einwendungen - entgegen dem ausdrücklichen Hinweis im Bekanntmachungstext - keinen Bezug zur ausgelegten Unterlage „Standortalternativensuche“ vom 17.04.2003 auf. Die von der Anhörungsbehörde zur Ermittlung der Einwendungsfrist vorgenommene gemeindegebietsbezogene Abgrenzung nach dem Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Bekanntmachungs- und Auslegungsortes in den amtsfreien Gemeinden, Ämtern und kreisfreien Städten des Landes Brandenburg sowie den Bezirken des Landes Berlin entspricht der Gesetzes- und Rechtslage. § 73 VwVfGBbg bezieht den Ablauf der Einwendungsfrist auf die Auslegung des Plans, die immer für einen bestimmten örtlichen Bereich, nämlich den Bereich von Gemeinden, geschieht. Die Betroffenheit von Einwendern hat immer einen örtlichen Bezug. Geht es z. B. um Lärmbetroffenheit im Wohnbereich, so ist der örtliche Bezug durch die Lage der Wohnung hergestellt. Geht es um Betroffenheiten im Grundstückseigentum, so ist die Lage des jeweiligen Grundstücks maßgebend. Der Betroffene muss also seine Einwendung innerhalb der Frist geltend machen, die für den örtlichen Bereich der jeweiligen Betroffenheit in der Auslegungsbe-  
kanntmachung (§ 73 Abs. 5 VwVfGBbg) genannt wurde. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher ebenso wie die Anhörungsbehörde die Einwendungen, die - bei unterschiedlichen Einwendungsfristen - außerhalb der für den jeweiligen Betroffenen, jedoch innerhalb der in irgendeiner anderen Gemeinde noch laufenden Frist eingingen, als verspätet an.

Die Bewertung der Fristwahrung steht nicht im Widerspruch zu der im ersten Anhörungsabschnitt gewählten einheitlichen Einwendungsfrist, die im Laufe des Anhörungsverfahrens bekannt gegeben wurde. Die Einwendungsfrist wurde im ergänzenden Anhörungsverfahren in den Bekanntmachungstexten

eindeutig festgelegt. Auf Nachfragen einzelner Einwender bei der Anhörungsbehörde wurde auf die wohnort- bzw. grundstückbezogene Abgrenzung zur Bestimmung der Einwendungsfrist hingewiesen. Die Anhörungsbehörde erzeugte keinen Vertrauenstatbestand für die Geltungsdauer längerer Fristen in anderen Auslegungsorten. Durch die rund drei Jahre zurückliegende andere Verfahrensweise mit einheitlichem Fristende kann auch nicht auf eine einen Vertrauenstatbestand schaffende verwaltungsmäßige Übung geschlossen werden. Es mangelt durch den zeitlichen Versatz beider Auslegungsverfahren insoweit schon an einer zeitlichen Verknüpfung von gleichförmigen Verwaltungshandlungen. Jedenfalls konnte durch die rechts- und gesetzeskonforme Fristenbehandlung im ersten Anhörungsabschnitt kein Vertrauensschutz, etwa im Sinne der Geltung des letzten Fristablaufs, geschaffen werden. Ungeachtet der Verfristung der jeweiligen Einwendungen sind in der Sache alle „neuen“ Argumente von der Planfeststellungsbehörde in den Abwägungsvorgang eingestellt worden.

#### 5.4.3 Absehen von einem erneuten Erörterungstermin

Aus allen Einwendungen und Stellungnahmen haben sich ungeachtet der Frage, ob sie wegen Verspätung als verfristet zu bewerten sind, zur Standortwahl keine wesentlichen weiteren Gesichtspunkte ergeben, die nicht schon im vorherigen Anhörungsabschnitt von Einwendern oder Trägern öffentlicher Belange geltend gemacht und erörtert worden sind. Häufig wurden allgemeine Ausführungen zur Ablehnung des Standortes Schönefeld, rechtliche Bekundungen und eigene von denen der Träger des Vorhabens abweichende Bewertungen sowie Anmahnungen weiteren Untersuchungsbedarfs in das ergänzende Verfahren eingebracht. Der aus den Einwendungen und Stellungnahmen zur Unterlage „Standortalternativensuche“ aufgestellte Argumentenkatalog aus dem Bereich der (Standort-)Alternativen enthält keine wesentlich anderen Aspekte für die Variantenprüfung, als die im vorangegangenen Verfahren zusätzlich bereits erörterten Aspekte.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in dem Argumentenkatalog der Anhörungsbehörde zusammengestellten sog. „neuen Argumente“ daraufhin überprüft, ob sie neu in dem Sinne sind, dass sie im Hinblick auf weiteren Aufklärungsbedarf und Erkenntnisgewinn für die Standortentscheidung zwischen verschiedenen Alternativen einer Erörterung mit den Einwendern bedürfen. Die Überprüfung hat Folgendes ergeben:

Ein großer Teil der Einwendungen richtet sich gegen das gewählte Verfahren der Einbringung der Standortalternativendarstellung und -prüfung in das laufende Planfeststellungsverfahren. Die Planfeststellungsbehörde vermag in dem gewählten Verfahren nach Prüfung dieser Rügen und Hinweise, wie in diesem Abschnitt im Einzelnen ausgeführt, keinen Fehler zu erkennen. Insbesondere wird hierdurch kein Erörterungsbedarf ausgelöst.

Ein weiterer großer Teil von Einwendungen bezieht sich auf Aspekte, die der Planfeststellungsbehörde bekannt und in diesem Planfeststellungsverfahren berücksichtigt sind und in der Begründung dieses Beschlusses im jeweils einschlägigen Sachzusammenhang erörtert werden.

Weitere Einwendungen beschränken sich darauf, weiteren Untersuchungsbedarf zu Einzelaspekten anzumahnen, die für die Standortauswahl nicht von Bedeutung sind, weil es bei der Standortauswahl um eine Vorentscheidung geht, die sich vornehmlich mit der Frage der Eignung des Standorts am Maßstab der mit der Planung verfolgten Ziele zu befassen hat. Dabei bedarf es keiner Detailuntersuchungen, wie sie z. B. bei der Umweltverträglichkeitsprüfung für das zur Planfeststellung beantragte Projekt geboten sind. So ist es z. B. nicht erforderlich zu prüfen, wie viele Kindertagesstätten am Standort Sperenberg im Vergleich zum Standort Schönefeld von Fluglärm betroffen sind. Für die Standortwahl reicht die Kenntnis aus, dass die Lärmbetroffenheit, gemessen an der Bevölkerungszahl und der Siedlungs-

struktur im Flughafenumfeld am Standort Schönefeld erheblich größer ist, als sie am Standort Sperenberg wäre.

Viele Einwendungen kritisieren die Planungsziele und setzen andere Schwerpunkte oder schätzen künftige Entwicklungen, insbesondere den Verkehrsbedarf, anders ein als die Träger des Vorhabens und die Landesplanung im LEPro und im LEP FS oder setzen bestimmte Gegebenheiten, wie eine Schienenschnellverbindung Berlin - Sperenberg oder eine Anbindung Sperenbergs über eine vierspurig auszubauende B 101 an die BAB 100 nach Berlin voraus, für die es keine konkreten Anhaltspunkte, sondern allenfalls Spekulationen gibt.

Weitere Einwendungen gehen von offensichtlich unzutreffenden Sachverhalten aus, wie z. B. dass die Betriebsgenehmigungen und Vorbelastungen für Schönefeld und Sperenberg im Hinblick auf die fast 50jährige Nutzung von Sperenberg als Militärflugplatz vergleichbar seien, oder dass sich bei einem Ausbau des Flughafens Leipzig die Reisezeiten zwischen Berlin und Leipzig auf dem schon bestehenden Schienennetz erheblich verkürzen ließen und es dazu nur des Ausbaus einiger Zubringerstraßen bedürfe.

Alle Argumente, die sich mit dem Für und Wider des Standorts Schönefeld und anderer Standorte auseinandersetzen, sind bereits in den Erörterungsterminen des vorangegangenen Anhörungsverfahrens am 7., 15., 18., 19., 21. und 22. Juni sowie am 14. August 2001 thematisiert worden. Allein die den Standort Sperenberg betreffenden Argumente - es waren weit mehr als 100 - wurden an drei Tagen, nämlich am 18., 19. und 21. Juni 2001, erörtert. Der Standort Stendal wurde unter allen auch im ergänzenden Verfahren vorgetragenen Aspekten sowie auch den Aussagen dazu im Gutachten Roland Berger, insbesondere in den Erörterungsterminen am 7. und 19. Juni sowie am 14. August 2001, behandelt. Die Alternative einer Verlagerung eines großen Anteils des Berliner Luftverkehrsaufkommens auf den Flughafen Leipzig Halle wurde unter mehr als 50 unterschiedlichen Aspekten insbesondere in den Erörterungsterminen am 19. und 22. Juni 2001 diskutiert. Im Übrigen wurden auch im Rahmen der Diskussion von Sachthemen, z. B. zum Lärm während der Anhörung immer wieder die Standortfrage problematisiert.

Ergänzende Aspekte zu bereits vorgetragenen Argumenten sind dem Abwägungsmaterial, insbesondere bei der Alternativenprüfung, hinzugefügt und beachtet worden.

Die im ergänzenden Verfahren eingebrachten Aspekte lassen - wie die Anhörungsbehörde zutreffend festgestellt hat - eine erneute Erörterung weder als zweckmäßig noch gar als notwendig erscheinen. Dass „bei der Änderung eines Flughafens“ auf eine förmliche Erörterung verzichtet werden kann, ergibt sich aus § 10 Abs. 2 Nr. 5 LuftVG. Es liegt nahe, diese Vorschrift analog auf den Fall anzuwenden, dass in einem laufenden luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren weitere Unterlagen in einem ergänzenden Verfahren gemäß § 73 Abs. 3 VwVfGBbg ausgelegt worden sind, die eingegangenen Einwendungen aber nichts Substantielles erbracht haben, was mit Aussicht auf Gewinn weiterer entscheidungserheblicher Erkenntnisse gemäß § 73 Abs. 6 VwVfGBbg zu erörtern wäre. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil vom 05.12.1986, BVerwGE 75, 214, 227) kann auf eine Wiederholung des Erörterungstermins verzichtet werden, wenn aus ihm kein Gewinn an weiteren Erkenntnissen zu erwarten ist. Es hat insoweit auf den Rechtsgedanken des § 73 Abs. 3 Satz 2 VwVfGBbg verwiesen. Bei der Entscheidung, ob auf einen neuen Erörterungstermin verzichtet werden kann, ist auch der für die Heilung eines Verfahrensfehlers maßgebliche Gesichtspunkt zu beachten, dass nur die Nachholung solcher Schritte erforderlich ist, die fehlerhaft waren, und anschließender Schritte, die durch den Fehler „infiziert“ worden sein könnten.

Erörtert wurden in den ursprünglichen Erörterungsterminen die seinerzeit in der öffentlichen Diskussion befindlichen Standortalternativen, wenn auch nicht aufgrund der von den Trägern des Vorhabens verspätet vorgelegten Unterlagen. Die von den Trägern des Vorhabens vorgelegten geprüften Alternativen unterscheiden sich im Wesentlichen nicht von den seinerzeit allgemein bekannten und erörterten. Auch sind die von den Trägern des Vorhabens genannten, für sie maßgeblichen Auswahlkriterien nicht neu. Wenn also die Einwendungen zu den nachträglich ausgelegten Unterlagen über Standortalternativen und Auswahlkriterien nichts Neues ergeben haben, dann waren die ursprünglichen Erörterungstermine durch den Fehler, dass ursprünglich die geprüften Standortalternativen nicht ausgelegt worden waren, nicht „infiziert“. Es musste deshalb auch kein neuer Erörterungstermin zur Erörterung von Alternativen stattfinden. Vor diesem Hintergrund kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass auch die 127 Argumente, die von der Anhörungsbehörde extrahiert worden sind, letztlich nicht als „neu“ in dem Sinne anzusehen sind, dass eine neue Erörterung als geboten anzusehen wäre.

## 5.5 Planänderungen mit Nachbeteiligungen

### 5.5.1 Zulässigkeit der Nachbeteiligung gemäß § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfGBbg

Die Planänderungen im Bereich Entwässerung, Schiene (insbesondere Abtrennung der Ostanbindung), Straße, Anpassung von Kompensationsmaßnahmen (siehe Abschnitt B.III.9 „Planänderungen und Ergänzungen des Planfeststellungsantrages“, ab Seite 275) sowie die dadurch bedingte Anpassung des LBP wurden gemäß § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfGBbg behandelt.

Da der Kreis der von den Änderungen berührten Träger öffentlicher Belange bzw. Betroffenen bekannt war, konnte die gezielte Nachbeteiligung in der gewählten Form vorgenommen werden. Damit besaßen alle Adressaten der Nachbeteiligung die Möglichkeit, von den Planänderungen im Gesamtzusammenhang der Planung Kenntnis zu nehmen und innerhalb der Frist von zwei Wochen Stellungnahmen und Einwendungen abzugeben. Der geänderte Zuschnitt der Gemeinden nach dem Gemeindegebietsreformgesetz gab keinen Anlass, den Plan gemäß § 73 Abs. 8 Satz 2 VwVfGBbg in anderen Gemeinden auszulegen, in denen er zuvor nicht ausgelegt hatte.

### 5.5.2 Zulässigkeit der Abspaltung der östlichen Schienenanbindung/Abschnittsbildung

Die unter B.III „Planfeststellungsverfahren“ beschriebene Planänderung Nr. 02 ist als zulässige Abschnittsbildung zu bewerten. Mit der beantragten Planänderung wurde die ursprünglich vorgesehene ca. 15,5 km lange Bahnanbindung zwischen dem Abzweig vom Berliner Außenring (BAR) im Westen über den Flughafenbahnhof bis zur Einfädelung in die Görlitzer Bahn in zwei Abschnitte geteilt, da sich die östliche Trasse im Bereich des Berliner Ortsteils Bohnsdorf im Anhörungsverfahren als stark erschütterungsempfindlich herausstellte. Der erste Abschnitt von der Westanbindung an den Berliner Bahnring bis jenseits des Flughafenbahnhofs hinter die Unterführung unter die BAB 113n bleibt Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Der unmittelbar daran anschließende zweite Abschnitt der ca. 8 km langen Ostanbindung bis zur Einfädelung in die Görlitzer Bahn einschließlich des Nebengleises zur Frachtabfertigung wurde unter Beibehalten der Gesamtkonzeption der Schienenanbindung zulässigerweise abgetrennt.

Die Aufteilung des Gesamtvorhabens in getrennt planfestzustellende Abschnitte entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebotes und dem Gebot der Problembewältigung (für den Bereich des Eisenbahnrechts vgl. BVerwG, Beschluss vom 21.12.1995, NVwZ 1996, 896; vgl. ferner BVerwG, Urteil vom 19.05.1998, BVerwGE 107, 1, 14). Die Abschnittsbildung kann auch noch in einem bereits laufenden

Planfeststellungsverfahren erfolgen, wenn sich dies - wie hier - aus Gründen der Verfahrensökonomie als notwendig erweist und die Voraussetzungen für eine Abschnittsbildung vorliegen.

Die Aufteilung der Schienenanbindung des Flughafens in zwei Teilabschnitte ist eine sinnvolle Abschnittsbildung. Der erste Abschnitt bis zum Flughafenbahnhof gewährleistet die Anbindung des Flughafens an den Schienenverkehr für Passagiere vollständig und ist für sich funktionsfähig. Der Abschnitt wurde bis hinter die Unterführung unter die BAB 113n gewählt, weil diese bereits planfestgestellte Unterführung einen außerhalb dieses Verfahrens liegenden Zwangspunkt für die Schienenplanung setzt und diese Strecke östlich des Flughafenbahnhofs auch für Rangiervorgänge und dergleichen benötigt wird. Die Ostanbindung an die Görlitzer Bahn kann später erstellt werden. Das vorhandene Gütergleis reicht zunächst für die Fracht- und Tanklageranbindung aus. Wenn die Planfeststellung für den zweiten Abschnitt unmittelbar nach Abschluss des ersten Planfeststellungsverfahrens begonnen wird, ist die Ostanbindung rechtzeitig für ein späteres höheres Passagier- und Frachtaufkommen fertiggestellt.

Die Abschnittsbildung ist notwendig, weil sich erst im Anhörungsverfahren und nach entsprechenden Untersuchungen herausgestellt hat, dass die Trassenführung unmittelbar südlich von Bohnsdorf wegen der Erschütterungen nicht vorzugswürdig ist und es eine unzumutbare Verzögerung des Gesamtvorhabens bedeuten würde, den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafenausbau bis zur Lösung dieses speziellen Problems zurückzustellen. Die Abtrennung des zweiten Abschnitts aus diesem Verfahren stellt die Gesamtplanung nicht in Frage und wird auch nicht dazu führen, dass Probleme mit Auswirkung auf die Gesamtplanung möglicherweise ungelöst bleiben. Die Erschütterungsproblematik der Ostanbindung an die Görlitzer Bahn ist mit einer veränderten Trassenführung lösbar.

Die Träger des Vorhabens haben den geänderten Trassenverlauf der Ostanbindung dargestellt. Die Trasse beginnt laut Vorplanungsunterlage ab Planungskilometer 10,8+30 östlich der BAB 113n und verläuft nach einem kurzen Abschnitt auf dem ehemaligen Trassenbereich des Güteranschlusses ca. 400 m südlich der ursprünglich geplanten Gleistrasse. Nach Überquerung der BAB 113alt und Unterquerung der B 179 erfolgt ab km 13,5+65 die niveaufreie Trennung der Gleise in die nördliche und südliche Verbindungskurve zur Görlitzer Bahn. Dieser Trassenführung ab Planungskilometer 10,8+30 stehen trotz nicht unbeträchtlicher Umweltauswirkungen und einer Abweichung von einem Ziel der Raumordnung in Z 6 des LEP FS keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

Beträchtliche Umweltauswirkungen sind aus Sicht der UVP zu erwarten beim

- Schutzgut Mensch:

- Verlärmung von Siedlungsbereichen mit Schallschutzwand  
2 Häuser in Bohnsdorf
- Verlärmung von Erholungsbereichen  
Verlärmung von Erholungswald zwischen Bohnsdorf und Waltersdorf

- Schutzgut Tiere und Pflanzen:

- Verlust von Biotopen  
Verlust von ca. 30 ha z. T. hochwertiger und geschützter Biotope, überwiegend Wälder
- Lebensraumverlust für Tiere  
Verlust von ca. 2 ha Lebensraum für Vögel und Fledermäuse
- Funktionsminderung von Lebensräumen  
Beeinträchtigungen von Wäldern durch Randschäden und Zerschneidung von Wildtierlebensräumen

- Schutzgut Boden:

- Funktionsverlust oder -minderung von natürlichen Böden  
Verlust oder Beeinträchtigung von ca. 24 ha z. T. hochwertiger natürlicher Böden

- Schutzgut Wasser:

- Funktionsverlust oder -minderung von Oberflächengewässern  
Verrohrung von ca. 70 lfm des Plumpengrabens

Von den genannten Auswirkungen ist vor allem der Verlust von Biotopen mit Bedeutung als Lebensraum für Tiere auf einer Fläche von ca. 30 ha als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten. Verbunden ist dies mit der Neuzerschneidung von zusammenhängenden Waldflächen mit negativen Auswirkungen für das Bestandsklima der neu entstehenden Waldränder durch Aushagerungseffekte. Geschützte Biotope nach BbgNatSchG werden etwa auf einer Fläche von 2 ha betroffen sein. Sonstige naturschutzfachlich besonders bedeutsame und besonders geschützte Bereiche, wie Naturschutzgebiete oder Gebiete zur Sicherung des Netzes NATURA 2000, liegen erkennbar nicht im Einflussbereich der Auswirkungen des Vorhabens. Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen ist daher davon auszugehen, dass die mit den Beeinträchtigungen verbundenen Eingriffe - soweit nicht vermeidbar oder minimierbar - durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden können.

Der durch Flächeninanspruchnahme betroffene Bereich ist ebenso wie der angrenzend durch den Schienenverkehrslärm beeinträchtigte Bereich als großflächiger Erholungswald für den Berliner Raum von Bedeutung. Der Verlust von Erholungsfläche wird ebenfalls im Rahmen der naturschutzfachlichen Kompensation zu berücksichtigen sein. Die Verlärmung des zur Erholungsnutzung geeigneten angrenzenden Landschaftsteils ist jedoch nicht Gegenstand der naturschutzrechtlichen Kompensation und verbleibt als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Mensch. Gegenüber der ursprünglichen, im Rahmen der Ausbauplanung beantragten Variante der Schienenanbindung ergeben sich allerdings ansonsten hinsichtlich des Schutzgutes Mensch deutliche Verminderungen bei der Lärm- und Erschütterungsbetroffenheit von Siedlungsbereichen.

Die Gemeinsame Landeplanungsabteilung der Länder Brandenburg und Berlin (GL) hat in ihrer Stellungnahme auf Ziel Z 6 des LEP FS Bezug genommen, wonach die bedarfsgerechte Verkehrsanbindung des Flughafens an Berlin, Potsdam und sonstige Zentren mit oberzentralen Funktionen des Landes Brandenburg über die zeichnerisch dargestellten Trassen und Korridore, wozu auch die östliche Anbindung an die Görlitzer Bahn gehöre, bis zur Inbetriebnahme der Flughafenerweiterung fertig zu stellen sei. Sie hält es für notwendig, in diesem Planfeststellungsverfahren die Realisierung der Gesamtplanung sicherzustellen, und weist darauf hin, dass der Planfeststellung der Ostanbindung auf der

geänderten Trasse, die ein zusammenhängendes Waldgebiet durchschneide und näher an die Siedlung Waltersdorf heranrücke, ein raumordnerisches Zielabweichungsverfahren vorzuschalten sei.

Ob die zeitliche Vorgabe des Ziels Z 6, Fertigstellung der Ostanbindung an die Görlitzer Bahn bis zur Inbetriebnahme des Flughafens, erreicht werden kann, ist nicht sicher einzuschätzen und kann auch nicht durch rechtliche Festlegungen in diesem Planfeststellungsbeschluss gewährleistet werden. Die Inbetriebnahme des erweiterten Flughafens an die Bedingung der Fertigstellung der Ostanbindung zu knüpfen, wäre unverhältnismäßig und überdies sachwidrig. Der Flughafenbahnhof mit der Westanbindung erfüllt das Ziel Z 6 partiell, ist voll funktionsfähig und stellt eine ausreichende Bahnanbindung des Flughafens dar. Es gäbe keinen vernünftigen Grund dafür, nach Fertigstellung des Flughafens Schönefeld zwar den bereits bestehenden Betrieb auf der bisherigen Süd- und künftigen Nordbahn aufrecht zu erhalten, die Inbetriebnahme der betriebsfähigen neuen Südbahn aber aufzuschieben, bis die - für den erweiterten Betrieb noch nicht erforderliche - Ostanbindung fertiggestellt ist, zumal damit auch der Flughafen Berlin-Tegel so lange in Betrieb bleiben müsste.

Die Planfeststellungsbehörde sieht für die veränderte Trassenführung keine raumordnerischen Hindernisse, die in einem Zielabweichungsverfahren gemäß Art. 10 LPiVertr unüberwindbar wären. Der wesentliche Zweck des Ziels Z 6 ist, wie sich aus der Begründung des LEP FS ergibt, die Einbindung des Flughafens in das Schienenverkehrsnetz in westlicher wie in östlicher Richtung im Interesse der Funktionsfähigkeit des die Flughäfen Tegel und Tempelhof ersetzenden erweiterten Flughafens Schönefeld. Demgegenüber orientierte sich die raumordnerische Festlegung der Trasse für die Ostanbindung an der bestehenden Bahnlinie, deren Ertüchtigung sich aus der Sicht der überörtlichen Planung, welche die örtlichen Gegebenheiten nicht in gleicher Weise wie die Planfeststellung in den Blick nimmt und nehmen kann, geradezu anbot. Nach alledem ist ersichtlich, dass die zur Realisierung der Ostanbindung sich als notwendig erweisende Trassenverschiebung nicht nur unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist, sondern auch die Grundzüge der Planung nicht berührt. In diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass sich der mit der Trassenverschiebung verbundene Eingriff in Natur und Landschaft, wie schon ausgeführt, aus Gründen des Schutzes der menschlichen Gesundheit ergibt und sich weitgehend kompensieren lässt.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass der Planung der Ostanbindung des Flughafens an die Görlitzer Bahn auf der geänderten Trasse keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

Die Westanbindung des Flughafens an das Schienennetz im Bereich des Berliner Außenrings hat - ungeachtet der Frage, welche Bedeutung dieses Kriterium für die Planfeststellung von Eisenbahnlinien hat - auf jeden Fall eine eigenständige Verkehrsfunktion. Sie ist mit einem Kopfbahnhof auch ohne Ostanbindung benutzbar.

Der Rechtsschutz potentiell erst von der Trassenführung im nachfolgenden Abschnitt Betroffener wird durch die Abschnittsbildung nicht erschwert, insbesondere nicht durch die Setzung von Zwangspunkten. Als Zwangspunkt für die Trassenführung der Ostanbindung könnte zwar der östliche Endpunkt des ersten Abschnitts bei der Unterführung der BAB 113n angesehen werden. Diese Unterführung ist aber bereits durch eine entsprechende Autobahnbrücke vorgegeben, die durch den bereits erlassenen Planfeststellungsbeschluss zur BAB 113n festgelegt worden ist. An diesen Zwangspunkt orientierte sich auch bereits der in diesem Verfahren ursprünglich ausgelegte, die Ostanbindung noch enthaltende Plan.

## 5.6 Zurückweisung von Verfahrenseinwendungen und -anträgen

Die Einwendungen, die sich gegen die Art und Weise der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und/oder gegen den Inhalt und Umfang der Planfeststellungsunterlagen richten, sowie darauf gestützte Anträge werden - soweit über sie nicht schon im Verlauf des Verfahrens entschieden worden ist - zurückgewiesen. Diese sind insbesondere aus den im Folgenden ausgeführten Erwägungen unbegründet.

### 5.6.1 Antragstellung

#### 5.6.1.1 Vertretungsbefugnis

Seitens der Einwender wurde im Anhörungsverfahren vorgebracht, dass die Antragstellung insoweit fehlerhaft sei, als zumindest für die DB Netz AG und die DB Station und Service AG nicht die zur Vertretung der juristischen Person Berechtigten den Planfeststellungsantrag unterschrieben hätten.

Die Unterzeichner des Planfeststellungsantrages sind ausreichend legitimiert. Ausweislich der Handelsregistrauszüge und Untervollmachten ergibt sich die Vertretungsmacht der Unterzeichner.

Weiterhin wurde eingewendet, dass die Antragsunterlagen keinen formellen Antrag der DB AG enthielten. Dies führe zur Ungültigkeit des Planfeststellungsantrages bezüglich der entsprechenden Maßnahmen.

Der Einwand war zunächst berechtigt, da im Planantrag vom Dezember 1999 als Antragsteller für die Deutsche Bahn die DB AG genannt war, jedoch die Vertreter der DB Netz AG und der DB Station und Service AG unterzeichnet hatten. Auf Hinweis der Anhörungsbehörde, wurde der Planantrag dahingehend geändert, dass die DB Netz AG und die DB Station und Service AG als Antragsteller bezeichnet sind. In Band A I Kap. 5 des Planantrags ist der Antrag der DB Netz AG und der DB Station und Service AG auf Planfeststellung der Schienenanbindung enthalten.

#### 5.6.1.2 Antragsbefugnis

Im Anhörungsverfahren wurden Zweifel an der Antragsbefugnis geltend gemacht, da die Träger des Vorhabens das Planfeststellungsverfahren für einen privaten Investor betrieben, es sich somit um eine Art gewillkürte Verfahrensstandschaft für den künftigen Investor handele, welche gemäß § 9 VwVfGBbg unzulässig sei. Da der Betreiber noch nicht bekannt sei, könne das Planfeststellungsverfahren die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Flughafenbetreiber und der durch den Plan Betroffenen nicht rechtsgestaltend regeln. Zu den zukünftigen Investoren hätten die Einwender zudem keine Rechtsbeziehung und könnten ihre Ansprüche auf Leistung und Entschädigung nicht geltend machen.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen.

Antragsteller ist der Träger des Vorhabens, d. h. derjenige, der das Vorhaben für eigene oder fremde Zwecke verwirklichen will (Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Auflage 2001, § 73 Rn. 15). Einer der Träger des Vorhabens, die FBS GmbH, ist Inhaber der luftrechtlichen Genehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld und kann gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG ein Planfeststellungsverfahren betreiben, wenn er eine wesentliche Änderung des bestehenden Flughafens beabsichtigt. Adressat der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag sind die Antragsteller.

Von einer - gewillkürten - Verfahrensstandschaft kann hier nicht ausgegangen werden, da die Träger

des Vorhabens den Planfeststellungsantrag für sich gestellt haben und der das Planfeststellungsverfahren abschließende Verwaltungsakt an die Träger des Vorhabens als Berechtigte und Verpflichtete ergeht. Ob möglicherweise Geschäftsanteile der FBS GmbH zu einem späteren Zeitpunkt auf private Dritte übertragen werden oder möglicherweise Anteile der FBS GmbH verkauft werden, ist unerheblich. Es ergäbe weder etwas für das Vorliegen einer Verfahrensstandschaft, noch würde es die Berechtigung zur Antragstellung und die Antragsteller als Adressaten des Planfeststellungsbeschlusses und die Berechtigungen und Verpflichtungen aus diesem in Frage stellen.

Ansprüche auf Leistung und Entschädigung können, wenn der Planfeststellungsbeschluss rechtswirksam wird, gegenüber den Antragstellern wie auch gegenüber etwaigen Rechtsnachfolgern geltend gemacht werden. Der Adressat für Forderungen von Berechtigten ist bestimmt und bleibt bestimmbar, wenn der Fall der Rechtsnachfolge eintreten sollte. Die Möglichkeit, dass Planfeststellungsbeschlüsse auf einen Rechtsnachfolger übergehen, ist allgemein anerkannt (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Auflage 2001, § 35 Rn. 195). Der Planfeststellungsbeschluss stellt einen rechtsgestaltenden Verwaltungsakt mit dinglichen Auswirkungen dar (Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Auflage 2001, § 74 Rn. 19 unter Hinweis auf BVerwGE 29, 282, 283; BVerwGE 38, 152, 156), so dass die sachbezogenen Regelungen ihre Wirkung auch gegenüber etwaigen Rechtsnachfolgern entfalten. Auch im hiesigen Verfahren stehen der Annahme der Rechtsnachfolgefähigkeit des beantragten Planfeststellungsbeschlusses keine Bedenken entgegen. Auch im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbeschluss werden keine höchstpersönlichen Rechte und Pflichten geregelt, sondern solche, die an das beantragte Vorhaben und das davon betroffene Gebiet anknüpfen.

#### 5.6.2 Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 41 LuftVZO

Weiterhin wurde eingewendet, in den Unterlagen fehle die Darlegung der finanziellen Durchführbarkeit des Vorhabens, sowie der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafenunternehmers ist grundsätzlich im Rahmen der Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung seitens der Genehmigungsbehörde gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 41 LuftVZO zu prüfen.

Das VerkPBG enthält jedoch bezüglich der luftrechtlichen Genehmigung eine Sonderregelung für die Anlegung von Verkehrsflughäfen im - hier eröffneten (siehe C.15.6.10 „Anwendbarkeit des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes, ab Seite 306) - Anwendungsbereich des Gesetzes. Demnach hat die Planfeststellungsbehörde auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafenunternehmers zu prüfen.

§ 10 Abs. 1 Satz 2 VerkPBG sieht vor, dass die Planfeststellungsbehörde den Betrieb des Flughafens regelt, was ansonsten im Kompetenzbereich der Genehmigungsbehörde liegt. In § 10 Abs. 1 VerkPBG Satz 3 ist weiterhin geregelt, dass nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens eine Genehmigung nach § 6 Abs. 1 des LuftVG zu erteilen ist. Dies deutet darauf hin, dass die Genehmigungsbehörde keinerlei Spielraum bezüglich der Genehmigungserteilung hat, sondern insoweit an die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss gebunden ist. Diese Auslegung ergibt sich auch aus den Gesetzesmaterialien zum VerkPBG (BT-Drucksache 12/1092, Seiten 13 und 14). Dort heißt es zur Intention des Gesetzgebers, dass die Genehmigung für den Betrieb des Flugplatzes nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens ohne weitere Öffentlichkeitsbeteiligung erteilt werden soll. Eine derartige Bindung der Genehmigungsbehörde an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens sei systemgerecht.

Im Rahmen der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag ist die Frage der Finanzierbarkeit des Vorhabens von Bedeutung, denn eine Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Die Planfeststellungs- und Genehmigungsbehörde hat daher festzustellen, dass es im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen ist, dass das planfestzustellende Vorhaben auch verwirklicht werden wird (BVerwGE 84, 123 ff., 128) und der Betreiber des Flughafens die notwendige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit besitzt. Diese Voraussetzungen sind, wie im Abschnitt C.II.2.2.9.1 „Finanzierbarkeit bzw. Realisierbarkeit des Vorhabens“, ab Seite 338, im Einzelnen ausgeführt, gegeben.

### 5.6.3 Sachbescheidungsinteresse

In den Einwendungen wird geltend gemacht, dass den Antragstellern das Sachbescheidungsinteresse fehle, da der Flughafenausbau für die FBS aufgrund einer bereits bestehenden Überschuldung von mehr als 800 Millionen DM nicht finanzierbar und ein privater Investor nicht absehbar sei. Teilweise wurde vorgetragen, dass es auch den Antragstellern des DB-Konzerns mangels einer auskömmlichen Finanzierung am Sachbescheidungsinteresse fehle. Das Vorhaben sei im Bundesschienenwegeausbaugesetz nicht vorgesehen.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Im Zeitpunkt der Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses kann den Antragstellern das Sachbescheidungsinteresse im Hinblick auf das Projekt nicht abgesprochen werden.

Dass die finanzielle Realisierung des Vorhabens ein „schlechthin“ nicht ausräumbares Hindernis darstellt, ist nicht ersichtlich. Zur Realisierbarkeit des Vorhabens, insbesondere bezüglich der Finanzierbarkeit, wird auf Abschnitt C.II.2.2.9.1 „Finanzierbarkeit bzw. Realisierbarkeit des Vorhabens“, ab Seite 338, verwiesen.

### 5.6.4 Vollständigkeit der Antragsunterlagen

Es wurde eingewendet, die Auslegung des Planes und die Einholung der behördlichen Stellungnahmen hätte erst nach Zugang der vollständigen Unterlagen veranlasst werden dürfen.

Vollständigkeit sei jedoch nicht gegeben, weil unter anderem:

- die Planung der in Mittelfeldlage zu errichtenden Hochbauten für die Passagier- und Frachtabfertigung sowie die Nebenanlagen fehlten;
- die Gashochdruckleitungen nicht berücksichtigt worden seien;
- Schadstoffbelastungen nicht berücksichtigt worden seien;
- das Recht auf Unversehrtheit, Gesundheit und Schutz des Eigentums nicht berücksichtigt worden sei;
- die Zusammenfassung nach dem UVPG fehle;
- der Antrag auf Schließung des Flughafens Tempelhof sowie der Antragsentwurf für die Schließung von Tegel fehle;

- Unterlagen zur Standortwahl und Standortbegründung fehlten;
- eine Einbeziehung des Tanklagers in die Planungen fehle;
- die Beurteilung nach § 50 BImSchG fehle;
- im Planfeststellungsverfahren keine Prognose über das Aufkommen von zusätzlichem Pkw-Verkehr während der Bauphase ersichtlich sei;
- die U-Bahn Anbindung in die Planfeststellung mit einzubeziehen sei;
- die in Nr. 2 des Antrags genannten Unterlagen nicht nur nachrichtlich aufgenommen werden dürften, sondern der Planfeststellung unterliegen müssten, da es sich um wesentliche Inhalte handele (insbesondere UVP). Das Verfahren müsse daher wiederholt werden.

Es wurde außerdem eingewendet, der Antrag müsse das von dem potenziellen privaten Betreiber angestrebte Konzept zum Antragsgegenstand haben, da es die Grundlage für die Beurteilung der Lärm-, Schadstoff- und Risikobetroffenheit darstelle.

Die Unterlagen für die (lediglich) beantragte bauplanungsrechtliche Zulassung der zu errichtenden Hochbauten auf dem Flughafengelände haben vorgelegen. Die Entscheidung über die übrigen baurechtlichen Anforderungen bleibt gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG der Baugenehmigungsbehörde vorbehalten (vgl. dazu im Einzelnen Abschnitt C.II.7.3 „Hochbauanlagen und innere Verkehrserschließung, ab Seite 448).

Hinsichtlich der Gashochdruckleitungen ist bereits seitens der Anhörungsbehörde eine Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen veranlasst worden. Es wurde der Plan „Leitungsbestand Gashochdruckleitungen Bauschutzbereich“ von Herrn Dipl. Ing. Udo Bertels, Flughafen Schönefeld, 28.05.2001 nachgereicht.

Dem Planfeststellungsantrag mangelte es nicht an der Darstellung der Schadstoffbelastungen. Die voraussichtlichen Schadstoffbelastungen sind in den Gutachten M 10 (Schadstoffimmissionen) und M 11 (Auswirkungen der flughafenbedingten Schadstoffimmissionen) dargestellt.

Die Einwände, die Antragsunterlagen behandelten nicht das Recht auf körperliche Unversehrtheit, Gesundheit und Schutz des Eigentums, gehen fehl. Hierzu enthalten die Antragsunterlagen zwei medizinische Gutachten bezüglich der Auswirkungen des Fluglärms und flughafenbedingter Geräusche (Antrag Gutachten M 8 und M 9), die UVS umfasst insbesondere das Schutzgut Mensch (Antrag, Band N) und Band G (Grundstücksverzeichnis und -pläne), der die Darstellung aller Grundstücksbetroffenheiten enthält.

Auch im Hinblick auf eine Zusammenfassung nach dem UVPG sind die Planantragsunterlagen nicht unvollständig.

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen i. S. d. § 11 UVPG gehört nicht zu den Unterlagen nach § 6 UVPG, auf die sich gemäß § 9 UVPG die Einbeziehung der Öffentlichkeit erstreckt. Sie wird von der Planfeststellungsbehörde erst zu einem späteren Zeitpunkt, nämlich nach der Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit, erstellt. Eine Auslegung der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen bereits in den Antragsunterlagen kommt daher nicht in Betracht.

Über die Schließung von Tegel und Tempelhof ist in eigenständigen Schließungsverfahren entschieden worden. Die Schließungsanträge für die Flughäfen Tegel und Tempelhof sind kein notwendiger Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen, obgleich der künftige Erlass von Schließungsverfügungen für diese beiden Flughäfen konzeptionell eine Voraussetzung für das beantragte Vorhaben darstellen.

Die umfangreichen Einwendungen, die das Fehlen einer Standortalternivendarstellung in den mit dem Planfeststellungsantrag ausgelegten Unterlagen bemängelten und hieraus die verschiedensten Konsequenzen, wie z. B. Abbruch des Planfeststellungsverfahrens wegen unvollständiger Planfeststellungsunterlagen und fehlender Anstoßfunktion ableiteten, waren spätestens mit der Auslegung der Unterlage der Träger des Vorhabens vom 17.04.2003 als erledigt zu betrachten.

Das vorhandene Tanklager war nicht in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen. Hierzu wird auf die Ausführungen im Abschnitt C.II.16 „Leitungen und Anlagen“, ab Seite 876, verwiesen.

Eine Beurteilung des Vorhabens gemäß den Anforderungen des § 50 BImSchG ist in dem Gutachtenteil der Antragsunterlagen zu Lärm- und Schadstoffimmissionen enthalten.

Auch der Einwand hinsichtlich der fehlenden Darstellung des zusätzlichen Pkw-Verkehrs während der Bauphase geht fehl. Dazu wird auf das Gutachten M 22 (Baulärm) verwiesen.

In das Planfeststellungsverfahren waren nur die im ursächlichen Zusammenhang mit dem Ausbau stehenden Maßnahmen aufzunehmen. Eine Verlängerung der U-Bahn ist keine notwendige Folgemaßnahme des Flughafenausbaus; gemäß der Verkehrsprognose der Träger des Vorhabens tragen im Schienenverkehr Flughafenexpress und S-Bahn mit deutlichem Abstand die Hauptlast des Verkehrs. Eine verfestigte Planung für die U 7 liegt im Übrigen nicht vor (vgl. dazu Abschnitt C.II.9 „Schienenanbindung“, ab Seite 508).

Die Forderung, das Verfahren unter Einbeziehung der unter Nr. 2 des Antrags nachrichtlich genannten Unterlagen zu wiederholen, ist unbegründet. Die Träger des Vorhabens entscheiden mit Ihrem Planfeststellungsantrag, was sie zum Gegenstand der Planfeststellung machen. Die UVP ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Die in der UVP ermittelten und zusammenfassend dargestellten Umweltauswirkungen sind im Rahmen der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag insbesondere in der Abwägung zu berücksichtigen.

Vereinzelt wurden fehlerhafte Querverweise innerhalb des Planfeststellungsantrags bemängelt. Bei möglichen fehlerhaften Querverweisen handelt es sich um redaktionelle Versehen, die aber die Verständlichkeit des Planantrags insgesamt und die Anstoßwirkung des Planfeststellungsantrags nicht in Frage gestellt haben.

#### 5.6.5 Anstoßwirkung der ausgelegten Unterlagen

Im Anhörungsverfahren wurde eingewendet, die Anstoßwirkung fehle, weil die Unterlagen den unzutreffenden Eindruck erweckten, dass Bürger von dem Vorhaben höchstens zumutbar oder auch gar nicht betroffen werden, wodurch die Betroffenen über das Ausmaß ihrer tatsächlichen Betroffenheit getäuscht und von der Erhebung einer Einwendung abgehalten worden seien. Des Weiteren ließen die Unterlagen nicht erkennen, in welchem Umfang wegen der Lärmbelastung eine Planungsbetroffenheit von Seiten der Gemeinden vorhanden sei.

Die ausgelegten Unterlagen entsprechen den gesetzlichen Vorgaben gemäß § 73 Abs. 1 VwVfGBbg und § 40 Abs. 1 LuftVZO analog. Aufgrund dieser Vorgaben ist es erforderlich, Gutachten und Planungsunterlagen, die ein bestimmtes Fachthema behandeln, vorzulegen. Eine Abhandlung unterschiedlicher fachlicher Themen in einer einzigen Unterlage bzw. einem allumfassenden Gutachten ist in vielen Fällen aus Gründen der wissenschaftlichen Systematik und des Urheberrechts des einzelnen Wissenschaftlers nicht möglich. Es ist unschädlich, wenn bestimmte Unterlagen von einzelnen Betroffenen fachlich nicht in allen Details nachvollzogen werden könnten. Die erstellten Unterlagen dienen der umfassenden Würdigung des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde und ermöglichen den Trägern öffentlicher Belange, die in besonderer Weise fachlich kompetent sind, die von ihnen wahrzunehmenden Belange in den Unterlagen zu identifizieren. Daher müssen die Unterlagen nach Sprache und Inhalt wissenschaftlichen Standards entsprechen.

Die Planunterlagen besaßen für die betroffenen Bürger die notwendige Anstoßfunktion. Die Bürger sollten auf ihre mögliche Betroffenheit hingewiesen werden und den „Anstoß“ bekommen, ihre Rechte im Rahmen des weiteren Verfahrens durch Einwendungen und die nachfolgende Teilnahme an Erörterungsterminen wahrzunehmen. Diese Funktion wird von den durch den Träger des Vorhabens eingereichten Unterlagen erfüllt. Es ist weder nach der Gesetzeslage vorgesehen noch realisierbar, dass alle betroffenen Bürger in die Lage versetzt werden, die Antragsunterlagen in ihrer Gesamtheit zu erfassen und einer ähnlichen Würdigung zu unterziehen wie die Planfeststellungsbehörde.

Durch die dem Planfeststellungsantrag beigefügten Inhaltsverzeichnisse und Gliederungen ist es den Betroffenen möglich gewesen, sich in den Akten zurechtzufinden. Außerdem haben die Träger des Vorhabens über das gesetzlich geforderte Maß hinaus einen sogenannten Wegweiser für den Planfeststellungsantrag herausgegeben, der den interessierten Betroffenen das Auffinden konkreter Informationen und Themenbereiche erleichtert sowie den Aufbau der Antragsunterlagen in allgemein verständlicher Weise erläutert hat.

Die Anhörungsbehörde hat die Unterlagen formal - nicht inhaltlich - auf Widerspruchslosigkeit, Verständlichkeit und Erkennbarkeit der Betroffenheiten geprüft und daraufhin eine Überarbeitung durch die Träger des Vorhabens veranlasst. Nach Änderungen seitens der Träger des Vorhabens wurden die Antragsunterlagen dann ausgelegt. Von den ausgelegten Unterlagen ging die erforderliche Anstoßwirkung aus und sie waren hinsichtlich ihrer Vollständigkeit in diesem Verfahrensstadium nicht zu beanstanden. Alle nach den gesetzlichen Vorschriften erforderlichen und zahlreiche andere Unterlagen wurden ausgelegt.

Die in den Planunterlagen enthaltenen Informationen sind ausreichend, um Kenntnis über die mögliche Betroffenheit zu erlangen und die Betroffenen zur Äußerung von Bedenken und Anregungen zu veranlassen.

#### 5.6.5.1 Sogenannte Y-Akten

Mit den Planunterlagen wurden die Unterlagen ausgelegt, die für eine sachliche Auseinandersetzung mit dem Vorhaben erforderlich sind. Von Ihnen geht die sogenannte „Anstoßwirkung“ aus. Eine Auslegung der sogenannten Y-Akten war nicht erforderlich.

Bei den Y-Akten handelt es sich, wie die Träger des Vorhabens zu Recht ausführen, um Grundlagendaten bzw. Modellentwicklungen, die in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt wurden. Die Y-Akten sind auf Bitte der Anhörungsbehörde zur Beurteilung des Antrags zur Verfügung gestellt worden und konnten während der Erörterung eingesehen werden.

Nach Ansicht einiger Einwender besteht ein Verfahrensfehler darin, dass die Y-Akten erst nach der Einwendungsfrist eingesehen werden konnten. Wesentlich seien in diesem Zusammenhang z. B. ein Vergleich der Lärmsituation mit der des Flughafens Franz-Josef-Strauß in München sowie Aussagen über bisher nicht berücksichtigte Lärmbelastungen durch zusätzliche An- und Abflüge von Hubschraubern. Nicht alle Angaben, die in den Y-Ordnern enthalten seien, seien auch in den Planfeststellungsunterlagen zu finden. Es wurde die erneute Auslegung der Y-Akten in den Gemeinden vor Ort verbunden mit der erneuten Eröffnung der Einwendungsmöglichkeit zu den Y-Akten gefordert.

Eine nachträgliche Auslegung der Y-Akten war nicht erforderlich.

Auszulegen ist gemäß § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfGBbg der Plan im Sinne von Abs. 1 Satz 2, das heißt, die das Vorhaben betreffenden Planzeichnungen und die dazu eingereichten ergänzenden Unterlagen, die den Betroffenen die Feststellung ermöglichen müssen, dass und ggf. in welcher Weise sie von dem Vorhaben betroffen werden können (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Auflage 2003, § 73, Rn. 34).

Grundsätzlich unterliegen nicht alle von den Trägern des Vorhabens zur Stützung ihres Antrags mit dem Plan bereits vorgelegten Gutachten der Auslegungspflicht (Kopp/Ramsauer VwVfG, 8. Auflage 2003, § 73, Rn. 35). Dies gilt insbesondere für vorbereitende Gutachten. Die Y-Akten beinhalten zum großen Teil Unterlagen, welche die Basis für die ausgearbeiteten (und ausgelegten) Gutachten sind. Die Betroffenen sind aus den daraus abgeleiteten Gutachten zu erkennen.

Die Tatsache, dass das gesamte thematische Spektrum der Planunterlagen in den zahlreichen Einwendungen angesprochen wurde, spricht für das Erreichen der Anstoßwirkung.

#### 5.6.5.2 Aktualität der Planunterlagen

Seitens der Einwender und Betroffenen wurde im Hinblick auf die gebotene Anstoßwirkung der Planunterlagen weiter eingewandt, dass die Pläne, welche die Bausubstanz darstellen sollen, überaltert seien und nicht die heutige Bausubstanz und Ortsstruktur darstellten. Außerdem seien die verschiedenen Berechnungen zugrunde gelegten Einwohnerzahlen zu gering angesetzt, da neben den Dauereinwohnern z. B. auch Urlauber und Sommergrundstücksbewohner betroffen seien. Von April bis Oktober würden ca. 1.000 Erholungsgrundstücke von 3.000 Bürgern zusätzlich bewohnt, was in den Antragsunterlagen bei der Einwohnerzahl nicht berücksichtigt werde.

Die Planung beruhe zum Teil auf veralteten Daten und nicht korrekten Karten und Fakten, zum Beispiel seien neue Wohngebiete und die neue Führung der B 101 bei Großbeeren nicht verzeichnet. Im Bezirk Köpenick seien zahlreiche Planausweisungen nicht, unvollständig oder fehlerhaft eingetragen.

Zur Erstellung der Planunterlagen einschließlich der Grunderwerbspläne haben die Träger des Vorhabens die amtlichen Datenbestände der topografischen Karten vom Landesvermessungsamt Brandenburg und die amtlichen Daten der Liegenschaftskarten der zuständigen Kataster- und Vermessungsämter der Landkreise bzw. der Stadtbezirke von Berlin zugrunde gelegt.

Die Einwohnerzahlen beruhen auf den Angaben der jeweiligen Einwohnermeldeämter bzw. den Angaben der Ämter für Statistik und enthalten den tatsächlichen Bestand an Bebauung. Außerdem sind die noch nicht realisierten Einwohnerpotenziale in genehmigten oder bereits in Realisierung befindlichen B-Plan-Gebieten, sowie das Nachverdichtungspotenzial berücksichtigt worden.

Auch sind die Erholungsgebiete berücksichtigt worden, jedoch ist nach Angaben der Träger des Vorhabens eine Registrierung der Erholungssuchenden aufgrund der extremen jahreszeitlichen und witterungsbedingten Schwankungen und vor dem Hintergrund der nicht erheblichen Betroffenheit unterblieben. Wochenendhäuser dienen gerade nicht dem dauerhaften Wohnen von Menschen und bedürfen daher grundsätzlich eines anderen Schutzniveaus als Wohnhäuser und Wohnungen.

Von den ausgelegten Unterlagen ging die Anstoßwirkung auch hinsichtlich der nicht dauerhaften Einwohner der betroffenen Gebiete aus, da den Planantragsunterlagen die betroffenen Gebiete zu entnehmen waren. Damit konnten auch beispielsweise Sommergrundstücksbewohner erkennen, ob ihr Grundstück von dem geplanten Vorhaben beeinträchtigt wird und dementsprechend Einwendungen erheben. Die Frage, welche Berücksichtigung die Sommergrundstücksbewohner, Urlauber etc. im Rahmen der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag finden werden, war für die Auslegungsreife und Anstoßwirkung der Unterlagen nicht relevant.

Auch die möglicherweise nicht dem aktuellen Stand entsprechende Darstellung der Bausubstanz ist im Rahmen der Anstoßwirkung unschädlich. Denn es ist ausreichend, wenn die betroffenen Eigentümer bzw. Mieter erkennen können, dass ihr Gebäude bzw. das Grundstück, auf dem sich ihr Gebäude befindet, möglicherweise durch das Vorhaben beeinträchtigt wird.

Von Einwendern wurde darauf hingewiesen, dass die konkret ausgelegten Unterlagen nicht geeignet gewesen seien, den durch das Anhörungsverfahren beabsichtigten Informationszweck zu erreichen, da es den betroffenen Grundstückseigentümern anhand des ausgelegten Grunderwerbsverzeichnisses nicht möglich gewesen sei, die genaue Art und den Umfang des Eingriffs in ihr Grundeigentum festzustellen. In dem ausgelegten Grunderwerbsverzeichnis seien weder Namen noch Kennziffern angegeben gewesen. Es wurde deshalb die Wiederholung der öffentlichen Auslegung beantragt.

Diesen Einwendungen sowie den darauf beruhenden Anträgen auf Wiederholung der öffentlichen Auslegung kann nicht gefolgt werden. Aus Gründen des Datenschutzes sind die Grundstückseigentümer im Grunderwerbsverzeichnis mit einer Codierungsnummer bezeichnet. Art und Umfang des Eingriffs sind exakt bezeichnet. Die Zuordnung der Grundstücke zu den Grunderwerbsplänen und damit auch zum Grunderwerbsverzeichnis ermöglicht die Suchliste, die Bestandteil des Antrages ist (Antrag Band G 1 Kapitel 1.3). Für jeden verständigen Einsichtnehmenden war damit das Auffinden eines bestimmten Grundstücks und das Erkennen der Betroffenheit ohne Probleme möglich.

#### 5.6.6 Planantrag und künftiger Ausbau

Häufig brachten die Einwender vor, der eingereichte Planantrag entspreche nicht dem tatsächlichen Ausbautvolumen, dadurch werde das Ausmaß des wirklich angestrebten Endausbaus verschleiert. Dies stelle eine unzulässige „Salamitaktik“ dar.

Der tatsächlich geplante Endausbau solle den Bedarf bis zum Jahr 2070 abdecken - darauf weise der Zeithorizont der Privatisierungspläne und der Finanzierung, sowie die prognostische Darstellung der Passagierzahlen im BBF-Gutachten zum Raumordnungsverfahren 1994 hin. Die jetzt vorgelegte Planung entspreche der damals als Baustufe 1 bezeichneten Bauphase, an die sich die Bauphasen 2 und 3 anschließen sollten. Es wird befürchtet, dass der Betreiber ein weiteres Planfeststellungsverfahren zur nochmaligen Vergrößerung des Flughafens um eine dritte und vierte Start- und Landebahn betreiben werde, wie es im Raumordnungsverfahren 1994 angedacht gewesen sei.

Gegenstand des Anhörungsverfahrens ist der eingereichte Plan. Dieser besteht aus den Zeichnungen

und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen (§ 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfGBbg). Diese Planunterlagen wurden der Entscheidung seitens der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt. Ein nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durchzuführender weiterer Ausbau des Flughafens müsste gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG wiederum planfestgestellt werden. Es sind derzeit keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass der Flughafenausbau in anderen Dimensionen beabsichtigt ist, als sich dies aus den Planunterlagen ergibt.

#### 5.6.7 Standortalternativen

Sowohl Einwender und Betroffene als auch einige Träger öffentlicher Belange halten den Planantrag für mangelhaft, da keine Standortalternativen geprüft und dargelegt worden seien. Im Fehlen der Alternativendarstellung wird von ihnen ein Verstoß gegen Art. 20 Abs. 3 GG gesehen. Daher sei auch keine substantielle Erörterung - wie auch in dem ergänzenden Anhörungsverfahren eingewandt wurde - möglich gewesen.

Die Einwendungen, Standortalternativen seien nicht dargestellt worden, haben sich mit der - ergänzenden - Auslegung der von den Trägern des Vorhabens vorgelegten Darstellung der untersuchten Standortalternativen vom 17.04.2003 erledigt, vgl. Abschnitt B.III.7 „Ergänzende Anhörung zur Standortalternativendarstellung der Träger des Vorhabens“, ab Seite 263. Spätestens zu diesem Zeitpunkt lagen die gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG in Übereinstimmung mit Art. 5 Abs. 3 der UVP-Richtlinie 97/11 erforderlichen Unterlagen vor, die gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit zwecks Anhörung bekannt gegeben wurden.

Ungeachtet dessen besaßen die Planfeststellungsantragsunterlagen auch ohne die ergänzend ausgelegte Dokumentation zur Standortwahl die ausreichende Anstoßwirkung. Die auf die ursprüngliche Auslegung der Antragsunterlagen eingegangenen Einwendungen waren ausweislich der Anhörungsprotokolle Anlass und Grundlage, das Thema Standortalternativen mehrere Tage lang gemäß § 73 Abs. 6 VwVfGBbg zu erörtern. Am 14. und 15.06.2001 sowie am 18. und 19.06.2001 wurde der Tagesordnungspunkt 2 (Planungsgrundlagen, Konsensbeschluss, Standortentscheidung, Landesplanung und Bauleitplanung) erörtert. Alle in der ergänzenden Standortunterlage der Träger des Vorhabens geprüften Alternativen waren Gegenstand der Erörterungen. Insoweit hat bereits die Auslegung des Plans im Jahre 2001 die gebotene Anstoßwirkung gehabt.

Das ergänzende Anhörungsverfahren hat, wie sich gezeigt hat, für die Entscheidung keine Erkenntnisse erbracht, die nicht schon Gegenstand und Ertrag des vorangegangenen Verfahrens der Anhörung und Erörterung waren. Das durch die ursprüngliche Auslegung eingeleitete Anhörungsverfahren konnte somit durch den Mangel, dass die Darstellung der geprüften Standortalternativen ursprünglich nicht ausgelegt worden war, nicht „infiziert“ werden. Daher bedurfte es auch keines neuen Erörterungstermins zur Erörterung der Standortfragen (vgl. dazu im Einzelnen Abschnitt C.I.5.7 „Zurückweisung von Verfahrenseinwendungen und -anträgen aus dem ergänzenden Anhörungsverfahren“, ab Seite 320).

Die Zulässigkeit dieser Verfahrensergänzung wird in Ansehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung (vgl. BVerwGE 75, 214, 227; BVerwGE 102, 331, 340) auf die entsprechende Anwendung von § 45 Abs. 1 Ziff. 3 VwVfGBbg gestützt. Aber auch auf eine entsprechende Anwendung des § 10 Abs. 8 Satz 1 Nr. 5 und Satz 2 LuftVG lässt sich dieser nachgeholt Verfahrensschritt unter Verzicht auf eine nochmalige förmliche Erörterung stützen. Schließlich ergibt sich die Zulässigkeit eines solchen ergänzenden Verfahrens - mittelbar - auch aus § 10 Abs. 8 Satz 2 LuftVG. Unmittelbar richtet sich diese Vorschrift zwar an die Verwaltungsgerichte, die über die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden haben. Sie geht aber davon aus, dass die bezeichneten Mängel durch ein

ergänzendes Verfahren auch bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren behoben werden können, wenn die Planfeststellungsbehörde einen ihr unterlaufenen Fehler - so rechtzeitig - erkennt (vgl. auch BVerwGE 98, 339 (358 f.)). Auf die Ausführungen in Abschnitt C.I.5.7 „Zurückweisung von Verfahrenseinwendungen und -anträgen aus dem ergänzenden Anhörungsverfahren“, ab Seite 320, wird hingewiesen.

#### 5.6.8 Grundgesetzkonformität des § 71 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Mehrere Einwender trugen vor, der bisherige Flughafen Schönefeld könne nicht gemäß § 71 LuftVG als „im Plan festgestellt“ gelten, weil diese Vorschrift verfassungswidrig sei. Eine diesbezügliche Entscheidung des BVerfG sei abzuwarten.

Die Einwendung ist nicht berechtigt. Auf Anfrage beim Bundesverfassungsgericht im März 2001, ob dort ein Verfahren zur Überprüfung der Verfassungsmäßigkeit der Regelung des § 71 LuftVG anhängig sei, wurde mitgeteilt, dass dies nicht der Fall sei. Gleichzeitig wurden zwei Nichtannahmebeschlüsse vom September und Oktober 2000 zu § 71 LuftVG beigefügt, aus denen hervorgeht, dass die Verfassungsbeschwerden aufgrund des Subsidiaritätsprinzips erfolglos waren. Die Verfassungsmäßigkeit des § 71 LuftVG sei auf dem Verwaltungsrechtsweg in Form der Inzidentprüfung klären zu lassen, was erst im Rahmen einer gerichtlichen Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses möglich wäre. Auf die Entscheidung des BVerwG vom 26.02.2004 (NVwZ 2004, 869) zu § 71 Abs. 2 Satz 1 LuftVG wird hingewiesen.

#### 5.6.9 Anpassung der Genehmigung gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG

Seitens der Gemeinde Dahlewitz wurde vorgetragen, es sei unklar, ob eine förmliche Anpassung der luftrechtlichen Genehmigung gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG erfolgt sei oder noch erfolgen solle. In jedem Falle müssten in einem derartigen Verfahren Informations- und Beteiligungsrechte beachtet werden. Es sei auch nicht festzustellen, dass diese Unterlagen zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht worden seien.

Nach § 8 Abs. 6 LuftVG ist die vorherige Durchführung eines Genehmigungsverfahrens nach § 6 (hier: § 6 Abs. 4 Satz 2) LuftVG nicht Voraussetzung für ein Planfeststellungsverfahren. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt, ohne dass zuvor die luftrechtliche Genehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld im Wege eines Verfahrens nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG geändert ist. Die bestehende Genehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist nach Maßgabe von § 6 Abs. 4 Satz 1 - ohne ein der Beteiligung Dritter offenstehendes Verwaltungsverfahren - an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens anzupassen. Die Beteiligung der von den Vorhaben Betroffenen war durch das von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH beantragte Planfeststellungsverfahren sichergestellt. Diejenigen Unterlagen, welche der Luftfahrtbehörde zur Anpassung der luftrechtlichen Genehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld zur Verfügung stehen müssen (§ 40 Abs. 1 Nr. 6 und Nr. 7 LuftVZO), sind von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit dem Antrag auf Planfeststellung vorgelegt worden.

#### 5.6.10 Anwendbarkeit des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes

Mehrere Einwender sind der Ansicht, dass § 10 des Gesetzes zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz - VerkPBG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I, S. 2174), zuletzt geändert durch Art. 238 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I, S. 2785) (VerkPBG) auf

das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“ keine Anwendung finde, weil dieses nur auf die Neuanlage von Verkehrsflughäfen anwendbar sei. Ein weiteres Argument, dass die Außenanlagen des Vorhabens (wie die landseitige Verkehrsanbindung, Trassen der Ver- und Entsorgung, Gewässer- ausbaumaßnahmen) nicht dem VerkPBG unterlägen, beruhe darauf, dass dieses nur für das Projekt selbst und nicht für „Nebenanlagen“ anwendbar sei.

Auch der geplante Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld unterliegt dem Regelungsbereich des VerkPBG. Laut § 1 Abs. 1 Satz 1 Ziff. 3 VerkPBG gelten die Vorschriften dieses Gesetzes für die Planung des Baus und der Änderung von Verkehrsflughäfen u. a. in den Ländern Berlin und Brandenburg. Demnach fällt auch der Ausbau eines bereits bestehenden Flughafens als „Änderung“ unter den Geltungsbereich des VerkPBG. Im Übrigen ist durch die Entscheidungen des BVerwG zu den Flughäfen Leipzig (BVerwG, Az. 11 VR 9/97) und Erfurt (BVerwG Az. 11 A 1/97) die Anwendbarkeit des VerkPBG auf bestehende Flughäfen bestätigt worden.

§ 10 VerkPBG verzichtet auf das Erfordernis einer vorherigen Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG. Mit Änderung des § 8 Abs. 6 LuftVG durch das Planungsvereinfachungsgesetz vom 17.12.1993 (BGBl. I, Seite 2123) ist der grundsätzliche Streit um die Reihenfolge von Genehmigung und Planfeststellung beigelegt worden (Giemulla/Schmidt, LuftVG, Stand Juni 2004, § 8 Rn. 3). Insoweit ist die - zu bejahende - Frage der Anwendbarkeit des § 10 VerkPBG auch auf den Ausbau eines Flughafens nicht mehr von Bedeutung.

Zur Frage der Anwendbarkeit des VerkPBG auf „Außenanlagen“ des Flughafens ist Folgendes auszuführen:

Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 VerkPBG gehören zu den Verkehrswegen auch die für den Betrieb von Verkehrswegen notwendigen Anlagen. Die Namensgebung des Gesetzes und die Aufzählung in § 1 Abs. 1 VerkPBG zeigen, dass der Begriff „Verkehrsweg“ nicht in einem engeren technischen Sinne, sondern medial (Wasser, Straße, Schiene, Luft) zu verstehen ist. Auch Verkehrsflughäfen sind als Teil der Luftstraßen in diesem Sinne Verkehrswege<sup>117</sup>. Daher sind auch die für den Betrieb des Verkehrsflughafens notwendigen Anlagen vom Geltungsbereich des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes umfasst.

Dasselbe gilt auch für die schienenmäßige Anbindung, die nach § 78 VwVfGBbg zu beurteilen ist, denn für die Anwendbarkeit des VerkPBG kommt es lediglich darauf an, ob das Vorhaben unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fällt. Die schienenmäßige Anbindung ist ein Fall des § 1 Abs. 1 Nr. 1 VerkPBG. Die Art der Verfahrensdurchführung, d. h. ob es sich um ein gemeinsames Verfahren gemäß § 78 VwVfGBbg handelt oder nicht, ist insofern ohne Belang (vgl. BVerwG, NVwZ 1996, 389 - 392 und 1103).

#### 5.6.11 Entscheidung einer Behörde des Landes Brandenburg mit Wirkung auch im Land Berlin

Verschiedentlich wurde eingewendet, dass die Planfeststellungsbehörde des Landes Brandenburg keine planfeststellungsrechtlichen Regelungen zu treffen habe, die das Land Berlin berühren.

---

<sup>117</sup> Ronellenfitch, Michael: Neues Verkehrsplanungsrecht, DVBl. 1994,441(443).

Die Berechtigung der Behörden des Landes Brandenburg, einen Planfeststellungsbeschluss zu erlassen, der sich im Land Berlin und dem Land Brandenburg auswirkt, ergibt sich aus § 10 LuftVG.

§ 10 Abs. 1 Satz 2 LuftVG regelt die Zuständigkeit für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bei länderübergreifenden Vorhaben und damit auch die Anwendbarkeit des jeweils subsidiär geltenden Landesverfahrensrechts für alle von dem Planfeststellungsverfahren betroffenen Verfahrensbeteiligten und Verfahrenshandlungen. Der Regelung ist somit immanent, dass Verfahrensbeteiligte aus anderen Ländern dem Verfahrensrecht des zur Durchführung der Planfeststellung zuständigen Landes unterworfen werden.

Mit der zitierten Regelung wird seitens des Gesetzgebers eine klare Kollisionsregel geschaffen, die im Kern beinhaltet, dass bei der Frage nach der Zuständigkeit der „Schwerpunkt“ des vom Vorhaben betroffenen Geländes entscheiden soll. Das geplante Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“ betrifft sowohl Gelände auf den Hoheitsgebieten des Landes Brandenburg als auch des Landes Berlin. Der größte Teil des betroffenen Gebietes liegt jedoch im Land Brandenburg, so dass dieses für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zuständig ist. Als Behörden des Landes Brandenburg haben die Anhörungs- und auch die Planfeststellungsbehörde ausschließlich brandenburgisches Verfahrensrecht anzuwenden (vgl. § 1 VwVfGBbg). Dies wurde durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 30.01.2002 (BVerwG 9 A 20.01) bestätigt.

#### 5.6.12 Unbefangenheit und Neutralität von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Einwenderseitig wurde die nicht ausreichende Neutralität der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde gerügt, da sie einerseits ihrem weisungsbefugten Dienstherrn, der Landesregierung - an der Spitze dem Ministerpräsidenten - unterstellt seien und unter dessen Leitung die verwaltungsrechtliche Prüfung, Abwägung und den dazugehörigen Planfeststellungsbeschluss herbeizuführen hätten, andererseits aber der gleiche Ministerpräsident als Vertreter eines Gesellschafters der Flughafenholding, als Vorstandmitglied und Vertreter eines Anteilseigners des künftigen „privatisierten“ Flughafenbetreiber-Unternehmens (AG), zugleich Antragsteller für dieses Vorhaben sei. Aufgrund dessen sei das Planfeststellungsverfahren vorbehaltlos einzustellen. In diesem Zusammenhang wurde auch die finanzielle Unterstützung der Antragsgegner im Hinblick auf die zukünftigen gerichtlichen Auseinandersetzungen gefordert.

Der Vorwurf mangelnder Neutralität des Landesamtes für Bauen, Verkehr und Straßenwesen als Anhörungsbehörde kann - ebenso wenig wie die des MSWV als Planfeststellungsbehörde - auf deren Weisungsgebundenheit gestützt werden. Ansatzpunkte für andere Begründungen mangelnder Unparteilichkeit sind ebenfalls nicht gegeben.

Die Einwendung bezieht sich offensichtlich auf den Umstand, dass das Landesamt der Fach- und Rechtsaufsicht des MSWV bzw. den Vorgaben des MSWV als Planfeststellungsbehörde unterliegt. Diese Umstände rechtfertigen aber unter keinem denkbaren Umstand für sich genommen Zweifel an der Neutralität der verfahrensführenden Behörden.

Die Einwender rügen auch, dass einzelne Amtspersonen, die an dem Verwaltungsverfahren mitwirken, aus den in § 20 VwVfGBbg genannten Gründen von Gesetzes wegen ausgeschlossen seien oder wegen Besorgnis der Befangenheit gemäß § 21 VwVfGBbg - ausgeschlossen werden müssten.

Die Neutralität und Unbefangenheit von Behörden in Verwaltungsverfahren ist ein Gebot des fairen Verfahrens und damit letztlich des Rechtsstaatsprinzips. Zur Verhinderung persönlicher Befangenheit

oder des Vorliegens miteinander unvereinbarer Tätigkeiten von Amtsträgern hat der Gesetzgeber in den §§ 20 und 21 VwVfGBbg strenge Regelungen aufgestellt. Gegen diese Regelungen wurde nicht verstoßen. Die Befangenheit wurde in den Anträgen jeweils mit negativen Entscheidungen der Anhörungs- oder Planfeststellungsbehörde in Sach- oder Verfahrensfragen oder mit dem pauschalen Vorwurf mangelnder Neutralität der Anhörungsbehörde begründet. Sie sind jeweils geprüft und ablehnend beschieden worden.

Die Einwendungen führen weiterhin eine sog. „institutionelle Befangenheit“ an, die sich darauf gründen soll, dass die handelnde Behörde letztlich demselben Träger (Land Brandenburg) angehört, der auch, vertreten durch andere oberste Stellen des Landes Brandenburg als Fiskus, d. h. als Halter einer Kapitalbeteiligung an der FBS GmbH, und darüber hinaus als für die Luftverkehrspolitik zuständige und aktive Stelle ein besonderes ökonomisches und auch politisches Interesse an den Aktivitäten der Vorhabensträgerin hat.

Die genannten Zusammenhänge sind in Hinblick auf die Neutralität der Behörden unbedenklich. Als Teile der vollziehenden Gewalt sind die genannten Behörden gemäß Art. 20 Abs. 3 GG und der Brandenburgischen Landesverfassung Gesetz und Recht verpflichtet. Die Behörden haben demgemäß ihr Verfahren so eingerichtet, dass keine sachfremden Erwägungen im Abwägungsprozess zugelassen oder befangene Personen mit Entscheidungsfunktion tätig werden können. Es verstößt nicht gegen den Grundsatz unparteilicher Amtsführung, wenn die Landesbehörden die ihnen zugewiesenen Aufgaben im Interesse des öffentlichen Wohls effizient durchzusetzen versuchen. Dies ist rechtsstaatlich auch unter dem Aspekt nicht zu beanstanden, dass die Behörde dabei die von ihr selbst zu wahrenen Belange gegen die der Betroffenen abwägen muss (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Auflage 2003, § 20, Rn. 3).

Nach der Geschäftsverteilung der Landesregierung liegen die wirtschaftlichen Grundsatzfragen des Flughafenprojektes BBI im Übrigen auch in der Zuständigkeit des Ministeriums für Wirtschaft. Die Gesellschafterrechte werden überdies durch das Ministerium der Finanzen wahrgenommen. Darüber hinaus sind die Entscheidungsstrukturen innerhalb des Landesamtes und des MSWV dergestalt eingerichtet, dass die zuständigen internen Stellen im Verwaltungsverfahren keinen Einflussnahmen oder Weisungen der politischen Stellen unterliegen. Dazu wird auf die Ausschluss- und Befangenheitsregelung vom 01.02.2000 (Hauserlass 2/2000 des MSWV, bekannt gemacht im Amtsblatt für Brandenburg vom 23. Mai 2001, S. 387 f.) und die geänderte Fassung vom 22.03.2004 (Hauserlass 4/2004 des MSWV, (Amtsblatt für Brandenburg vom 2. Juni 2004, S. 361) hingewiesen.

Als Teile der vollziehenden Gewalt sind die Mitarbeiter der Planfeststellungs- und der Anhörungsbehörde gemäß Grundgesetz und der Brandenburgischen Landesverfassung Recht und Gesetz verpflichtet. Das Planfeststellungs- und das Anhörungsverfahren wurden so eingerichtet, dass keine sachfremden Erwägungen im Abwägungsprozess zugelassen oder befangene Personen mit Entscheidungsfunktion tätig werden können.

Eine vollständige „Kontaktsperre“ zwischen der politischen Führung des MSWV und den Mitarbeitern der Planfeststellungsbehörde kann dagegen nicht verlangt werden. Wie das BVerwG in seinem Urteil vom 05.12.1986 zum Flughafen München festgestellt hat, sind sogar informelle Abstimmungen oder Beratungen oder die Teilnahme von Vertretern der Planfeststellungsbehörde an Besprechungen auf politischer Ebene zulässig, soweit die Planfeststellungsbehörde dadurch keine im Gesetz nicht vorgesehene Bindung eingeht (vgl. NVwZ 1987, 578, 582). Hierfür ergeben sich keine Anhaltspunkte. Die Leitung des MSWV hat sich politisch motivierter oder sonstiger auf die Entscheidung in der Sache bezogener Weisungen an die Planfeststellungsbehörde ebenso enthalten, wie gegenüber der Anhörungsbehörde.

Des Weiteren wurde eingewendet, die Planfeststellungsbehörde sei nicht neutral, weil ein führender Mitarbeiter der „Flughafenbehörde“ des MSWV im Jahr 2000 zu einer der Gesellschaften der Antragstellerin übergewechselt sei.

Es ist nicht ersichtlich, inwiefern diese Tatsache irgendwelche Auswirkungen auf das Verfahren haben könnte. Offensichtlich bezieht sich die Einwendung auf den früheren Flughafenkoordinator des Landes Brandenburg. Dieser Mitarbeiter war zum Zeitpunkt seines Ausscheidens nicht im MSWV, sondern in der Staatskanzlei des Landes beschäftigt. Ein direkter Bezug zur Tätigkeit der Planfeststellungsbehörde liegt also nicht vor. Darüber hinaus ist der Mitarbeiter nicht in die FBS GmbH als Vorhabensträgerin, sondern in die damalige PPS GmbH als Privatisierungsgesellschaft eingetreten. Letztere Gesellschaft war ausschließlich mit der Privatisierung des Flughafenkonzerns betraut.

Die Einwender haben somit keinen Anlass, die Neutralität der verfahrensführenden Behörden in Zweifel zu ziehen.

Auf die geforderte Einstellung des Verfahrens besteht - unabhängig von der Befangenheitsthematik - kein Anspruch. Dies kommt schon deshalb nicht in Betracht, weil das Verwaltungsverfahrensrecht eine derartige Beendigung eines Planfeststellungsverfahrens ohne entsprechenden Antrag durch den Träger des Vorhabens nicht vorsieht. Dieser hat vielmehr einen einklagbaren Rechtsanspruch auf eine Bescheidung seines Antrags.

#### 5.6.13 Objektivität der Unterlagen

Einwender kritisieren, dass die Unterlagen nicht objektiv seien und den Anforderungen an das Abwägungsmaterial in Planfeststellungsverfahren nicht gerecht würden. Es sollten neue objektive und glaubwürdige Unterlagen vorgelegt werden.

Die Unterlagen zum Planfeststellungsantrag sind von kompetenten Fachplanern und neutralen Gutachtern erstellt worden, die sich bei der Erarbeitung an den rechtlichen Vorgaben orientiert haben. Die Unterlagen bilden damit eine objektive Entscheidungsgrundlage. Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass für Zweifel an der Kompetenz der Fachplaner und Gutachter und an der Objektivität der Ergebnisse. Die Unterlagen bilden damit eine geeignete Entscheidungsgrundlage. Alle Antragsunterlagen wurden von der Planfeststellungsbehörde auch dahingehend überprüft, ob sie den inhaltlichen Anforderungen voll genügen. Soweit dies in einzelnen Punkten nicht der Fall war, wurden entsprechende Unterlagen nachgefordert bzw. seitens der Planfeststellungsbehörde ergänzende Gutachten in Auftrag gegeben.

#### 5.6.14 Einbeziehung von ergänzenden Gutachten/Forschungsergebnissen

Vereinzelte wurde vorgetragen, dass einzelne Sachgebiete von mehreren Gutachtern/Gutachterteams hätten parallel begutachtet werden sollen, um unterschiedliche Tendenzen in der Wissenschaft zu berücksichtigen. Weiterhin sollten die neuesten Forschungserkenntnisse über Lärm und Schadstoffmissionen aus dem Flugbetrieb laufend in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden (Nachbesserungspflicht).

Zu Sachgebieten, zu deren Beurteilung die vorliegenden Gutachten der Antragsteller nicht ausreichten, hat die Planfeststellungsbehörde weitere Gutachten (vgl. Abschnitt B.III.10 „Gutachten im Auftrag der Planfeststellungsbehörde“, ab Seite 282) eingeholt.

Während des Planfeststellungsverfahrens wurden alle neuen Erkenntnisse in den Entscheidungsprozess einbezogen.

#### 5.6.15 Umfang der Konzentrationswirkung bzgl. der schienen- und straßenmäßigen Anbindung

Vielfach wurde seitens der Einwender argumentiert, dass ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren für die Bereiche Flughafen, Schiene und Straße nicht rechtmäßig sei.

Die Auswahl von Vorhaben, für die Planfeststellungsunterlagen vorgelegt worden seien und für die damit die Konzentrationswirkung der Planfeststellung angestrebt werde, sei zufällig und unvollständig. Insoweit wird auf das Tanklager, die Straßen B 96 und B 96a sowie die Dresdner Bahn verwiesen. Darüber hinaus wurde geltend gemacht, dass die Verfahrensverbundung aus fachplanungsrechtlicher Sicht verfehlt sei, da sich große Teile des anzubindenden Schienennetzes außerhalb des eigentlichen Planfeststellungsbereiches befänden. Im Widerspruch zur Verbundung stehe das gesondert geführte Verfahren für den Bau der B 96neu und der BAB 113neu. Diese Verfahren müssten mit einbezogen werden.

Von mehreren Einwendern wurde geltend gemacht, dass keine Befugnis zur Beantragung der Planfeststellung für die straßenbaulichen Teile außerhalb des Flughafenzaunes, insbesondere des als Bundesfernstraße zu widmenden Teils bestehe. Ausweislich des Handelsregisterauszuges besitze die FBS GmbH nur die Legitimation für Betrieb und Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld für die Bereiche des Luftverkehrs sowie damit zusammenhängende Nebengeschäfte. Auch bei der Schienenanbindung könne die Konzentrationswirkung sich nur auf den Überschneidungsbereich (Bereich des Flughafengeländes) erstrecken, außerhalb dieses Bereichs sei ein selbständiges Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Die schienenmäßige Anbindung des geplanten Flughafengeländes ist nach § 78 Abs. 1 VwVfGBbg zu beurteilen. Es treffen zwei selbständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass dafür nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, und es sind sogar beide Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt. Weiterhin setzt § 8 Abs. 1 VwVfGBbg voraus, dass zwischen den Vorhaben ein enger zeitlicher, räumlicher und funktionaler Zusammenhang besteht und diese gleichzeitig verwirklicht werden sollen.

Planen mehrere Vorhabenträger gleichzeitig planfeststellungsbedürftige Baumaßnahmen, liegen selbständige Vorhaben vor, die eine Anwendung des § 78 VwVfGBbg fordern, wenn sie nur einer einheitlichen Zulassungsentscheidung unterworfen werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Februar 1988, Az. 4 C 55.84; Buchholz 316 § 78 VwVfG Nr. 2). Das ist der Fall, wenn jeder der Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 19. Dezember 1989, Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 5).

Da für den Fall, dass der Planantrag für den Ausbau des Flughafens - im Hinblick auf die Lage der einzelnen Flughafeneinrichtungen - im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Änderung erfährt, eine entsprechende Änderung der Schienenanbindung erforderlich ist, beziehungsweise für den Fall, dass der Plan hinsichtlich des Flughafens gar nicht festgestellt wird, auch die Schienenanbindung nicht erfolgt, liegt hier das Erfordernis einer einheitlichen Entscheidung vor.

Selbst wenn man jedoch der Ansicht wäre, dass es sich bei der schienenmäßigen Anbindung um ein vom Flughafenausbau lediglich verursachtes Folgevorhaben handelte, so stellte dies gleichwohl nach der Rechtsprechung des BVerwG keine Folgemaßnahme im Sinne des § 75 VwVfGBbg dar. Das

BVerwG legt einen strengen Maßstab an den Begriff der Folgemaßnahme im Sinne des § 75 VwVfG an. Danach fallen selbst unvermeidbare Anpassungen dann nicht unter den Begriff der Folgemaßnahme, wenn sie ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraussetzen [siehe auch BVerwG vom 12.02.1988, NVwZ 1989, 153/154, NVwZ 1994, 1002 (1003)].

In der Literatur wird teilweise vertreten, dass auf Fälle, in denen über ein Vorhaben mit dadurch verursachten Folgevorhaben zu entscheiden ist, auf das an sich mehrere Planfeststellungsverfahren Anwendung finden müssten, § 78 VwVfGBbg analog anzuwenden sei (siehe hierzu Fundstellen bei Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Auflage 2000, § 78, Rn. 7, Obermayer, VwVfG, 3. Auflage 1999, § 78, Rn. 10).

Nach beiden Auffassungen ist jedenfalls § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg (Einbeziehung von Folgemaßnahmen) auf die schienenmäßige Anbindung des Vorhabens nicht anzuwenden. Dass seitens der Bahnanbindung ein umfassendes eigenes Konzept erforderlich ist, zeigte sich auch in der Erörterung, in der verschiedene Konzepte bezüglich der Bahnanbindungen diskutiert wurden. Es handelt sich somit nicht um eine Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg.

Bezüglich der Einwendung zu den Überschneidungsbereichen wurde bereits in der Erörterung seitens der Anhörungsbehörde darauf hingewiesen, dass nach § 78 VwVfGBbg eine Folgemaßnahme, zum Beispiel beim Bau der BAB 113neu, auch außerhalb der Überschneidungsbereiche, nämlich bis zum nächstmöglichen Anschluss, berücksichtigt werden kann.

§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg erstreckt die Planungskompetenz der Planfeststellungsbehörde auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Die in den Planfeststellungsantrag einbezogenen Straßenanbindungen stellen solche Folgemaßnahmen dar.

Eine „andere Anlage“ im Sinne dieser Vorschrift ist das vorhandene Straßennetz, insbesondere die B 96alt und B 96 sowie die BAB 113neu. Entsprechend dem für jede Planung geltenden Grundsatz der Problembewältigung sind in die Planung in umfassender Weise schlechthin alle planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen, die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe, aber auch zur Bewältigung der von dem Planvorhaben in seiner räumlichen Umgebung erst aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind [BVerwGE 57, 297 (299 ff.) m. w. N.]. Das Vorhaben muss mit den bestehenden Anlagen in Einklang gebracht werden.

Umfasst sind jedoch nur notwendige Folgemaßnahmen. Notwendig sind Folgemaßnahmen, die Probleme von einigem Gewicht betreffen. Vorliegend ist die straßenmäßige Anbindung des Flughafengeländes an die Bundesstraßen und die Bundesautobahn als Folgemaßnahme anzusehen. Denn die bisher vorhandene Flughafenanbindung reicht für den geplanten Ausbau nicht aus. Vielmehr stellt die Straßenanbindung eine unselbständige Maßnahme dar, die ohne das veranlassende Vorhaben (Flughafenausbau) nicht entstanden wäre.

Die Qualifizierung einer Maßnahme als Folgemaßnahme darf nicht dazu dienen, originäre Planungskompetenz einer anderen Behörde in ihrem Kern anzutasten. Selbst unvermeidbare Anpassungen fallen dann nicht unter den Begriff der Folgemaßnahme, wenn sie ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraussetzen [BVerwG vom 12.02.1988, NVwZ 1989, 153 (154); NVwZ 1994, 1002 (1003)]. Das ist jedoch bezüglich der straßenmäßigen Anbindung des Flughafengeländes nicht der Fall. Die zu errichtende Straßenanbindung stellt einen integrativen Bestandteil des Flughafenprojekts dar und nimmt deshalb als Folgemaßnahme an der Wirkung des § 75 VwVfGBbg teil. Ohne die Straßenanbindung wäre die Funktionsfähigkeit des Flughafens nicht gegeben. Ein eigenes umfassendes Planungskonzept

ist hier nicht erforderlich. In derartigen Fällen hat nach § 75 VwVfGBbg nur ein einheitliches Planfeststellungsverfahren stattzufinden.

Bezüglich des in den Einwendungen teilweise geforderten Ausbaus der B 96 und L 76 handelt es sich nicht um eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 VwVfGBbg. Eine einheitliche Planfeststellung im Sinne des § 78 VwVfGBbg kommt insoweit ebenfalls nicht in Betracht, da der erforderliche funktionale Zusammenhang zwischen den Vorhaben nicht gegeben ist. Für den Ausbau der B 96 und der L 76 sind unabhängig vom Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld eigenständige Planungen vorangetrieben worden und der Realisierungswille unabhängig vom Flughafenausbau bejaht worden. Für den Ausbau der B 96 manifestiert sich dies schon darin, dass dieser im Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) vom 15.11.1993 (Bedarfsplan für Bundesstraßen) als vordringlicher Bedarf ausgewiesen wurde. Ebenso wurde der Ausbau der L 76 im Landesbedarfsplan des Landes Brandenburg vom 02.11.1995 als vordringlicher Bedarf eingeordnet.

Für die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung im Sinne des § 78 VwVfGBbg ist insbesondere erforderlich, dass die Vorhaben gleichzeitig verwirklicht werden sollen (vgl. Kopp/Ramsauer, § 78, 8. Auflage 2003, Rn. 4). Dies ist bei dem weiteren Ausbau der B 96/B 96alt/BAB 113 aber gerade nicht der Fall. Für sämtliche der erwähnten Vorhaben sind die zeitlichen Planungen derart unabhängig voneinander, dass ihnen jeweils eigene Terminplanungen mit zum Teil erheblich voneinander abweichenden Zeithorizonten zu Grunde liegen. Von einer zeitgleichen Realisierungsabsicht kann daher nicht die Rede sein.

Es ist somit weder ein enger zeitlicher noch funktionaler Zusammenhang zwischen den o. g. Vorhaben erkennbar, der für eine gemeinsame Planfeststellung gemäß § 78 VwVfGBbg aber erforderlich wäre.

#### 5.6.16 Keine Zurückstellung der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag

Weiterhin soll nach Ansicht von Einwendern die Bearbeitung des Planantrages solange zurückgestellt werden, bis die Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vorliege und/oder Vorschriften zur Senkung der zulässigen Emissionen und/oder ein europaweites Immissionsschutzgesetz vorlägen. Eine Entscheidung aufgrund des LuftVG und Fluglärmgesetzes werde abgelehnt, da diese überaltert seien. Es sollten die Fortschreibung der Richtlinien sowie der Lärm- und Immissionsschutzverordnungen sowie geplante EU-Maßstäbe zum Schutz der Bürger vor Fluglärm beachtet werden.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Maßgeblich für die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag sind die im Zeitpunkt der Entscheidung geltenden Gesetze und untergesetzlichen Vorschriften. Die Tatsache, dass Novellierungen in der öffentlichen Diskussion stehen, hindert nicht den Fortgang des Verfahrens und die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag. Die Entscheidung ist auf Grundlage geltender Bestimmungen und Gesetze zu treffen. Die Planfeststellungsbehörde würde ihre Amtspflicht verletzen, würde sie dieses Verfahren in Hinblick auf künftig anstehende Rechtsänderungen verzögern.

#### 5.6.17 Bekanntmachung

Von Einwendern wurde vorgebracht, die ortsübliche Bekanntmachung sei fehlerhaft gewesen, da die Bürger darauf hingewiesen werden müssten, dass nicht nur der Plan selbst, sondern auch die UVP ausliegt und Einwendungen zur UVP erhoben werden können. Die Orte und Termine der Planauslegung, sowie die Bedeutung dieses Verfahrens für alle in Zukunft von den Auswirkungen des Flughafenausbaus betroffenen Bürger seien zu wenig publik gemacht worden.

Es wurde außerdem kritisiert, dass keine persönliche Benachrichtigung über die Auslegung erfolgt sei. Dies gelte insbesondere für in anderen Bundesländern ansässige Betroffene, in denen das Planfeststellungsverfahren nicht bekannt gemacht worden sei.

Seitens eines Privateinwenders wurde vorgetragen, dass bei der für Wendenschloß zuständigen Bezirksverwaltung weder die Fristen noch die Adresse der zuständigen Anhörungsbehörde in Erfahrung zu bringen gewesen seien.

Der Regelung in § 73 Abs. 5 Satz 2 VwVfGBbg, wonach in der ortsüblichen Bekanntmachung insbesondere darüber zu informieren ist, wo und in welchem Zeitraum der Plan zur Einsicht ausliegt, ferner über Form und Frist für Einwendungen und über die Präklusionswirkung bei Fristversäumung wurde entsprochen. Eine darüber hinausgehende Angabe sämtlicher ausgelegter Unterlagen war nicht erforderlich.

Die Anhörungsbehörde hat im Anhörungsbericht dargelegt, dass die Bekanntmachung entsprechend den rechtlichen Vorgaben erfolgt ist.

Den im ersten Teil der abschließenden Stellungnahme genannten Ämtern, Gemeinden, Senatsverwaltungen und Bezirksamtern wurde seitens der Anhörungsbehörde der Planfeststellungsantrag für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“ mit der Aufforderung übersandt, diesen Plan für die Dauer eines Monats zur Einsicht auszulegen und die Auslegung zuvor ortsüblich bekannt zu machen. Daraufhin erfolgte jeweils die ortsübliche Bekanntmachung. Die Anhörungsbehörde hat stichprobenartig kontrolliert, ob die Bekanntmachung und die Auslegung vorschriftsmäßig erfolgt sind. Die Anhörungsbehörde hat gegenüber den Auslegungsstellen außerdem den Service angeboten, jederzeit Ergänzungen der Planunterlagen vorzunehmen, falls Bestandteile davon abhanden gekommen sind. Außerdem wurden die Auslegungsstellen angewiesen, die Antragsunterlagen einmal täglich auf Vollständigkeit zu überprüfen.

Während der Auslegung sind bei der Anhörungsbehörde keine Nachrichten von Betroffenen eingegangen, die darauf hingewiesen hätten, dass die Unterlagen in den Auslegungslokalen nicht einsehbar gewesen wären.

Die Bekanntmachungen enthielten sowohl den Ort als auch die Zeiten, zu denen eine Einsichtnahme in die Planantragsunterlagen möglich war. Die Bekanntmachung und die öffentliche Auslegung sind die gesetzlich vorgesehenen Instrumentarien, um das Vorhaben „publik zu machen“. Darüber hinausgehende Maßnahmen zur Sensibilisierung der Bevölkerung für das Vorhaben und seine Auswirkungen waren weder erforderlich noch angezeigt.

Außerdem wurden die Auslegungsstellen mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 03.05.2000 aufgefordert, die in einer beigefügten Liste aufgeführten nicht ortsansässigen Betroffenen gemäß § 73 Abs. 5 VwVfGBbg von der Auslegung zu benachrichtigen.

In den ortsüblichen Bekanntmachungen der Auslegungen wurde jeweils auf die gleichzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG ausdrücklich hingewiesen.

Darüber hinaus wurde seitens eines Einwenders eine individuelle schriftliche Darstellung aller Auswirkungen des Vorhabens auf ihn und seine Umgebung in einem persönlichen Brief gefordert. Weiterhin seien die Namen derer zu veröffentlichen und ihm mitzuteilen, welche die ausschlaggebenden Verträge für den Bau dieses Flughafens unterschrieben hätten.

Eine Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf einzelne Personen wird von der Planfeststellungsbehörde nicht erstellt. Es besteht auch kein Rechtsanspruch auf ein persönliches Informationsschreiben bzw. eine Individualbescheidung hinsichtlich der Auswirkungen des Ausbaus im Rahmen des Anhörungsverfahrens. Die gesetzlichen Vorgaben zur Wahrung des rechtlichen Gehörs und der Beteiligungsrechte wurden eingehalten.

Die Planfeststellungsbehörde hat im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss die Auswirkungen des Vorhabens dargestellt. Dabei wird nach Maßgabe der Einwendungen auch auf einzelne Betroffenheiten eingegangen.

Im Amt Blankenfelde-Mahlow, so eine Privateinwendung, hätte es keine Möglichkeiten zur Vervielfältigung gegeben. Eine Möglichkeit zum Kopieren ist nicht Bestandteil der gesetzlichen Regelungen.

Im Amt Grünheide, so eine weitere Einwendung, sei ein Vordruck „... Eine Anregung ...“ irreführend gewesen, da Anregungen keine Einwendungen seien. Das Amt Grünheide hat, wie alle Auslegungsstellen, von der Anhörungsbehörde, dem LBVS, den Antrag auf Planfeststellung zur Auslegung erhalten. Andere Unterlagen als der Antrag wurden von der Anhörungsbehörde den Ämtern nicht zur Auslegung übergeben. Die Anhörungsbehörde hatte im Gegenteil darauf hingewiesen, dass keine anderen Unterlagen mit dem Antrag zusammen ausgelegt werden sollen. Bei den Kontrollen, welche die Anhörungsbehörde in allen Auslegungsstellen durchgeführt hat, wurden keine anderen Unterlagen festgestellt. Die vom Amt Grünheide darüber hinaus gehend ausgelegten Unterlagen z. B. Vordrucke waren nicht Gegenstand des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens.

Die Anhörungsbehörde hat die Auslegung öffentlich bekannt gemacht. Die öffentliche Bekanntmachung wurde gemäß § 73 Abs. 6 Satz 5 VwVfGBbg dadurch bewirkt, dass der Erörterungstermin im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht wurde, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.

Der öffentlichen Bekanntmachung waren Ort der Auslegung, Zeit der Auslegung und die Anschrift der Anhörungsbehörde zu entnehmen.

#### 5.6.18 Beteiligung der Kirchengemeinden

Es wurde von verschiedenen Kirchengemeinden gefordert, als Träger öffentlicher Belange im Verfahren beteiligt zu werden.

Eine Beteiligung der Kirchengemeinden und -kreise als Träger öffentlicher Belange war nicht erforderlich. Gemäß §§ 10 Abs. 2 Ziff. 2 und 3 LuftVG sowie 73 Abs. 2 VwVfGBbg sind die Behörden zu beteiligen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird. Als „Behörden“ in diesem Sinne sind nach einhelliger Auffassung nicht nur Behörden im engeren Sinne zu verstehen, sondern auch die Körperschaften des öffentlichen Rechts, die als Träger öffentlicher Belange anerkannt sind (Giemulla/Schmid in Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsgesetz, 32. Ergänzungslieferung Dezember 2000, § 10, Rn. 7). Die Kirchengemeinden fallen jedoch nicht unter den in diesem Zusammenhang verwendeten weiten Behördenbegriff. Dem Behördenbegriff unterfallen jedoch die öffentlich-rechtlich verfassten Kirchen, vertreten durch ihre Leitungseinheiten (Diozäsanführung/Landeskirchen). Dies wird durch einen vergleichenden Blick auf den Runderlass Nr. 23/3/1999 des MSWV vom 08.09.1999 zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Bauplanungsverfahren bestätigt, in dessen Anlage 1 lediglich die Religionsgemeinschaften selbst, nicht aber deren selbständige Untergliederungen erwähnt sind.

Zwar ist den einzelnen evangelischen Kirchengemeinden im Land Brandenburg gemäß Art. 7 Abs. 1 des Vertrages zwischen dem Land Brandenburg und den evangelischen Landeskirchen in Brandenburg (StVevK) vom 08.11.1996 jeweils der Status als Körperschaft des öffentlichen Rechts verliehen worden, jedoch wurde ihnen allen nicht durch Runderlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg jeweils die Eigenschaft und Bedeutung eines - von ihren Leitungseinheiten unabhängigen - Trägers öffentlicher Belange zuerkannt.

Auch wurde den evangelischen Kirchengemeinden im Land Berlin nicht durch eine Regelung der zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin die Eigenschaft und Bedeutung eines Trägers öffentlicher Belange zuerkannt.

Gemäß Anlage 1 des Runderlasses des MSWV vom 08. September 1999 zur „Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach dem Baugesetzbuch mit Verzeichnis der Träger öffentlicher Belange“ (TöB-Bet) werden die öffentlichen Belange „Gottesdienst und Seelsorge“ für die Evangelischen Kirchengemeinden des Landes Brandenburg von dem Konsistorium der Evangelischen Kirche in Berlin-Brandenburg, Bachstraße 1 - 2, 10555 Berlin wahrgenommen.

Gemäß dem „Verzeichnis der Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 10.05.2001 - I D 12-6150/3/2 (Töb) wird als Träger öffentlicher Belange für die Evangelischen Kirchengemeinden des Landes Berlin ausschließlich das Konsistorium der Evangelischen Kirche in Berlin-Brandenburg aufgeführt.

Im Rahmen des luftverkehrsrechtlichen Verfahrens besteht eine vergleichbare Situation wie im baurechtlichen Verfahren.

Sowohl im Rahmen des BauGB als auch des LuftVG sind Verfahren durchzuführen, in deren Rahmen Träger öffentlicher Belange und Bürger zu beteiligen sind. Aufgrund der Ähnlichkeit der Verfahren sind die Sachverhalte durchaus vergleichbar und eine Heranziehung des Runderlasses des MSWV vom 08. September 1999 zur „Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach dem Baugesetzbuch mit Verzeichnis der Träger öffentlicher Belange“ (TöBet) sowie des „Verzeichnisses der Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 10.05.2001 im vorliegenden Verfahren ist sachgerecht.

Demzufolge ist das Konsistorium gemäß den geltenden landesrechtlichen Bestimmungen allein berechtigt, als „Behörde“ die genannten öffentlichen Belange im Planfeststellungsverfahren zu vertreten. Diese Auslegung entspricht zudem der Formulierung in Punkt 2.1. TöBBet, wonach nur die Stellen der Kirche den Dienststellen der unmittelbaren und mittelbaren Staatsverwaltung gleichstehen, die aufgrund staatlichen öffentlichen Rechts tätig werden. Wie auch auf anderen Gebieten des öffentlichen Rechts üblich, bildet diese Stelle das Konsistorium der Evangelischen Kirche in Berlin-Brandenburg. Aus Gründen der Rechtssicherheit und einheitlichen rechtlichen Vertretung der Evangelischen Landeskirche nach Außen ist das auch sinnvoll. Diese Art der Vertretungsregelung entspricht auch der anderer Kirchen und Religionsgemeinschaften als Körperschaften des öffentlichen Rechts in den Ländern Berlin und Brandenburg.

Die Einwendungen der Kirchengemeinden wurden berücksichtigt, soweit sie Betroffene i. S. des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfGBbg sind, z. B. sind sie bezüglich der Eigentumsgarantie aus Art. 14 GG in gleicher Weise geschützt wie jeder andere Grundstückseigentümer. Die einzelnen Kirchengemeinden sind jedoch nicht berechtigt, eine etwaige Verletzungen der Kirchengutsgarantie des Art. 140 GG i. V. m. Art. 138 Abs. 2 Weimarer Reichsverfassung geltend zu machen, da diese Vorschrift der jeweiligen Kir-

che als solcher in ihrer Eigenschaft als Körperschaft des öffentlichen Rechts zusteht (vgl. Abschnitt C.II.22.2.6.3.2 „Schadensersatzansprüche Kirchen“, ab Seite 993) Das Konsistorium der Evangelischen Kirche in Berlin-Brandenburg ist im Anhörungsverfahren als Träger öffentlicher Belange beteiligt worden. Im übrigen hatten die Kirchengemeinden im Rahmen der Erörterung mit den Einwendern und Betroffenen im Rahmen der themenbezogenen Erörterung Gelegenheit, die einzelnen Aspekte ihrer Stellungnahmen zu erörtern. Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist damit gewahrt.

#### 5.6.19 Weitere Kritikpunkte zur Auslegung der Planunterlagen

Einwenderseitig wurde die Auslegungszeit als zu kurz kritisiert, insbesondere in Anbetracht des Umfangs der Unterlagen. Eine vollständige Durchsicht der Unterlagen und das Einholen von Sachverständigengutachten sei nicht möglich gewesen. Die Auslegungszeiten hätten auch auf die Abendstunden ausgedehnt werden müssen, um Berufstätigen die Einsichtnahme zu ermöglichen. Auch die Einwendungsfrist sei zu kurz und dem Umfang des Planfeststellungsantrags nicht angemessen gewesen.

Die Anzahl der ausgelegten Plansätze sei zu gering gewesen. Es wurde außerdem als rechtswidrige Ungleichbehandlung betrachtet, dass interessierten Bürgern nicht die gesamten Antragsunterlagen zur Verfügung gestellt wurden, während Amtsdirektoren und Bürgermeister einen kompletten Planantragsatz aus 49 Ordner bekommen hätten.

Gesetzes- und Verordnungstexte, auf die im Planfeststellungsantrag Bezug genommen werde, hätten in den Auslegungsstellen vorhanden sein müssen. Auch die zum Verständnis der Planfeststellungsunterlagen erforderliche Literatur, auf die verwiesen werde, habe nicht bereit gelegen.

Es hätten auch elektronische Verfahren wie CD-Rom und Internet zur Verbreitung der Planungsunterlagen genutzt werden müssen, um den Bürgern hinreichend Chancen auf Wahrnehmung ihrer Rechte zu geben (unabhängig von den Amtszeiten).

Es wurde bemängelt, dass keine Gelegenheit zur Erörterung der Planung bestand.

Es wurde gerügt, dass die Auslegungs- und Einwendungsfrist in verschiedenen Gemeinden zu unterschiedlichen Zeiten geendet hätte.

Die Planantragsunterlagen hätten nach Auffassung der Einwender und Betroffenen noch in weiteren Gemeinden (Kablow, Bestensee, Zeesen, Schöneiche, Niederlehme, Diedersdorf, Senzig und im Bereich 10823 Berlin ausgelegt werden müssen.

In den Auslegungsstellen hätten nicht auch die „Wegweiser für den Planfeststellungsantrag“ der Träger des Vorhabens ausliegen dürfen.

Die Einwendungen sind nicht begründet.

Die Auslegungsfristen entsprechen dem Gesetz (§ 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfGBbg) und waren auch für die Ermittlung der Betroffenheit ausreichend bemessen. Da in drei unterschiedlichen Zeiträumen ausgelegt worden ist, ist die gesetzlich vorgesehene Auslegungsfrist faktisch verlängert worden, da der Kreis der einwendungsberechtigten Personen nicht auf die in den Auslegungsgemeinden ansässigen Bürger beschränkt worden ist.

Die tägliche Auslegungsdauer ist vom Gesetzgeber nicht festgelegt, die Regelung dieser Frage somit dem Organisationsermessen der Gemeinde überlassen. Daher kann sich die tägliche Auslegungsdauer grundsätzlich an den allgemeinen Öffnungszeiten der Behörde für den Publikumsverkehr ausrichten (Obermayer, VwVfG, 3. Auflage 1999, § 73 Rn. 75 unter Hinweis auf BVerwG vom 13.09.1985, BayVBl. 1986, 153).

Die tägliche Auslegungsdauer in den jeweiligen Auslegungslokalen entsprach diesen Anforderungen. Es ist nicht erforderlich, eine Einsichtnahme auch außerhalb der Zeiten für den Publikumsverkehr zu ermöglichen (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Auflage 2003, § 73 Rn. 40).

Die Anzahl der je Auslegungsstelle ausgelegten Sätze von Planantragsunterlagen richtete sich zunächst nach der Einwohnerzahl und somit der Anzahl der voraussichtlich Betroffenen im Einzugsbereich der jeweiligen Auslegungsstelle. Darüber hinaus wurden weitergehende Wünsche der jeweiligen Gemeinden, Ämter, Bezirksämter und Senatsverwaltungen hinsichtlich der Anzahl der Sätze der Planantragsunterlagen berücksichtigt. Jeder Auslegungsstelle wurde die von ihr gewünschte Anzahl zur Verfügung gestellt. Auch Nachanforderungen von Unterlagen waren den Auslegungsstellen während der Auslegung noch möglich.

Den Einsichtsberechtigten muss eine störungsfreie Einsicht der Pläne ermöglicht werden. Wenn starker Andrang herrscht, muss der einsichtnehmende Bürger die damit verbundenen Wartezeiten grundsätzlich hinnehmen und es besteht im Interesse aller Einsichtsberechtigter die Möglichkeit, die Einsichtnahmezeit in einem solchen Fall angemessen zu beschränken (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Auflage, 2003, § 73 Rn. 76).

Dass einzelnen interessierten Bürgern kein eigenes Planantragsexemplar zur Verfügung gestellt wurde, während Amtsdirektoren und Bürgermeister einen kompletten Planantragssatz erhielten, ist keine un gerechtfertigte Ungleichbehandlung. Nach § 73 Abs. 2 VwVfGBbg sind die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme aufzufordern und der Plan ist in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben auswirkt, auszulegen. Bereits das Gesetz sieht somit eine unterschiedliche Behandlung der Träger öffentlicher Belange einerseits und der Betroffenen andererseits vor. Den Amtsdirektoren und Bürgermeistern sind die Unterlagen als Vertreter der jeweiligen Träger öffentlicher Belange und nicht als Privatpersonen übersandt worden.

Auszulegen sind alle Planunterlagen, die in die Feststellung einbezogen werden und damit an der rechtsgestaltenden Wirkung des Planfeststellungsbeschlusses teilnehmen sollen, sowie alle Unterlagen, deren Einsichtnahme zur vollständigen Unterrichtung der potenziell Betroffenen über die Auswirkungen des Vorhabens aus deren Sicht zwecks Wahrnehmung der Einwendungsbefugnis erforderlich sind (Knack, VwVfG, 8. Auflage 2004, § 73 Rn. 47).

Die Planunterlagen wurden der Anhörungsbehörde in Papierform vorgelegt. Da diese Papierform den vorgenannten Vorgaben entspricht, war eine Bereitstellung der Planantragsunterlagen auf CD-Rom oder im Internet nicht erforderlich. Den Bürgern stand durch die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben eine ausreichende Möglichkeit zur Wahrung ihrer Rechte zur Verfügung.

Auch die Bereitstellung von Gesetzestexten und sonstigen Unterlagen zu den Planfeststellungsunterlagen ist vom Gesetz nicht gefordert.

Die Auslegung der „Wegweiser für den Planfeststellungsantrag“ lag weder im Verantwortungsbereich noch im Einflussbereich der Anhörungsbehörde. Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgt

in eigener Zuständigkeit der Ämter und Gemeinden. Die Anhörungsbehörde veranlasst lediglich die Auslegung dieser Unterlagen. Die erwähnte Broschüre „Wegweiser für die Planfeststellung“ wurde den Auslegungsstellen unabhängig von der Anhörungsbehörde durch einen der Träger des Vorhabens übersandt. Darüber hinaus waren die von den Trägern des Vorhabens zur zusätzlichen Information übergebenen Broschüren deutlich von den Planfeststellungsunterlagen zu unterscheiden. Es gibt auch keine Anhaltspunkte, dass diese Informationen der Träger des Vorhabens dazu geführt hätten, dass der Zweck der Auslegung der Planunterlagen verfehlt oder beeinträchtigt worden wäre.

Gelegenheit zur Erörterung ist nach der Konzeption des Anhörungsverfahrens im Rahmen der Auslegung nicht zu geben; dazu dient der nachfolgende Erörterungstermin.

Die Bestimmung der Auslegungsorte richtete sich gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG danach, wo sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Es wurden alle Bereiche als voraussichtlich betroffen definiert, die innerhalb der 55-dB(A)-Leq<sub>3</sub>-Kontur, innerhalb des Untersuchungsraums Schutzgut Mensch der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) oder innerhalb des Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG liegen, sowie Gemeinden, in deren Gebiet Baumaßnahmen oder landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen erfolgen sollen. Diese Entscheidung folgt dem § 10 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG i. V. m. § 73 VwVfGBbg. In allen im vorbezeichneten Bereich liegenden Gemeinden und Bezirken wurde der Plan ausgelegt, wobei es ausreichte, wenn nur ein Teil des Gemeindegebietes berührt wird. Dabei war es nicht zu vermeiden, dass aufgrund des Zuschnitts des Gemeindegebiets auch in Gemeinden ausgelegt wurde, die teilweise weiter entfernt vom Vorhaben liegen, als andere Gemeinden, in denen nicht ausgelegt wurde.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden auch solche Gemeinden beteiligt, bei denen zwar keine Auswirkungen auf das Gemeindegebiet erwartet werden, deren Gebiet aber von der UVS berührt wird. Dieses Vorgehen diente der Information der Gemeinden über das Vorhaben und sollte deren Vertretern die Möglichkeit zur Stellungnahme einräumen.

Dass Auslegungen in verschiedenen Gebietskörperschaften zu unterschiedlichen Zeiten stattfanden, ist rechtlich unerheblich.

Zwar veranlasst die Anhörungsbehörde gemäß § 73 Abs. 2 VwVfGBbg innerhalb eines Monats, dass der Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, ausgelegt wird. Bei der Frist von einem Monat handelt es sich um eine Ordnungsvorschrift. Verstöße gegen diese Ordnungsvorschrift sind nicht erhebliche Verfahrensfehler (Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Auflage 2001, § 73, Rn. 36). Somit stellt die Tatsache, dass die Gebietskörperschaften teilweise erst später von der Anhörungsbehörde veranlasst wurden, den Plan auszulegen, keinen erheblichen Verfahrensfehler dar. Bereits aus der Tatsache, dass die Auslegung von jeder einzelnen Gebietskörperschaft vorher ortsüblich bekannt gemacht werden muss, und die Erfordernisse und Fristen für die Bekanntmachungen in den einzelnen Gebietskörperschaften unterschiedlich sein können, folgt, dass die Auslegungszeiträume in den einzelnen Auslegungsstellen voneinander abweichen können. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass durch die unterschiedlichen Auslegungszeiträume niemandes Recht zur Erhebung von Einwendungen verkürzt worden ist.

Bei der Auslegung des Planfeststellungsantrages wurden alle Einwendungen, die vor Ablauf der kalenderisch spätesten Einwendungsfrist eingingen, als rechtzeitig eingegangen behandelt; dem Wohnort der Einwender und dem Ort, auf den sich seine Betroffenheit bezieht, wurde keine entscheidende Bedeutung beigemessen. Bei der Auslegung des Standortalternativenpapiers wurden die Fristen dagegen gemeindegerecht berechnet (vgl. Abschnitt B.III.7 „Ergänzende Anhörung zur Standortalternativendarstellung der Träger des Vorhabens“, ab Seite 263).

### 5.6.20 Weitergabe der Daten an die Träger des Vorhabens

Es wurde eingewendet, dass eine unverschlüsselte Weitergabe von Daten im Rahmen der Weitergabe von Einwendungen an die Träger des Vorhabens datenschutzrechtlich nicht zulässig sei und zu unterbleiben habe. Weder die Antragstellerseite noch von ihr beauftragte Dritte würden das Vertrauen der Einwenderseite genießen.

Die nicht anonymisierte Weitergabe der Einwendungen an die Träger des Vorhabens war im vorliegenden Verfahren zulässig. Eine Anonymisierung der Einwendungen wäre der Funktion des Anhörungsverfahrens zuwider gelaufen. Im Interesse einer sachgerechten Stellungnahme zu den Einwendungen gemäß § 73 Abs. 6 VwVfGBbg, aber auch zur unbeeinträchtigten Rechtsverfolgung können die Träger des Vorhabens beanspruchen, die Einwendungen nicht anonymisiert zu erhalten.

Alle mit persönlichen Daten in Berührung kommenden Personen mussten eine Datenschutzerklärung unterschreiben. Dies wurde den jeweiligen Datenschutzbeauftragten angezeigt. Die Datenschutzmaßnahmen beim Träger des Vorhabens sind nach Aussage des Datenschutzbeauftragten des Landes Brandenburg und des Petitionsausschusses ausreichend.

Die Rechtmäßigkeit der Weitergabe nicht anonymisierter Einwendungen ist durch Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.08.2000, 11 VR 10.00, der die nicht anonymisierte Weitergabe von Einwendungen im hiesigen Verfahren zum Gegenstand hatte, bestätigt worden. Die Verfassungsbeschwerde gegen diesen Beschluss wurde vom Bundesverfassungsgericht nicht angenommen.

Auch das Recht auf informationelle Selbstbestimmung gebietet keine abweichende Beurteilung. Das Interesse des Einwenders am Schutz seiner personenbezogenen Daten wird auch bei nichtanonymisierter Weitergabe seiner Einwendung an einen privaten Vorhabensträger hinreichend gewahrt. Eine unkontrollierbare und deswegen unzulässige Datenübermittlung „auf Vorrat“ fand nicht statt.

### 5.7 Zurückweisung von Verfahrenseinwendungen und -anträgen aus dem ergänzenden Anhörungsverfahren

Soweit über Verfahrenseinwendungen und -anträge im Verlauf des ergänzenden Anhörungsverfahrens noch nicht entschieden worden ist, werden von der Planfeststellungsbehörde hiermit alle Einwendungen und Anträge zurückgewiesen. Insoweit wird auf Abschnitt C.I.5.6 „Zurückweisung von Verfahrenseinwendungen und -anträgen“, ab Seite 297, und Abschnitt A.IV „Entscheidungen über Anträge und Einwendungen“, ab Seite 204, verwiesen.

#### 5.7.1 Urheber des Standortpapiers

Es wurde eingewendet, die Unterlage sei nur von der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, nicht aber von den Antragstellern DB Netz AG und DB Station und Service AG unterzeichnet worden.

Die DB Netz AG und die DB Station und Service AG tragen die ergänzende Unterlage zur Standortsuche mit. Dies wurde mit Schreiben der DB Netz AG vom 13.01.2004 sowie mit Schreiben der DB Station und Service AG vom 19.01.2004 nochmals ausdrücklich erklärt. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat das Standortalternativenpapier somit auch in Vertretung der DB Netz AG und der DB Station und Service AG eingereicht.

#### 5.7.2 Zulässigkeit der Abgabe einer nachträglichen Stellungnahme durch die Träger des Vorhabens bzw. des ergänzenden Anhörungsverfahrens

Es wurde eingewendet, die Zergliederung des Antragsverfahrens in mehrere Stufen entspreche nicht einer schlüssigen und zusammenhängenden Planung.

Außerdem wird bezweifelt, dass es eine rechtliche Grundlage gäbe, auf deren Basis die Abgabe einer Stellungnahme durch die Träger des Vorhabens nach der Auslegung des Planfeststellungsantrags und nach Abschluss der Anhörung möglich sei.

Obgleich das Gesetz keine ausdrückliche Regelung im Hinblick auf den Umgang mit nachträglich eingereichten Unterlagen trifft, ist es vom BVerwG anerkannt, dass Verfahrensfehler, die darin bestehen, dass die ausgelegten Unterlagen keine Übersicht über die wichtigsten von den Trägern des Vorhabens geprüften Standortalternativen und insoweit keine Angabe der wesentlichen Auswahlgründe enthielten, im laufenden Planfeststellungsverfahren durch Nachholung einer entsprechenden Auslegung ausgeglichen werden können (BVerwGE 98, 339, 358ff).

Dies entspricht auch der Wertung des § 73 Abs. 8 VwVfGBbg, wonach bei Planänderungen unter den in der Vorschrift genannten Voraussetzungen eine Nachbeteiligung durchzuführen ist. Denn im Gegensatz zu dem lediglich erklärenden Standortalternativenpapier verändert eine Planänderung das Vorhaben sogar partiell und ist dennoch nach Abschluss des Anhörungsverfahrens zulässig. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu B.III.7 „Ergänzende Anhörung zur Standortalternativendarstellung der Träger des Vorhabens“, ab Seite 263, verwiesen.

#### 5.7.3 Angaben in der amtlichen Bekanntmachung

Die Bekanntmachung des Amtes Schönefeld sei insofern fehlerhaft gewesen, als die zwingend erforderlichen Hinweise nach § 73 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 und 4 VwVfGBbg fehlten. Durch die Bekanntmachung des Amtsdirektors des Amtes Schönefeld vom 08.05.2003 sei eine neue Einwendungsfrist nicht in Lauf gesetzt worden.

Die Veröffentlichung zur Bekanntmachung der Auslegung des Plans enthielt alle gesetzlich geforderten Hinweise nach § 73 Abs. 5 VwVfG. Die Hinweise bezüglich der Regularien bei Durchführung eines Erörterungstermins mussten nicht zusammen mit der Bekanntmachung der Auslegung der Pläne veröffentlicht werden. Vielmehr sind dies rechtlich getrennt zu betrachtende Hinweise. Der Inhalt der Bekanntmachung hat den Zweck der öffentlichen Auslegung zu gewährleisten, die Betroffenen von dem Planungsgeschehen zwecks Durchsetzung ihrer Rechte und Interessen zu unterrichten. Diesem Erfordernis ist die Anhörungsbehörde - wie sich nicht zuletzt auch aus dem Beschluss des VG Cottbus vom 02.06.2003, Az.: 4 C 344/03, ergibt - nachgekommen. Da im Ergebnis von einem Erörterungstermin zu den Standortalternativen abgesehen wurde (vgl. Abschnitt 5.4.3 „Absehen von einem erneuten Erörterungstermin“), wären Hinweise auf die Folgen eines Ausbleibens von Beteiligten im Erörterungstermin, sowie die Art der Benachrichtigung vom Erörterungstermin somit ohnehin ins Leere gegangen. Auch führt das Fehlen der vorgenannten Hinweise nicht dazu, dass die Einwendungsfrist nicht wirksam in Gang gesetzt wurde.

#### 5.7.4 Erörterung von Standortalternativen im Anhörungsverfahren

Von Einwendern wurde gerügt, dass in der Bekanntmachung der Stellungnahme die Äußerung enthalten sei, dass in den Erörterungsterminen des Anhörungsverfahrens mögliche Standortalternativen erör-

tert worden seien, was nicht den Tatsachen entspreche. Während des Erörterungsverfahrens wäre von der Anhörungsbehörde und den Trägern des Vorhabens eine Erörterung anderer Standorte als Schönefeld mit der Begründung abgelehnt worden, die Prüfung anderer Standorte sei nicht Verfahrensgegenstand. Außerdem seien bisherige Äußerungen von Einwendern und Betroffenen zu diesem Thema keine Erörterungen im Rechtssinne, weil ihnen keinerlei Planungsunterlagen der Vorhabensträgerin zugrunde gelegen hätten und sich weder die Träger des Vorhabens noch die Anhörungsbehörde in den Erörterungsterminen sachlich inhaltlich zu diesem Themenbereich geäußert hätten und somit eine substantielle Erörterung nicht stattgefunden habe.

Es hat sowohl Einwendungen, als auch Erörterungen zum Thema Standortalternativen gegeben. Insoweit wird auf die Protokolle der Erörterung vom 14.06., 15.06., 18.06., 19.06., 21.06. und 22.06.2002 verwiesen. Die Ausführungen bezogen sich zwar nicht auf eine Standortalternativenuntersuchung der Träger des Vorhabens, jedoch auf die Standorte, die als Alternativstandorte allgemein bekannt waren, in der Öffentlichkeit als solche diskutiert wurden und die auch im Standortalternativenpapier diskutiert werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Abschnitt 5.4.3 „Absehen von einem erneuten Erörterungstermin“ verwiesen.

#### 5.7.5 Verkürzung des Rechts zur Einwendung

Von Einwendern wurde gerügt, dass der Bekanntmachungstext Bedingungen enthalten habe, durch die sie ihr Recht auf Einwendung verkürzt sehen. Der Bekanntmachungstext enthalte die Bedingungen, Einwendungen müssten den geltend gemachten Belang und die befürchteten Beeinträchtigungen erkennen lassen und würden nur berücksichtigt, wenn sie sich auf den Gegenstand der ausgelegten ergänzenden Unterlage beziehen. Da sich aus dem Standortalternativenpapier weder das Flugzeugaufkommen, noch dessen Folgen, also die Betroffenheit des einzelnen Einwenders erkennen lasse, wird die gemeinsame Auslegung der ursprünglichen Unterlagen und der Ergänzung in Form des Standortalternativenpapiers gefordert.

Die Einwände werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Grundsätzlich kann eine Einwendung nur dann Berücksichtigung finden, wenn sich aus ihr einerseits der geltend gemachte Belang und andererseits die befürchteten individuellen Beeinträchtigungen erkennen lassen. Daher handelte es sich in den Bekanntmachungen lediglich um einen Hinweis auf eine bestehende Rechtslage. Die Aussage, dass Einwendungen nur Berücksichtigung finden, soweit sie sich auf den Gegenstand der ausgelegten Unterlage beziehen, ist deshalb nicht zu beanstanden. Eine ergänzende Auslegung dient gerade nicht dazu, das Anhörungsverfahren im Hinblick auf das gesamte Vorhaben erneut zu eröffnen, sondern lediglich im Hinblick auf eine bis dahin nicht öffentlich gemachte Unterlage. Da die bereits erhobenen Einwendungen vom ergänzenden Anhörungsverfahren unberührt bleiben, ist es zur Wahrung der Rechte der Einwender auch nicht erforderlich, Einwendungen zu erheben, die sich mit anderen Themen auseinandersetzen, als den sich aus der ergänzenden Unterlage ergebenden. In Bezug auf die übrigen Aspekte des Vorhabens konnten im ursprünglichen Anhörungsverfahren Einwendungen erhoben werden; diese bleiben bestehen und über sie ist zu entscheiden. Soweit das nicht geschehen ist, gilt die materielle Präklusion.

Eine erneute Auslegung des gesamten Planantrags oder einzelner Bestandteile des Planantrags in Verbindung mit dem Standortalternativenpapier war nicht geboten, da die Auslegung einer ergänzenden Planunterlage das Verfahren nicht auf seinen Ausgangspunkt zurückführt, sondern es in dem Stadium ergänzt, das es im Zeitpunkt der Auslegung der ergänzenden Planunterlage erreicht hat. Da das Standortalternativenpapier aus sich heraus verständlich ist, ist auch im Hinblick auf diesen Aspekt keine erneute Auslegung ursprünglicher Unterlagen erforderlich. Im Übrigen wurden Einwender auf Nachfrage

seitens der Anhörungsbehörde auf die Möglichkeit hingewiesen, im Informationszentrum der Flughafen-gesellschaft Berlin-Schönefeld am Bahnhof Schönefeld (BBI World) in die 49 Aktenordner Einsicht nehmen zu können. Personen, die erst nach Beendigung der Auslegung des Planantrags zugezogen bzw. geboren sind, müssen das Verfahren in dem Stadium gegen sich gelten lassen, den es im Zeit-punkt ihres Zuzugs in das Planungsgebiet bzw. zum Zeitpunkt der Geburt erreicht hat.

#### 5.7.6 Zeitpunkt der Auslegung im ergänzenden Anhörungsverfahren

Es wurde eingewendet, dass aufgrund der Auslegung des Standortalternativenpapiers in der Urlaubs-phase nicht davon ausgegangen werden könne, alle Betroffenen, die nicht widersprechen, würden dem Flughafenausbau zustimmen.

Obleich das Instrument der Einwendung dazu dient, die eigenen Belange in ein Planfeststellungsver-fahren einzubringen, wird das Absehen von einer Einwendung nicht automatisch als Zustimmung zu dem Vorhaben gewertet. Die Folge des Verzichts auf das Erheben einer Einwendung besteht vielmehr in der materiellen Präklusion. Von einer Auslegung in der Urlaubsphase kann im Übrigen nicht ausge-gangen werden, da es eine solche objektiv gar nicht gibt. Die Urlaubsgestaltung und auch die Lage des Urlaubs im Jahr ist sehr individuell. Zwar nutzen Personen mit schulpflichtigen Kindern im Allgemeinen die Zeit der Schulferien für den Urlaub. Jedoch gibt es kein rechtliches Gebot, wonach der Zeitraum der Auslegung der Planunterlagen und die Frist für die Erhebung von Einwendungen außerhalb der Zeit der Schulferien liegen müssten. Es gibt auch keine Anhaltspunkte dafür, dass die Fristen gezielt so gelegt worden wären, dass einzelne Betroffenenengruppen behindert worden wären.

#### 5.7.7 Qualität des Standortalternativenpapiers

Einwender trugen vor, das Standortalternativenpapier sei nicht als Antragsunterlage der Träger des Vorhabens bezeichnet bzw. als solches ausgewiesen. Die Anhörungsbehörde sei daher nicht befugt gewesen, der Stellungnahme der Träger des Vorhabens die verfahrensrechtliche Qualität als Antrags-unterlage zuzuerkennen. Somit sei trotz der Empfehlung der Anhörungsbehörde weiterhin keine Alter-nativenprüfung zum Planfeststellungsverfahren vorgelegt worden. Auch nach der Bekanntmachung handele es sich vielmehr um eine ergänzende Unterlage in Sinne des § 6 UVPG.

Weiter wurde eingewendet, die ausgelegte ergänzende Unterlage sei nicht identisch mit dem bei der Planfeststellungsbehörde eingereichten Dokument vom 17.03.2003. Es wird vermutet, die Planfeststel-lungsbehörde habe aus einer „Stellungnahme“ eine UVP-taugliche Antragsunterlage gemacht.

Andere Einwender tragen vor, an verschiedenen Auslegungsstellen seien verschiedene Textversionen des Standortalternativenpapiers zur Auslegung gekommen.

Die Argumente können nicht durchgreifen.

Die Träger des Vorhabens hatten im Verlauf des Verfahrens - einer Empfehlung der Anhörungsbehörde folgend - angekündigt, zu den in Betracht zu ziehenden Standortalternativen eine ergänzende Unterlage vorzulegen. Dieser Ankündigung sind die Träger des Vorhabens mit dem Standortalternativenpapier nachgekommen. Es handelt sich dabei unabhängig von der durch die Träger des Vorhabens gewählten Bezeichnung um eine in das Verfahren eingebrachte Unterlage, die durch die Planfeststellungsbehörde verfahrensrechtlich zu bewerten ist.

Infolge der von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Bewertung erfolgte die Auslegung der Unterlage im Hinblick auf § 6 UVPG, wie sich auch aus dem Bekanntmachungstext ergibt. Dort wurde darauf hingewiesen, dass die Auslegung der ergänzenden Unterlage erfolge, um gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 5 und § 9 Abs. 1 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit die Möglichkeit zu eröffnen, sich zu der ergänzenden Unterlage über geprüfte Standortalternativen zu äußern. Qualitativ bot die nachträgliche Anhörung die Möglichkeit, zu der in der eingereichten Unterlage enthaltenen Darstellung der von den Trägern des Vorhabens geprüften Standortalternativen Stellung zu nehmen. Somit ist der Empfehlung der Anhörungsbehörde nachgekommen worden.

Die Unterlage ist von der Anhörungsbehörde so ausgelegt worden, wie sie von den Trägern des Vorhabens erstellt wurde. Der Vorwurf, die Planfeststellungsbehörde habe die Stellungnahme umgearbeitet, wird zurückgewiesen.

Die Anhörungsbehörde hat an sämtliche Auslegungsstellen identische Ausfertigungen des Standortalternativenpapiers zur Auslegung übersandt. Es können daher keine verschiedenen Textversionen an verschiedenen Auslegungsstellen ausgelegt haben.

#### 5.7.8 Kritik an den inhaltlichen Aussagen der ausgelegten Unterlage

In den Einwendungen wurde das Fehlen verschiedener Aussagen in der ausgelegten Unterlage gerügt und daher teilweise eine Überarbeitung gefordert.

Teilweise bezieht sich die Kritik darauf, dass zu bestimmten Themenkomplexen unzureichende Aussagen getroffen worden seien, teilweise darauf, dass Erhebungen nicht korrekt durchgeführt worden seien. Auch das Fehlen von Definitionen und einer einheitlichen Verwendung von Begriffen wird kritisiert.

Soweit sich die Einwendungen darauf beziehen, dass inhaltlich zu bestimmten Sachgebieten Aussagen fehlen würden, wird auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenkomplexen verwiesen, aus denen sich ergibt, dass die vorliegenden Unterlagen jeweils ausreichend waren.

#### 5.7.9 Einbeziehung weiterer Unterlagen in das Planfeststellungsverfahren

Einwenderseitig wurde gefordert, weitere Unterlagen in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen, wie z. B. den „Bericht über mögliche Gefahren für die Bevölkerung bei Großkatastrophen und im Verteidigungsfall“ der Schutzkommission beim Bundesminister des Inneren vom Oktober 2001.

Außerdem sollten aussagefähige Abwägungsunterlagen für alle möglichen Standorte mit 2 Start- und Landebahnen angefertigt und öffentlich ausgelegt werden.

Darüber hinaus sollten neuere Rechtsentwicklungen (z. B. Umgebungslärmrichtlinie, Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes), sowie planungsrechtlich relevante Beschlüsse (z. B. Landkreis Teltow-Fläming hat sich gegen den Standort Schönefeld ausgesprochen) berücksichtigt werden.

Der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag wird das zum Entscheidungszeitpunkt geltende Recht zugrunde gelegt. Darüber hinaus bezieht die Planfeststellungsbehörde sonstige Unterlagen in ihre Entscheidung ein, soweit diese erheblich sind. Insoweit wird auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenkomplexen verwiesen. Soweit sich Landkreise gegen den Standort Schönefeld aussprechen, werden entsprechende Beschlüsse von der geltenden Landesplanung überlagert, die den Standort Schönefeld als Ziel der Raumordnung festschreibt.

Das vorliegende Standortalternativenpapier ist inhaltlich nicht zu beanstanden. Es wird insoweit auf die Ausführungen im Abschnitt C.II.6 „Alternativen“, ab Seite 380, verwiesen.

#### 5.7.10 Sozialplanung gemäß „§ 13a BauGB“

Einwenderseitig wurde gerügt, dass in den Auslegungsunterlagen die Sozialplanung gemäß § 13a BauGB fehle.

§ 13 a BauGB gibt es nicht. Gemeint ist offenbar eine entsprechende Vorschrift im Bundesbaugesetz in der von 1977 bis 1986 geltenden Fassung. Sie war und ist für Planfeststellungsverfahren nicht einschlägig. Im Übrigen geht die Argumentation der Einwender dahin, dass Grundsätze zur Sozialplanung vor Inkrafttreten eines B-Plans aufzustellen sind, bei dem zu erwarten ist, dass er sich bei Verwirklichung nachteilig auf die Lebensumstände der in dem betreffenden Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen auswirken wird. Im Planfeststellungsverfahren wird in dem Abschnitt zur kommunalen Planungshoheit auf die Beeinträchtigung der Gemeinden und bei den einzelnen Sachthemen auf die individuellen Belange eingegangen. Darüber hinausgehende Ausführungen sind im Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich.

#### 5.8 Zurückweisung von Verfahrenseinwendungen und -anträgen zu den Planänderungen Nr. 01 bis 09 einschließlich der Änderungen im LBP

Verfahrenseinwendungen und -anträge, die sich gegen das durchgeführte Verfahren sowie gegen Inhalt und Umfang der Planänderungen richten, werden - soweit über sie nicht schon im Verlauf des Verfahrens entschieden wurde - insbesondere aus folgenden Erwägungen zurückgewiesen:

##### 5.8.1 Stellungnahme- und Einwendungsfristen

Von den Stellung nehmenden gemeindlichen Trägern öffentlicher Belange hat sich eine Vielzahl gegen die zweiwöchige Frist zur Erhebung Ihrer Stellungnahmen gewandt. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität der Planänderungen sei die zweiwöchige Frist unverhältnismäßig kurz, um eine qualifizierte detaillierte Stellungnahme abgeben zu können. Erschwerend sei noch der Umstand, dass die Fristen in den Osterferien 2004 gelegen hätten.

§ 73 Abs. 8 VwVfGBbg sieht eine Frist von zwei Wochen zur Abgabe von Einwendungen und Stellungnahmen vor. Die Anhörungsbehörde hat zu Recht von einer Fristverlängerung abgesehen. Bei der Fristregelung des § 73 Abs. 8 VwVfGBbg handelt es sich um eine nicht disponible Frist mit Präklusionswirkung. Eine Fristverlängerung war daher von Gesetzes wegen nicht möglich. Im Übrigen erhielten alle Beteiligten des Änderungsverfahrens vorab eine allgemeine Information über die vorgesehenen Planänderungen, so dass ein gewisser Vorlauf bestand, um die Durchsicht der Unterlagen bzw. ggf. die Abgabe einer Stellungnahme organisatorisch sicherzustellen. Für den stringenten Verfahrensverlauf können zudem Schulferien nicht maßgebend sein.

##### 5.8.2 Offenlegung und Erörterungsbedürftigkeit der Planänderungsunterlagen

Vielfach wurde von den gemeindlichen Trägern öffentlicher Belange eine Offenlegung aller Planänderungsunterlagen gefordert. Die ausschließliche TÖB-Beteiligung sei rechtswidrig. Private Nachbarn des Flughafens würden in ihren Rechten auf Verfahrensbeteiligung beschnitten. Gefordert wurde eine Zusammenführung und Auslegung sämtlicher abwägungsrelevanter Unterlagen sowie die Durchführung eines Erörterungstermins bezogen auf alle durch die Planänderungen betroffenen Antragsteile.

Eine Offenlegung der Planänderungsunterlagen war nicht angezeigt, da die Voraussetzungen für die Durchführung eines vereinfachten Ergänzungsverfahrens gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfGBbg vorliegen. Der Kreis der von den Planänderungen berührten Träger öffentlicher Belange und Privatbetroffenen war abgrenzbar. Diejenigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Institutionen, die besondere öffentliche Interessen wahrnehmen, deren Aufgabenbereiche berührt sind und diejenigen Privatpersonen, deren Belange aufgrund der Planänderungen stärker als in den ursprünglichen Planungen vorgesehen, beeinträchtigt werden könnten, wurden gezielt beteiligt. Den Beteiligten wurde die Möglichkeit eingeräumt, die vollständigen Planänderungen einsehen zu können, von der rege Gebrauch gemacht wurde.

Die Gesamtheit der Planunterlagen musste auch nicht zusammen mit den Planänderungen nochmals öffentlich ausgelegt werden. § 73 Abs. 8 VwVfGBbg räumt gerade für den Fall von Planänderungen ein erleichtertes Änderungsverfahren ein. Da vorliegend die Identität des Vorhabens gewahrt bleibt, bedurfte es keiner erneuten Offenlegung aller Planunterlagen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht nach Prüfung aller Stellungnahmen und Einwendungen zu den Planänderungen keinen Bedarf für eine zusätzliche Erörterung, da hierdurch keine weiteren Erkenntnisse über die bereits dargelegten Beeinträchtigungen hinaus zu erwarten sind.

#### 5.8.3 Vollständigkeitsprüfung der Planunterlagen

Seitens der gemeindlichen Träger öffentlicher Belange wurden diverse Mängel der Planänderungsunterlagen geltend gemacht. So seien etwa die Änderungs- und Ergänzungsanträge, insbesondere Änderungsdarstellungen im LBP, nicht klar erkennbar. Unklar sei dabei, welche der vorgelegten LBP-Fassungen (Korrektur- bzw. Ergänzungsfassung) verbindlich sei. Die Unterlagen seien nicht auf Vollständigkeit und Durchgängigkeit geprüft worden und daher zurückzuweisen.

Die Planänderungsunterlagen wurden von der Planfeststellungsbehörde vor ihrer Versendung an die Privatbetroffenen, Träger öffentlicher Belange und sonstigen Institutionen, die besondere öffentliche Interessen wahrnehmen, dahingehend geprüft, ob sie die notwendige sogenannte Anstoßfunktion besitzen. Die Vollständigkeit und Widerspruchsfreiheit hat die Planfeststellungsbehörde festgestellt. Die Änderungsunterlagen sind zwar nicht durchgängig leicht verständlich. Dies ist jedoch vor allem der Komplexität des Gesamtvorhabens geschuldet. Es konnte aber aufgrund der vorgelegten Unterlagen eine verlässliche Einschätzung der eigenen Betroffenheit bzw. der Betroffenheit des Zuständigkeitsbereichs der Träger öffentlicher Belange vorgenommen werden. Dies gilt auch für den geänderten LBP. Die Korrekturfassung ist zur Erkennbarkeit der vorgenommenen Änderungen, die Ergänzungsfassung vor allem zur besseren Lesbarkeit erstellt worden. Korrektur- und Ergänzungsfassungen stellen verbindliche Fassungen des LBP dar. Auch die Unterschriften sind in beiden Fassungen an den richtigen Stellen platziert worden. Eine Zurückweisung der Planänderungsunterlagen war - da ihnen keine grundlegenden Mängel anhaften - nicht angezeigt. Die Herausstellung von etwaigen Mängeln und Fehlern dieser Planunterlagen ist gerade auch das Ziel des Beteiligungsverfahrens.

#### 5.8.4 Zeitversetzte Beteiligung zur „Abspaltung der Ostanbindung“ nach vorherigem ergänzendem Anhörungsverfahren zu Standortalternativen

Insbesondere die Gemeinde Großbeeren rügt die Vorgehensweise der Planfeststellungsbehörde wegen der zeitversetzten Verfahrensbeteiligung - erst Beteiligung zur Standortalternativenuntersuchung der Träger des Vorhabens, dann Planänderung zur Abspaltung der Ostanbindung. Bei den Betroffenen sei durch die Standortalternativenuntersuchung der Eindruck erweckt worden, dass der Standort Schöne-

feld aufgrund seiner besonders günstigen schienenmäßigen Anbindung gegenüber stadtfernen Standorten zu bevorzugen sei. Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hätten die Gemeinde Großbeeren zu einer Stellungnahme aufgrund einer falschen Planungsaussage in Kenntnis des veränderten Gegenstands des Planfeststellungsantrags zur Schienenanbindung Ost veranlasst.

Der zeitliche Versatz der Beteiligungen für die Standortalternativenuntersuchung und die Planänderungen resultiert ausschließlich aus sachgerechten Kriterien und verfahrensrechtlichen Stringenzgesichtspunkten, die erfordern, eingereichte Planunterlagen - soweit notwendig - zeitnah auszulegen. Die Ostanbindung des Flughafens ist weiterhin vorgesehen und ihre zukünftige Realisierung dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt worden. Die vorgenommene Abschnittsbildung bei der Schienenanbindung des Flughafens richtet sich maßgeblich nach Zweckmäßigkeitgesichtspunkten. Sie bewirkt die Staffelung in zwei unterschiedliche Planfeststellungsverfahren. Bezüglich der Relevanz der Abtrennung der Ostanbindung für die Alternativenprüfung wird auf den Abschnitt C.I.5.5.2 „Zulässigkeit der Abspaltung der östlichen Schienenanbindung/Abschnittsbildung“, ab Seite 293, sowie auf C.II.5 „Raumordnung und Landesplanung“, ab Seite 367, verwiesen.

## **II Materie-rechtliche Würdigung**

### **1 Entscheidungsreife**

Die ausgelegten Planunterlagen und Gutachten, die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen, die Erkenntnisse aus den Erörterungsterminen, die beigezogenen und nachträglich eingeholten Gutachten, die im Planänderungsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfGBbg eingebrachten Planunterlagen und die sonstigen nachgereichten Unterlagen haben der Planfeststellungsbehörde eingehende und umfassende Kenntnisse über die vorhersehbaren Auswirkungen des Ausbauvorhabens und seiner Folgemaßnahmen vermittelt. Alle vorhersehbaren Beeinträchtigungen und Nachteile, die der Bau und Betrieb des Flughafens für die Beteiligten und Betroffenen mit sich bringen wird, wurden ermittelt. Dies versetzte die Planfeststellungsbehörde in die Lage, über den Antrag auf Planfeststellung zu entscheiden. Weitere Stellungnahmen, Untersuchungen oder Gutachten sowie Erörterungen zur Aufhellung des Sachverhaltes und der möglichen Betroffenheiten waren angesichts des erreichten Sachstandes nicht erforderlich. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens zur Abstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung war nicht erforderlich, weil das Vorhaben den Zielen der Raumordnung entspricht (§ 15 Abs. 2 Nr. 1 ROG; § 15 Abs. 2 Nr. 1 ROG; Art. 10 LPiVertragG).

### **2 Planrechtfertigung**

Das planfestgestellte Vorhaben, insbesondere die Neuanlage der Start- und Landebahn Süd mit einer Länge von 4.000 m und die Anbindung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld über Straße und Schiene, ist vor dem Hintergrund des wachsenden Verkehrsbedarfs und der Schließung der innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof durch die Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes gerechtfertigt und vernünftigerweise geboten.

Die planfestgestellten Ausbaumaßnahmen sind geeignet, die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele zu erreichen. Die Ausbauplanung stellt sicher, dass

- 1) das zu erwartende steigende Verkehrsaufkommen funktionsgerecht bewältigt werden kann (Kapazitätsausweitung),

- 2) nach Abschluss des Ausbaus des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld die innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof geschlossen werden (Ersetzungsfunktion) und dadurch dort
  - a) eine weitgehende Verringerung der Umweltbelastung der dicht besiedelten Flughafenumgebung erreicht und
  - b) das aus der dichten und weitgehend lückenlosen Bebauung in den An- und Abflugbereichen resultierende erhöhte Sicherheitsrisiko reduziert wird.

Die erforderliche Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger wird durch das planfestgestellte Vorhaben sichergestellt. Das planfestgestellte Vorhaben gestattet insbesondere die antragsgemäße

- Erweiterung der Flugbetriebsflächen,
- Erweiterung des Flughafengeländes,
- Errichtung zweier unabhängig voneinander zu betreibenden Start- und Landebahnen,
- Errichtung der erforderlichen Abfertigungsanlagen für Passagiere bzw. Fracht und Funktionsgebäude,
- Verkehrsanbindung Schiene,
- Verkehrsanbindung Straße.

Der Planfeststellungsbeschluss steht unter dem Vorbehalt der endgültigen Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof spätestens nach einer Übergangszeit von sechs Monaten nach Inbetriebnahme der ausgebauten Südbahn.

## 2.1 Grundlagen

Der Plan zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum sogenannten „Single-Airport“ (alleiniger internationaler Verkehrsflughafen der Region Berlin/Brandenburg) muss wegen seiner weitgehenden Auswirkungen auf grundgesetzlich geschützte Rechtsgüter, darunter insbesondere das Grundeigentum, mit den fachplanerischen Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes in Einklang stehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine mit dem öffentlichen Interesse und der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben begründete Planung nicht bereits aus sich heraus gerechtfertigt ist, sondern mit ihren Auswirkungen den Rechten Dritter gegenübergestellt und dabei als vorrangig zu bewerten ist. Dabei ist allerdings nicht darauf abzustellen, dass das Vorhaben „unausweichlich“ ist. Es reicht aus, dass das Vorhaben gemessen an den Zielen des Luftverkehrsgesetzes „vernünftigerweise geboten“ ist (BVerwG in ständiger Rechtsprechung, u. a. BVerwGE 56, 110; BVerwGE 107,142; BVerwGE 114, 364).

## 2.2 Ausgangslage Flughafensystem Berlin

Die Region Berlin/Brandenburg ist gegenwärtig an den nationalen und internationalen Luftverkehr durch den Betrieb der Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld angebunden. Nach der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrt-

unternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs bilden die Flughäfen ein Flughafensystem. Die drei Flughäfen wickeln gegenwärtig etwa 9 % des Flugaufkommens aller deutschen Verkehrsflughäfen ab. Im Rahmen des Ausbauvorhabens sollen die bestehende Start- und Landebahn 07R/25L (Nordbahn neu) flugbetrieblich verbessert und zusätzlich im Süden eine weitere Start- und Landebahn (Südbahn neu) mit 4.000 m Länge neu gebaut werden. Die bestehende Start- und Landebahn 07L/25R (Nordbahn alt) soll geschlossen und zurückgebaut werden.

Mit der Inbetriebnahme des ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld soll der Flughafen Tegel innerhalb einer kurzen Übergangsfrist geschlossen werden. Dementsprechend hat die zuständige Genehmigungsbehörde, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin, die Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel mit Bescheid vom 29.07.2004 mit Aufschub des Eintritts der Wirksamkeit auf sechs Monate nach der luftrechtlichen Gestattung der Betriebsaufnahme des planfestgestellten und ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nach § 44 LuftVZO widerrufen. Die Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof ist von der zuständigen Genehmigungsbehörde mit Bescheid vom 02.06.2004 unter der aufschiebenden Bedingung des Eintretens der Bestandskraft des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses widerrufen worden. Beide Bescheide liegen vor und werden der Planfeststellung zugrunde gelegt.

### 2.2.1 Antragsbegründung

Die Antragsteller begründen das Ausbauvorhaben im Wesentlichen mit Bedarfs- und Kapazitätserfordernissen und stützen sich dabei auf die von ihnen vorgelegte Luftverkehrsprognose (Gutachten M 1). Ausgehend von einer stetig wachsenden Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen sei von einem stetigen Anstieg der Nachfrage auszugehen. Die Zahl der jährlich beförderten Passagiere werde bis 2010 auf 19,1 Millionen pro Jahr und bis zum Jahr 2023 sogar auf 30 Millionen pro Jahr ansteigen. Analog dazu steige die Zahl der Flugbewegungen von 205.000 im Jahr 2007 auf über 300.000 im Jahr 2023. Ein überproportionaler Anstieg werde wegen des derzeitiger eher unterdurchschnittlichen Anteils außerdem beim Frachtaufkommen zu erwarten sein.

Unabhängig vom Verkehrsbedarf rechtfertigen die Antragsteller das Vorhaben mit der „Ersatzfunktion“, die der ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld nach Schließung der innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof einnimmt. Mit der Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof sei eine Entsiegelung von Flächen und nach den Darstellungen des Flächennutzungsplans für den Flughafen Tempelhof die Nutzung weiterer Bereiche als innerstädtische Grünflächen vorgesehen.

Schließlich weisen die Antragsteller darauf hin, dass bei einer Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof der unmittelbare Überflug dicht besiedelter innerstädtischer Bereiche vermieden werde. In der Umgebung des ausgebauten Flughafens Berlin-Schönefeld seien dicht besiedelte Gebiete nicht vorhanden, so dass Überflüge mit gleichen Stör- und Gefährdungspotenzial nicht zu erwarten seien.

Im Sinn einer Umweltbilanz sei festzustellen, dass es durch den Ausbau zwar zu zusätzlichen Belastungen, insbesondere Lärmbelastungen, am Standort des Flughafens Berlin-Schönefeld komme, diese Belastungen jedoch im Verhältnis zu den Entlastungen an den Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof deutlich geringer ausfielen. Dies werde auch durch den LEP SF vom 18.03.1999 bestätigt, der von einer Halbierung der Fluglärmbeeinträchtigten und einer Reduzierung der von potenziellen Störfällen betroffenen Einwohnerzahl auf etwa 5 %, einer Reduzierung der Versiegelung und einer optimalen Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern ausgeht.

### 2.2.2 Aktuelle Situation

Der Verkehrsflughafen Berlin-Tegel wurde 1948 im Zuge der Blockade von Berlin auf dem Gelände eines ehemaligen Raketenschießplatzes mit zunächst einer 2.400 m langen Start- und Landebahn errichtet. Er liegt etwa 8 km vom Zentrum (Berlin Mitte) entfernt. Heute stehen zwei Start- und Landebahnen mit einer Länge von 3.023 m bzw. 2.424 m und einer Breite von je 46 m zur Verfügung. Die beiden Start- und Landebahnen liegen 250 m auseinander. Da sie nicht den erforderlichen seitlichen Abstand aufweisen, ist ein unabhängiger paralleler Start- und Landebetrieb nicht möglich. Dadurch ist die Kapazität des Bahnsystems erheblich eingeschränkt. Im Jahr 1999 waren auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Tegel 124.107 Flugbewegungen zu verzeichnen und ein gegenüber 1998 um 8,1 % gestiegenes Aufkommen von 9.605.415 Passagieren abzufertigen. Hinzu kam 1999 ein Frachtaufkommen von 21.205 Tonnen (zur Entwicklung nach Antragstellung siehe Tabelle am Ende des Kapitels).

Das Gelände des Verkehrsflughafens Berlin-Tempelhof ist am 8. Oktober 1923 für den provisorischen Luftverkehrsbetrieb freigegeben worden; am 21. April 1925 ist die endgültige Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Tempelhof erteilt worden. Mit Beginn des Flugbetriebes der Lufthansa am 6. April 1926 wurde der Flughafen Berlin-Tempelhof zum Zentralflughafen für das Flugnetz der Deutschen Lufthansa. In den Folgejahren ist der Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof kontinuierlich ausgebaut worden, das gilt insbesondere für die Abfertigungsanlagen. Nach den Zerstörungen im Krieg wurde der Flughafen Tempelhof Ende der 40er Jahre wieder instand gesetzt; zunächst wurde eine 1.400 m lange provisorische Start- und Landebahn aus Lochblechplatten angelegt. Zu dieser Start- und Landebahn trat eine parallele zweite Start- und Landebahn hinzu. Heute verfügt der Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof über zwei nebeneinander gelegene Start- und Landebahnen mit einer Länge von 1.840 m bzw. von 2.094 m und einer Breite von je 42,5 m. In Folge einer durch die umliegende Bebauung bedingten weitgehenden Verlegung der Schwellen sind flugbetrieblich auf beiden Bahnen maximal 1.840 m für Starts und maximal 1.749 m für Landungen nutzbar. Auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof waren im Jahr 1999 insgesamt 49.982 Flugbewegungen zu verzeichnen. Das Fluggastaufkommen fiel 1999 gegenüber 1998 um 9,9 % auf 840.893 Passagiere. 1999 sind auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof 166 Tonnen Fracht umgeschlagen worden (zur Entwicklung nach Antragstellung siehe Tabelle am Ende des Kapitels).

Der Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld verfügt über zwei Start- und Landebahnen, von denen die Start- und Landebahn 07L/25R (bestehende Nordbahn) wegen der mit Bescheid vom 16.09.1993 eingeführten geltenden Flugbetriebsbeschränkungen nur eingeschränkt genutzt werden kann. Auf einer Vorfeldfläche von 282.500 m<sup>2</sup> werden gegenwärtig 40 Flugzeugabstellpositionen zur Verfügung gestellt. Mit den vorhandenen Abfertigungsanlagen können etwa 4 Millionen Passagiere pro Jahr abgefertigt werden. Die Kapazitäten der bestehenden Flugbetriebsflächen ermöglichen die Abwicklung eines Passagieraufkommens von über 10 Millionen pro Jahr. Im Jahre 1999 sind auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld 29.304 Flugbewegungen im gewerblichen Verkehr und 14.115 Flugbewegungen im nicht gewerblichen Verkehr zu verzeichnen gewesen, so dass das Aufkommen im Jahre 1999 insgesamt bei 43.419 Flugbewegungen lag. Dies entspricht einem Fluggastaufkommen von insgesamt 1.932.060 im Jahre 1999, hiervon 943.270 im Linienverkehr, 918.115 im Nichtlinienverkehr und 70.675 Passagiere im Transitverkehr (zur Entwicklung nach Antragstellung siehe nachfolgende Tabelle).

Die im gegenwärtigen Ausbauzustand auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld zur Verfügung stehende Kapazität des Start- und Landebahnsystems ist noch nicht ausgeschöpft.

Eine vergleichende Darstellung der Verkehrsleistungen in den Jahren nach der Antragstellung findet sich in der folgenden Tabelle (aufgeführt werden nur die Flugbewegungen im gewerblichen Verkehr):

<b>Jahr Flughafen</b>	<b>2001</b>		<b>2002</b>		<b>2003</b>	
<b>Berlin-Schönefeld</b>	1.915.110	Passagiere	1.688.028	Passagiere	1.750.921	Passagiere
	12.562.000	kg Fracht	13.988.000	kg Fracht	15.053.000	kg Fracht
	27.635	Bewegungen	25.755	Bewegungen	25.549	Bewegungen
<b>Berlin-Tegel</b>	9.909.453	Passagiere	9.879.888	Passagiere	11.104.106	Passagiere
	18.034.000	kg Fracht	15.666.000	kg Fracht	13.884.000	kg Fracht
	125.484	Bewegungen	121.370	Bewegungen	134.395	Bewegungen
<b>Berlin-Tempelhof</b>	774.329	Passagiere	612.867	Passagiere	451.150	Passagiere
	575.000	kg Fracht	479.000	kg Fracht	396.000	kg Fracht
	38.985	Bewegungen	38.185	Bewegungen	28.351	Bewegungen

### 2.2.3 Entwicklungsmöglichkeit der bestehenden Standorte („Null-Variante“)

Bei der Betrachtung der sogenannten „Null-Variante“ ist die Optimierung des bestehenden Flughafensystems Berlin zugrunde zu legen. Darunter ist eine Erhöhung der Luftraum-, Vorfeld- und Abfertigungskapazität sowie eine Verbesserung der landseitigen Erschließung zu verstehen. Dagegen würde eine „Null-Variante“ - anders als bei dem beantragten Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld - nicht den Neubau einer Start- und Landebahn an einem der drei Standorte umfassen. Mit der „Null-Variante“ wäre die maximal erreichbare Kapazität der Start- und Landebahnen in der heutigen Bahnkonfiguration ausgeschöpft. Bezüglich des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld tritt noch die Besonderheit hinzu, dass die bestehende Start- und Landebahn 07L/25R (Nordbahn alt) nicht zu berücksichtigen ist, weil dort ein regulärer Flugbetrieb wegen der Lage unmittelbar westlich vor dem Berliner Stadtteil Bohnsdorf und der daraus resultierenden übermäßigen Lärmbelastung der Anwohner kaum möglich ist. Nach der auf zehn Jahre befristeten Änderungsgenehmigung vom 16.09.1993, verlängert bis zum 31.10.2008 durch Bescheid vom 27.10.2003, darf Nachtflugbetrieb auf der bestehenden Nordbahn bereits jetzt nur noch im Ausnahmefall durchgeführt werden. Tagsüber finden Flugbewegungen entsprechend einer Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnungswesen, der Deutschen Flugsicherung GmbH und der Genehmigungsbehörde im Einverständnis mit dem Flughafenunternehmer nur noch bei unabdingbarer betrieblicher Notwendigkeit statt. Das veraltete, inzwischen unbrauchbare Instrumentenlandesystem der Nordbahn wurde wegen betrieblicher Bedeutungslosigkeit nicht mehr ersetzt.

Demnach ist bei der Beurteilung der Kapazitäten der Start- und Landebahnen aller bestehenden Flughäfen von folgenden Werten auszugehen:

<b>Flughafen</b>	<b>Maximale Flugbewegungen pro Jahr</b>	<b>Durchschnittliche Anzahl Passagiere pro Flugbewegung</b>	<b>Summe Passagiere pro Jahr in Millionen</b>
Tegel	145.000	90	13,1
Tempelhof	137.000	30	4,1
Schönefeld (ohne Nutzung Nordbahn alt)	144.000	110	15,8
Summe	426.000	-	33,0

Demgegenüber liegt die derzeitige Abfertigungskapazität unter Berücksichtigung der vorhandenen Ab-

fertigungsgebäude und sonstigen Infrastruktur deutlich niedriger: So wird am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld beim derzeitigen Ausbauzustand von einer Obergrenze von 4,5 Millionen Passagieren pro Jahr ausgegangen.

Am Verkehrsflughafen Berlin-Tegel sind die vorhandenen Abfertigungskapazitäten mit ca. 11 Millionen Passagieren im Jahr 2001 bei Unterschreitung internationaler Abfertigungsstandards bereits weitgehend ausgeschöpft. Eine signifikante Erhöhung wäre nur noch mittels Neubau weiterer Abfertigungsgebäude bei notwendigerweise gleichzeitiger Erweiterung von Vorfeldflächen denkbar. Die Erweiterung der Abfertigungskapazität des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel würde eine aufwändige Verbesserung der verkehrlichen Anbindung voraussetzen. Eine Schienenanbindung besteht bisher nicht, der Flughafen ist mit einer Zufahrt über die Straße angeschlossen.

Die Abfertigungsanlagen am Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof entsprechen nicht mehr dem Stand der Zeit. So gibt es keine Fluggastbrücken, die das direkte Betreten oder Verlassen des Flugzeuges aus dem bzw. in das Abfertigungsgebäude gestatten. Um- und Ausbaumaßnahmen müssten den für die vorhandenen Gebäude bestehenden Denkmalschutz berücksichtigen. Die vorhandenen Start- und Landebahnen würden die Nutzung des Flughafens auf den Kurz- und Mittelstreckenverkehr mit kleineren Luftfahrzeugen beschränken.

Für die bestehenden Berliner Flughäfen ist ohne größere Ausbaumaßnahmen an einem der Standorte von einer regulären Abfertigungskapazität in dem oben genannten Umfang pro Jahr auszugehen. Daher geht Intraplan in seinem Gutachten zur Plausibilitätsprüfung vorhandener Prognosen für die Entwicklung der Luftverkehrskapazitäten in Berlin-Brandenburg (S. 13 f.) davon aus, dass ein Aufkommen von 33 Millionen Passagieren pro Jahr in der „Null-Variante“ nur dann bewältigt werden könnte, wenn auf allen drei Flughäfen die Abfertigungskapazität erweitert wird. Dies sei durch die gegenwärtige Genehmigungssituation aber voraussichtlich nicht abgedeckt.

Ausgehend von den Erkenntnissen des Gutachtens wären mit einer Optimierung des bestehenden Flughafensystems folgende Auswirkungen verbunden:

- An- und Abflugrouten müssten neu geordnet werden. Das setzte wiederum voraus, dass Lärm- und Sicherheitsaspekte (Flüge über bewohntem Gebiet) einer Kapazitätserweiterung untergeordnet werden. Dies hätte zur Folge, dass voraussichtlich mehr Menschen von Fluglärm, Luftschadstoffen und einem Absturzrisiko betroffen wären als heute.
- Die heutige landseitige Anbindung der drei Flughäfen würde nicht ausreichen, das maximale Verkehrsaufkommen der „Null-Variante“ zu bewältigen. Die landseitige Anbindung von Schönefeld müsste auch bei einer „Null-Variante“ verbessert werden. Zusätzliche Investitionen wären auch für Tegel erforderlich, u. a. eine Erweiterung der Straßenanbindung und Verbesserung der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, ggf. auch ein Schienenverkehrsanschluss (U-Bahn oder S-Bahn). Auch in Tempelhof wären weitere Baumaßnahmen notwendig, um die landseitige Kapazität zu erhöhen (z. B. direkter U-Bahn-Zugang zum U-Bahnhof Platz der Luftbrücke).
- Die Umweltbelastung (z. B. Lärm, Luftschadstoffe) würde durch den zu erwartenden erheblichen Verkehrszuwachs vor allem auf den zentralen Flughäfen Tegel und Tempelhof (theoretische Kapazität von Tempelhof ist viermal höher als das Aufkommen 2001) ohne Ausbau von Schönefeld im dichtbesiedelten Berlin erheblich zunehmen. Bei einer vollständigen Verlagerung des Verkehrs nach Schönefeld, wie mit dem Planfeststellungsantrag beabsichtigt, würde die Umweltbelastung dort zwar auch erheblich zunehmen, im Saldo aber weitaus weniger Menschen betreffen.

#### 2.2.4 Abdeckung des Verkehrsbedarfs mit Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum „Single-Airport“

Mit dem Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum sogenannten „Single-Airport“ wird der für die Region Berlin/Brandenburg durch die Verkehrsprognose ermittelte Verkehrsbedarf abgedeckt. Die Eröffnungskapazität des auszubauenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld soll 20 Millionen Passagiere und rund 230.000 Flugbewegungen pro Jahr betragen. Die Abwicklung dieses Verkehrs am Standort Berlin-Schönefeld setzt bereits den funktionierenden Betrieb eines unabhängigen Parallelbahnsystems voraus.

Der endgültige Ausbau mit allen Abfertigungsanlagen soll den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld in die Lage versetzen, ein Passagieraufkommen von mindestens 30 Millionen Fluggästen pro Jahr und ein Bewegungsaufkommen von rund 360.000 pro Jahr abzuwickeln. Entsprechend der Verkehrsprognose (Gutachten M 1) wächst der gesamte Berliner Luftverkehr von 11 Millionen Fluggästen im Jahr 1996 auf 17 Millionen im Jahr 2007 und auf 30 Millionen im Jahr 2023. Nach der gutachterlichen Stellungnahme von Intraplan werden diese Werte bereits im Jahr 2017 erreicht.

#### 2.2.5 Ersetzungsfunktion des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nach Schließung der Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof

Neben der Befriedigung des Verkehrsbedarfs wird der Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin Schönefeld im Wesentlichen mit einer notwendigen Ersetzungsfunktion für die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof begründet. Dabei wird im Wesentlichen auf Gesichtspunkte des Immissionsschutzes verwiesen. So werden für den Flughafen Berlin-Tegel für das Jahr 2003 innerhalb der 67-dB(A)-Lärmkontur des nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm berechneten äquivalenten Dauerschallpegels 6.000 betroffene Anwohner und innerhalb der 62-dB(A)-Lärmkontur 106.000 betroffene Anwohner angegeben. Bei dem Flughafen Berlin-Tempelhof ist danach mit 3.000 betroffenen Anwohnern in der 67-dB(A)-Lärmkontur und 28.000 Anwohnern in der 62-dB(A)-Lärmkontur zu rechnen. Insgesamt sind im Umfeld der Flughäfen Tegel und Tempelhof in der 67-dB(A)-Lärmkontur 9.000 und in der 62-dB(A)-Lärmkontur 134.000 Anwohner betroffen, mit Inbetriebnahme des Ausbaus in Schönefeld werden es dort, wiederum bezogen auf die 67-dB(A)-Kontur bzw. 62-dB(A)-Kontur, rund 670 bzw. 14.000 Anwohner (Eröffnungskapazität), für den Prognosehorizont des Endausbaus rund 3.000 bzw. 31.000 Anwohner (Gutachten M 3) sein.

Die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Anwohner sinkt in der Region Berlin/Brandenburg somit um ca. 100.000 bei Nutzung des ausgebauten Flughafens Berlin-Schönefeld als „Single-Airport“ und Schließung der innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof.

Bei den innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof sind zusätzlich die Auswirkungen des flughafeninduzierten Straßenverkehrs einzubeziehen. Beim Flughafen Berlin-Tegel muss außerdem berücksichtigt werden, dass keine direkte Anbindung an die U-Bahn besteht und damit der gesamte Zubringerverkehr über die Straße abgewickelt wird. Hinsichtlich der Belastung mit Luftschadstoffen ergibt sich eine der Lärmbelastung vergleichbare Situation.

Die Bevölkerungskonzentration in der Umgebung der innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof, insbesondere entlang der An- und Abfluggrundlinien, ist um ein Vielfaches höher als beim Flughafen Schönefeld. Unter dem Gesichtspunkt der Flugsicherheit resultiert daraus ein höheres Risiko in den dicht besiedelten An- und Abflugbereichen unmittelbar vor Kopf der Start- und Landebahnen, in denen

statistisch gesehen die größte Unfallwahrscheinlichkeit besteht. Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen im Abschnitt C.II.7.1.5.1 „Sicherheitsanalyse“, ab Seite 423, verwiesen.

## 2.2.6 Entwicklung nach Abschluss des Ausbaus

Nach Abschluss des Ausbaus besitzt der Flughafen Berlin-Schönefeld entsprechend dem Antrag eine Kapazität von 30 Millionen Passagieren und wenigstens 360.000 Flugbewegungen pro Jahr. Nach Berechnungen von Intraplan (Plausibilitätsprüfung vorhandener Prognosen, S. 18) wird das unabhängige 2-Bahnen-System insgesamt 90 Bewegungen pro Stunde ermöglichen. Im Passagierverkehr werden diese 90 möglichen Bewegungen nicht ganztägig ausgenutzt. In den Nachtstunden finden nur wenige Passagierflüge, hauptsächlich Touristikflüge, statt. Als Rechenhilfe für die Bestimmung der Leistungsfähigkeit hat sich die Annahme eines 14-stündigen Betriebs eines Flughafens mit maximaler Bewegungsanzahl bewährt. Bei 14 Stunden Maximalbetrieb pro Tag ergeben sich 450.000 Bewegungen pro Jahr. Bei durchschnittlich 100 Passagieren je Flug (Flugzeuggröße Airbus A 320) errechnen sich ca. 45 Millionen Passagiere pro Jahr als theoretische Leistungsfähigkeit für den ausgebauten Flughafen. Mit Errichtung der zwei, unabhängig voneinander zu betreibenden Start- und Landebahnen würde damit eine Kapazitätsreserve bis weit in die Zukunft bestehen.

## 2.2.7 Anträge auf Schließung der Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof

Im Hinblick auf die geplante Ersetzungsfunktion des Ausbauvorhabens und zur Befriedigung des erwarteten Verkehrsbedarfs hat die BFG als Unternehmen der FBS (früher BBF) entsprechend dem sogenannten Konsensbeschluss der Gesellschafter vom 28.05.1996 mit Schreiben vom 29.12.1997 die Schließung des Verkehrsflughafens Berlin-Tempelhof beantragt und diesen Antrag mit Datum vom 20.05.2003 dahin gehend modifiziert, dass

- 1) die BFG mit Ablauf des 30.10.2004 gemäß § 45 Abs. 1 Satz 3 LuftVZO mit Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit von der Betriebspflicht für den Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof befreit wird,
- 2) die durch § 2 Abs. 5 des Sechsten Überleitungsgesetzes vom 25.09.1990 fingierte luftrechtliche Genehmigung und Planfeststellung des Flughafens Berlin-Tempelhof um eine auflösende Bedingung ergänzt wird, die mit „Ablauf der ersten auf die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses für die Süderweiterung des Flughafens Berlin-Schönefeld folgenden vollständigen Flugplanperiode“ wirksam werden soll. Die auflösende Bedingung soll unter dem Vorbehalt stehen, dass der zu erwartende Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld einen Parallelflugbetrieb auf einer zusätzlichen, mindestens 4.000 m langen Südbahn ermöglicht und die zugelassene tägliche Betriebsdauer nicht hinter der gegenwärtigen des Verkehrsflughafens Berlin-Tempelhof zurückbleibt.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin hat als die zuständige luftrechtliche Genehmigungsbehörde mit Bescheid vom 02.06.2004 den Widerruf der Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Tempelhof unter der aufschiebenden Bedingung des Eintritts der Bestandskraft des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld mit Süderweiterung in Form einer zusätzlichen, mindestens 4.000 m langen Südbahn und zugleich die Befreiung der BFG als Flughafenunternehmer von der Betriebspflicht mit Wirkung ab dem 31.10.2004 verfügt.

Weiterhin hat die BFG mit Datum vom 16.11.2001 zum Verkehrsflughafen Berlin-Tegel folgenden Antrag gestellt:

„Die luftrechtliche Genehmigung und die luftrechtliche Planfeststellung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel werden sechs Monate nach Inbetriebnahme der bestandskräftig festgestellten Erweiterung der künftigen Nord- und heutigen Südpiste des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und der bestandskräftigen Planfeststellung der künftigen Südpiste des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld mit einer Länge von 4.000 m nebst Vorfeldern, hochbaulichen Anlagen und Verkehrserschließung rechtsunwirksam.“

Der Antrag wird von der BFG mit dem gestellten Planfeststellungsantrag zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld begründet. Dabei wird die lagebedingte fehlende Erweiterungsmöglichkeit des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel angeführt, die insbesondere einen Ausbau des Start- und Landebahnsystems zur restriktionsfreien Abwicklung von Interkontinentalverkehr unmöglich macht.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin hat als die zuständige luftrechtliche Genehmigungsbehörde mit Bescheid vom 29.07.2004 die folgende Entscheidung getroffen:

„Die Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel (TXL) wird widerrufen.“

Der Widerruf wird mit Ablauf von sechs Monaten wirksam, nachdem die Verlängerung der künftigen Start- und Landebahn 07L/25R (Nord- und heutigen Südbahn) auf 3.600 m Länge und der Neubau der künftigen Start- und Landebahn 07R/25L (Südbahn) des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (SXF) mit einer Länge von mindestens 4.000 m funktionsfähig in Betrieb genommen worden ist.

Die Gestattung der Betriebsaufnahme wird gemäß § 44 Abs. 2 LuftVZO in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht.“

#### 2.2.8 Zusammenfassende Bewertung der Planfeststellungsbehörde

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist das Ausbauprojekt unter Berücksichtigung einerseits der dem Antrag zu Grunde gelegten prognostizierten Verkehrsentwicklung und andererseits der angestrebten Ersetzungsfunktion vernünftigerweise geboten und damit gerechtfertigt.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt dabei die Auffassung, dass sich der nach der Verkehrsprognose ergebende künftige Luftverkehrsbedarf von der gegenwärtigen Situation ausgehend sachgerecht nur durch den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum „Single-Airport“, nicht jedoch durch den Ausbau aller drei Flughäfen, bewältigen lässt. Dabei ist die geplante Konzentration des Luftverkehrs der Region Berlin/Brandenburg, der bisher durch die langjährige Teilung Berlins und Deutschlands auf drei Flughäfen aufgeteilt war und unter heutigen Gesichtspunkten überholt ist, an diesem einen Standort unter luftverkehrlichen Gesichtspunkten in mehrfacher Hinsicht sinnvoll und wird insbesondere den von §§ 6 und 2 LuftVG vorausgesetzten fachplanerischen Zielsetzungen und in § 6 Abs. 2 LuftVG genannten Anforderungen gerecht.

So wird der ausgebauter Flughafen Berlin-Schönefeld den Flugbetrieb mit allen Flugzeuggrößen gestatten und außerdem, bezogen auf das bestehende Flughafensystem, erstmals mit Start- und Landebahnlängen von mehr als 3.500 m einen Flugbetrieb mit Flugzeugen gestatten, die im Interkontinentalverkehr typischerweise eingesetzt werden. Damit konzentrieren sich alle Verkehrssegmente auf einen Ort. Die bisherige Verteilung des Verkehrs auf die drei Flughäfen wird den künftigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Allein der zukünftig erwartete Umsteigerverkehr mit einem Anteil bis zu 10 % bei 30 Millionen Passagieren pro Jahr würde unvermeidbar die durch den Innenstadtbereich führenden Verkehrsverbindungen zwischen den Flughäfen des Flughafensystems Berlin stark belasten.

Aufgrund der lagebedingten Grenzen für eine Erweiterung der Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof ist es nicht möglich, die Start- und Landebahnen so auszubauen, dass sie von Flugzeugen aller Größen genutzt werden können. Eine Segmentierung des Verkehrs ergäbe sich daher aus der Flugzeuggröße bzw. den Entfernungen der anzufliegenden Ziele. Allein der beantragte Ausbau des gewählten Standorts erlaubt die Herstellung eines unabhängig benutzbaren Parallelbahnsystems mit aus flugbetrieblicher Sicht optimaler Auslastbarkeit, da An- und Abflüge, Starts und Landungen auf beiden Bahnen gleichzeitig durchgeführt werden dürfen.

Zugleich verbessern sich Umweltbilanz sowie Sicherheitsgesichtspunkte. Die Zahl der Fluglärm- und Schadstoffbetroffenen wird trotz Verdoppelung des Passagieraufkommens deutlich zurückgehen. Der ausgebaute Flughafen Berlin-Schönefeld wird insgesamt nur ca. 98,3 % der addierten Gesamtfläche der bisher bestehenden drei Flughäfen umfassen, obwohl dabei die Abfertigungskapazität verdoppelt wird. Schließlich werden nach dem Ausbau An- und Abflüge über dicht besiedelte innerstädtische Bereiche vermieden, wodurch sich die Sicherheit des Luftverkehrs erhöht, das Unfallrisiko für Anwohner verringert und die Zahl der von Lärm und Luftschadstoffen betroffenen Anwohner deutlich sinkt.

Voraussetzung für eine Zulassung des Ausbauplans ist die Schließung der innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof, da die mit dem Ausbau des Standorts Schönefeld letztlich angestrebte Errichtung von Abfertigungskapazitäten für 30 Millionen Passagiere pro Jahr, der Ausbau der Frachtabfertigungsanlagen und der Bau einer neuen Südbahn vernünftigerweise nur dann geboten und damit gerechtfertigt sind, wenn der in dieser Höhe zu erwartende Bedarf ausschließlich an diesem einen Standort befriedigt wird.

Bei dieser Verknüpfung ist das verfahrensrechtliche Problem zu lösen, dass die Luftfahrtbehörden zweier Länder, für Berlin die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Genehmigungsbehörde der Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof, für Brandenburg das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr als Planfeststellungs- und Genehmigungsbehörde des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, für die Durchführung der jeweiligen Verfahren zuständig sind. Außerdem werden die Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof von der BFG betrieben, die zwar ebenfalls der inzwischen mit der FBS vollständig verschmolzenen BBF als Muttergesellschaft gehörte, aber nicht Antragsteller im Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ist. Nach der Verschmelzung der BBF mit der FBS aufgrund des Verschmelzungsvertrages vom 27.08.2003 mit Übertragung des Vermögens der BBF als Ganzes und ohne Abwicklung der BBF ist die BFG zur Tochtergesellschaft der FBS geworden (Eintrag im Handelsregister vom 02.10.2003).

Zur Abstimmung der notwendigen Verfahrensschritte wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern beider Luftfahrtbehörden eingerichtet, die zu folgenden Ergebnissen gekommen ist:

- 1) Da die Schließung der Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof ein tragender Bestandteil der Planrechtfertigung des Ausbaivorhabens ist, muss die Schließungsverfügung für die Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorliegen.
- 2) Die Schließungsverfügungen für die Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof müssen aus Sicht der Berliner Genehmigungsbehörde mit der Bedingung einer Betriebsaufnahme der neu gebauten Südbahn des ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gemäß § 44 Abs. 1 LuftVZO zuzüglich einer Phase des Übergangs von etwa sechs Monaten verknüpft werden, um in jedem Fall die Deckung des Luftverkehrsbedarfs der Region sicherzustellen.

- 3) Durch die Anknüpfung des Wirksamwerdens der Schließungsverfügungen an die Inbetriebnahme des ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld wird vermieden, dass Inhalte der Planfeststellung des Ausbauvorhabens in die als nicht förmliche Verwaltungsverfahren durchzuführenden Schließungsverfahren eingebracht werden. Andererseits ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde spätestens nach Erlass der Schließungsverfügung sichergestellt, dass weder bezüglich der Berliner Genehmigungsbehörde noch der inzwischen mit der FBS verschmolzenen BBF gehörenden BFG als Genehmigungsinhaber für beide Flughäfen ernsthafte Zweifel an dem verfolgten Ziel einer endgültigen Schließung der beiden Verkehrsflughäfen bestehen.

Nach dem Vorliegen der Bescheide der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur Schließung des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel vom 29.07.2004 und des Verkehrsflughafens Berlin-Tempelhof vom 02.06.2004 ist davon auszugehen, dass spätestens sechs Monate nach der Gestattung der Betriebsaufnahme der neuen Südbahn des ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gemäß § 44 LuftVZO, die längstens für den Umzug und eine kurze Zeit des Probebetriebs benötigt werden, und Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses die Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel aufgehoben und damit der Flughafen dauerhaft außer Betrieb genommen ist. Die zusätzlich im Bescheid an das Eintreten der Bedingung geknüpften Voraussetzungen bezüglich der Beschaffenheit und der Benutzbarkeit der Südbahn entsprechen dem Inhalt des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses. Die endgültige Schließung des Flughafens Berlin-Tempelhof wird an einen mit großer Wahrscheinlichkeit früher gelegenen Zeitpunkt, den Eintritt der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses für die Süderweiterung des Flughafens Berlin-Schönefeld, geknüpft, so dass auch insoweit den Anforderungen an die Planrechtfertigung Genüge getan ist.

Allerdings verbleibt bis zum Eintritt der Bestandskraft der beiden Schließungsverfügungen ein nicht vollständig zu beseitigender Rest an Ungewissheit für die Planfeststellungsbehörde. So ist nicht gänzlich ausgeschlossen, dass mögliche Klagen Drittbetroffener - dazu zählen vorrangig die dauerhaften Nutzer der Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof - gegen die Schließungsverfügungen gewisse Modifikationen oder im ungünstigsten - nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht anzunehmenden - Fall sogar ihre Aufhebung nach sich ziehen. Die Berliner Genehmigungsbehörde wird in einem solchen Fall mit der BFG als dem Inhaber der Genehmigungen zu prüfen haben, inwieweit sich das zur Rechtfertigung des Ausbauvorhabens vorgegebene Ziel der Konzentration des Luftverkehrs am Standort Schönefeld durch Nachbesserungen doch noch erreichen lässt und die erforderlichen Verfahrensschritte vornehmen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergeben sich keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorliegenden Schließungsverfügungen der zuständigen Berliner Genehmigungsbehörde, insbesondere des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel, nicht vollzogen werden. Seitens der BFG wurde der Antrag auf Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof mit dem zur Planfeststellung beantragten Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld folgerichtig begründet. Da der ausgebaute Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld den gesamten zukünftigen Luftverkehrsbedarf der Region an einem Standort befriedigen kann, wäre das Offenhalten eines oder beider innerstädtischen Flughäfen bereits unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht durchführbar. Dies lässt sich bereits an der auf hohe Defizite gestützten Begründung zum Antrag auf vorzeitige Schließung des Verkehrsflughafens Berlin-Tempelhof erkennen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist auch nicht eine endgültige Verhinderung der Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempel aufgrund gerichtlicher Aufhebung zu erwarten, da an der Rechtmäßigkeit des letztlich verfolgten Zieles der Ersetzung der beiden innerstädtischen Flughäfen durch den „Single-Airport“ keine Zweifel bestehen.

## 2.2.9 Einwendungen

Verschiedene Einwendungen gegen die Planrechtfertigung haben folgende Punkte zum Gegenstand:

### 2.2.9.1 Finanzierbarkeit bzw. Realisierbarkeit des Vorhabens

Es wird eingewendet, das Vorhaben sei vorwiegend unter finanziellen Gesichtspunkten nicht realisierbar, da die erforderlichen Mittel für den Ausbau bei den Gesellschaftern nicht zur Verfügung stehen. Dabei wird auch auf die schlechte Haushaltslage der öffentlichen Hand verwiesen.

Die Einwendungen sind nicht begründet.

Ein Planfeststellungsbeschluss regelt nicht die Art und Weise der Finanzierung eines Vorhabens, noch fließt diese in die fachplanerische Abwägung ein (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555).

Einen tatsächlich bestehenden Mangel der Finanzierbarkeit eines Vorhabens dürfte die Planungsbehörde allerdings nicht ignorieren (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.11.1989 - BVerwGE 84, 123, Urteil vom 20.05.1999, a. a. O.). Es liegen jedoch keine Umstände vor, die es als ausgeschlossen erscheinen lassen, dass das planfestgestellte Vorhaben innerhalb der Gültigkeitsdauer eines Planfeststellungsbeschlusses, notfalls nach seiner möglichen Verlängerung, verwirklicht werden wird.

Die den Antrag stellenden Gesellschaften (FBS GmbH, DB Station und Service AG sowie DB Netz AG) gehören mittelbar vollständig der öffentlichen Hand. Die Beteiligungen an der FBS bemessen sich wie folgt: Bund: 26 %, Land Berlin: 37 %, Land Brandenburg: 37 %. Die zum Zeitpunkt der Antragstellung noch betriebenen Privatisierungsbemühungen wurden inzwischen eingestellt, wie die FBS mit Schreiben vom 13.08.2003 auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde erklärt hat. Die FBS weist in ihrem Schreiben darauf hin, dass die Gesellschafter mit Beschluss vom 22.05.2003 übereinstimmend erklärt haben, „dass auch nach Beendigung des Privatisierungsverfahrens der Konsensbeschluss vom 28.05.1996 weiterhin ohne Einschränkungen gültig bleibt, wobei eine Privatisierung der BBF (Anmerkung: Mit Verschmelzungsvertrag vom 27.08.2003 durch Übertragung des gesamten Vermögens ohne Abwicklung mit der FBS verschmolzen) derzeit nicht umsetzbar erscheint“. Die Gesellschafter der damaligen BBF, jetzt FBS, 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 Umsiedelungsverfahrens zur Gemeinde Diepensee und von Teilen der Gemeinde Selchow auf der Basis der bestehenden Umsiedelungsverträge sowie für Flächensicherungsmaßnahmen für den Flughafen BBI und dessen verkehrliche Erschließung gilt“.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegen nach alledem keine Anhaltspunkte dafür vor, dass das Ausbauvorhaben aus finanziellen oder tatsächlichen Gründen von den Antragstellern nicht umgesetzt werden kann oder wird.

Aus der Tatsache, dass die Träger des Vorhabens der öffentlichen Hand gehören und dass seitens der Gesellschafter der ernsthafte Wille zur Umsetzung des Projekts erklärt wurde, ist auf seine Finanzierbarkeit zu schließen. Darauf, dass sich dies bereits in konkreten Ansätzen in den jeweiligen Haushalten der beteiligten öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder in konkreter Investitions- und Finanzierungsplanung der Träger des Vorhabens niederschlägt, kommt es nicht an. Insoweit ist vielmehr auf die entsprechenden Erklärungen der Gesellschafter und deren bisheriges schlüssiges Handeln abzustellen. Abgesehen von den zur Umsetzung des Projekts abgegebenen Erklärungen der Gesellschafter der

FBS und den bisher im Vorfeld erbrachten Planungsleistungen wurden bereits die vom Antrag vorgesehenen Umsiedelungen im Einvernehmen mit den Betroffenen weitgehend abgeschlossen. Angesichts dessen bestehen am Umsetzungswillen der Gesellschafter keine Zweifel.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang außerdem, dass der Bund in seiner Flughafenkonzeption (Stand August 2000), Anlage 5 „Konzept für die Kapazitätsentwicklung des dezentralen Flughafensystems in Deutschland“ unter dem Kapitel „Kapazitätsengpässe und Bewertung des Bundes“ (Tabelle Nr. 5, S. 67) die „Kapazitätsbereitstellung für mindestens 30 Millionen Fluggäste p. a.“ und damit die „Beseitigung des gegenwärtig in Berlin bestehenden Kapazitätsengpasses“ als besonders dringlich eingestuft hat. Diese Einstufung unterstreicht nicht bloß die Dringlichkeit der Planung. Ihr kommt auch Bedeutung für die Finanzierbarkeit zu. Bereits diese Aufnahme in den Bedarfsplan lässt sich als Anzeichen dafür werten, dass die Finanzierung gesichert ist (vgl. zuletzt BVerwG, Urteil vom 22. Januar 2004, Az.: 4 A 32/02 mit weiteren Hinweisen auf ständige Rechtsprechung).

Eine andere Beurteilung ergibt sich auch nicht aus einer bekannt schwierigen Haushaltslage einzelner Gesellschafter der FBS. Abgesehen davon, dass ein Teil der Ausbaukosten von den Antragstellern aus den laufenden Betriebseinnahmen der bestehenden Flughäfen aufgebracht werden soll, besteht zudem die Möglichkeit einer Vorfinanzierung über durch Bürgschaften der Gesellschafter abgesicherte Kredite. Der verbleibende Finanzierungsbedarf wird in Form von Eigenmittelzuschüssen der Gesellschafter abzudecken sein. Insoweit wird auf die ergänzende Stellungnahme der FBS vom 15.06.2004 verwiesen.

Darüber hinaus sind mögliche negative Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (vgl. im Einzelnen BVerwG NVwZ 2000, S. 555 ff.).

#### 2.2.9.2 Offenbleiben der Berliner Flughäfen

Es wird eingewandt, dass keine Regelungen zur Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof beantragt seien, obwohl die Begründung des Antrags darauf fuße. Weiterhin wird eingewendet, die Schließung sei nicht wirklich beabsichtigt, ferner die Flughäfen Berlin-Tegel oder Berlin-Tempelhof würden entgegen der ursprünglichen Absicht doch offen gehalten. Auch zeige ein zwischenzeitlich weiter betriebener Ausbau des Flughafens Berlin-Tegel, dass der Verkehrsbedarf auf der Grundlage der vorhandenen Flughäfen befriedigt werden könne.

Den Einwendungen ist im Grundsatz damit Rechnung getragen, dass im Zeitpunkt des Erlasses die Schließungsverfügungen für die Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel vorliegen. Soweit sie mehr verlangen, sind sie nicht begründet.

Die Planfeststellungsbehörde selbst ist nicht zuständig für die Genehmigung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof, da diese auf dem Territorium des Landes Berlin liegen. Es ist ihr daher aus Rechtsgründen verwehrt, Regelungen zur Schließung zu treffen. Wie dargelegt ist es aber ausreichend, dass die Berliner Genehmigungsbehörde auf entsprechenden Antrag der BFG die Schließung der beiden Flughäfen beschieden hat. Unter diesen Gesichtspunkten ist auch nicht an der Ernsthaftigkeit der beabsichtigten Schließungen zu zweifeln. Der von Einwendern angesprochene Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel in Form von geringfügigen Erweiterungen der Abfertigungsanlagen wird ausdrücklich und nachvollziehbar als Zwischenlösung zur Bewältigung der steigenden Verkehrsnachfrage bis zur Inbetriebnahme des ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gestaltet.

### 2.2.9.3 Sonstiges

Weitere Einwendungen rügen einen Mangel der Planrechtfertigung, alternative Standorte seien nicht ausreichend geprüft und bewertet worden. Die Alternativenprüfung ist jedoch nicht Gegenstand der Planrechtfertigung, sondern im Rahmen der Abwägung zu prüfen. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Alle übrigen Einwendungen zur Planrechtfertigung sind nicht näher konkretisiert und deshalb nicht zu berücksichtigen.

## 2.3 Schienenanbindung

Die Planfeststellung der Schienenanbindung einschließlich der Errichtung des unterirdischen Bahnhofs ist gemäß § 78 Abs. 1 VwVfGBbg mit der Planfeststellung des Ausbauprojekts für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld verbunden und bedarf ebenfalls der Planrechtfertigung.

### 2.3.1 Antragsbegründung

Die Antragsteller begründen die Schienenanbindung mit den aus den prognostizierten Fluggastzahlen abgeleiteten Fahrgast- und Zugzahlen für den flughafenbezogenen Schienenverkehr.

Ausgangspunkt ist die in dem Verkehrskonzept zum Flughafen Berlin-Schönefeld erstellte Luftverkehrsprognose (vgl. C.II.4 „Luftverkehrsbedarf“, ab Seite 350). Danach ist mit einer stetig wachsenden Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen und einem permanenten Anstieg des jährlichen Passagieraufkommens auf 19,1 Millionen bis 2010 und mit einer Zielgröße von 30 Millionen Passagieren pro Jahr bis 2023 zu rechnen. Unter Zugrundelegung dieser Prognose sowie der verkehrs- und umweltpolitischen Forderung, einen Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen von 50 % anzustreben, wird mit einem Anteil des Schienenverkehrs zwischen 40 und 50 % des Verkehrsaufkommens gerechnet.

Der mit dem bestehenden Schienensystem erbringbare Zubringerverkehr zum Flughafen kann nicht die verkehrspolitisch gewollte Aufgabenstellung erfüllen, den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld mit seiner künftig herausragenden Bedeutung für den Flugverkehr bedarfsgerecht und qualitativ hochwertig anzubinden. Die Erweiterung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur ist daher unabdingbar. Die planfestgestellten Maßnahmen sind notwendige Voraussetzungen, um die Fern- und Regionalbahnanbindung sowie die S-Bahn-Anbindung kapazitätsgerecht zu erweitern.

Zur Antragsbegründung im Einzelnen wird ergänzend auf den Erläuterungsbericht zur Verkehrsanbindung Schiene verwiesen (s. Antrag, Band D 1).

### 2.3.2 Aktuelle Situation

Der bestehende Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld liegt am südlichen Berliner Außenring zwischen dem Kreuz Glasower Damm und dem Grünauer Kreuz. Wie die Träger des Vorhabens zutreffend dargelegt haben, ist der Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld mit den zum vorhandenen Abfertigungsterminal führenden Zubringerverkehren bereits jetzt nicht mehr in der Lage, die Anforderungen des Flugverkehrs an eine bedarfsgerechte schienenseitige Erschließung zu erfüllen. Im derzeitigen Zustand bestehen erschwerte und zeitaufwändige Umsteigebeziehungen vom Bahnhof zum Flughafenterminal. Diese Erschwernisse bei der Erschließung des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln haben die

verkehrs- und umweltpolitisch unerwünschte Folge, dass der Flughafen weitgehend vom Individualverkehr angefahren wird.

### 2.3.3 Künftige Verkehrsanbindung des Flughafens

Mit einer zweigleisigen Durchbindung der Trasse zwischen dem Berliner Außenring zum Flughafenbahnhof und zur Görlitzer Bahn wird eine flexiblere Nutzung der Berliner Eisenbahninfrastruktur erzielt und betriebliche Engpässe, die sich bei Beibehaltung der vorhandenen Infrastruktur ergeben würden, können vermieden werden.

Die Schienenanbindung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ist in zwei Planungsabschnitte unterteilt. Den ersten Abschnitt bildet die hier planfestgestellte Anbindung in westlicher Richtung, die etwa zu einem Drittel bereits den Ostabschnitt mit umfasst. Gemäß dem Antrag der Bahn wurde für die Ostanbindung ab Baukilometer 10,8+30 nachträglich ein eigener Planfeststellungsabschnitt gebildet, weil Entscheidungsreife noch nicht geben war. Die Auswahl der Abschnittsgrenze orientiert sich an dem durch den Neubau der BAB 113n gesetzten Zwangspunkt der Autobahnbrücke über die östliche Schienenanbindung. Zu den näheren Einzelheiten wird auf den Abschnitt C.I „Verfahrensrechtliche Bewertung“, ab Seite 283, verwiesen.

Um den Schienenpersonenverkehr und den Flugverkehr durch kurze Wege miteinander zu verbinden, ist der neue Flughafenbahnhof unmittelbar unter dem Abfertigungsterminal angeordnet und von allen Bahnsteigen direkt mit diesem verknüpft. Der Flughafenbahnhof kann von allen bestehenden Zugattungen angefahren werden und ist an dem prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der Schiene nach dem Endausbau des Flughafens ausgerichtet. Die mit der Bahn anreisenden Flugpassagiere aus den Hauptaufkommensgebieten Berlin und Brandenburg benutzen hauptsächlich den S-Bahn und Regionalverkehr (siehe dazu auch Punkt 1.1.5 des Erläuterungsberichts Verkehrsanbindung Schiene, Antrag, Band D 1). Dem ICE-Verkehr aus entfernt liegenden Aufkommensgebieten wird durch die planfestgestellten Bahnsteiglängen von 405 m Rechnung getragen.

Zudem wird der Güteranschluss über die Strecke Berlin-Grünau - Berlin-Schönefeld Süd neu gestaltet und an die Anforderungen des größeren Frachtumschlages angepasst.

### 2.3.4 Anbindung an das bestehende und weiterführende Schienennetz

Die planfestgestellte Schienenverbindung ist im Zusammenhang mit dem bestehenden und weiterführenden Schienennetz zu sehen. Sie verknüpft und kanalisiert die Schienenverkehrsströme und schafft eine kapazitätsgerechte Fernverkehrsanbindung. Mit ihr wird die Anbindung an das übergeordnete Schienennetz, u. a. die Dresdner Bahn und die Görlitzer Bahn über den Berliner Außenring als verteilendes Netzelement und die das Land Brandenburg erschließenden, aus Berlin herausführenden Radialstrecken sichergestellt.

Die Dresdner Bahn ist Teil des für den Eisenbahnknoten Berlin im zentralen Bereich entwickelten und gegenwärtig in der Entstehung befindlichen sogenannten „Pilzkonzepts“. Der Knoten Berlin ist Bestandteil des Bedarfsplanes für Bundesschienenwege und in der Anlage zu § 1 BSchwAG Ziff. 1b (vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben) als Nr. 28 aufgeführt. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung wird zusätzlich untermauert durch den von der Bundesregierung aufgestellten Bundesverkehrswegeplan 2003, in dem Berlin als Großknotenbereich ausgewiesen ist (siehe Bundesverkehrswegeplan 2003, Beschluss der Bundesregierung vom 2. Juli 2003, S. 73, Abb. 7).

Nach den Planungen der Bahn wird die Anhalter Bahn bis zum Jahr 2006 als erste Ausbaustufe des „Pilzkonzepts“ fertiggestellt. Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses vom 12.08.2002 für den Planfeststellungsabschnitt 1 der Anhalter Bahn ist auch die Trassierung der Dresdner Bahn in ihrem nördlichen Bereich bis zum Bahnhof Papestraße. Die Baumaßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung. Südlich des S-Bahnhaltepunktes Priesterweg, ab km 6,062 beginnt der Planfeststellungsabschnitt 1 zum Ausbau der Dresdner Bahn. Für den Ausbau der Dresdner Bahn sind drei Planfeststellungsverfahren anhängig, davon zwei im Land Berlin und eines im Land Brandenburg. Gegenstand des Planfeststellungsabschnittes 3 ist eine Verbindungskurve von der Dresdner Bahn zum Berliner Außenring, in Richtung Flughafen Schönefeld. Mit Schreiben vom 11.02.2004 hat die Deutsche Bahn Netz AG bestätigt, an der Verwirklichung der Dresdner Bahn festzuhalten mit dem Ziel, dass die Dresdner Bahn bis zur Inbetriebnahme des Flughafens gebaut und ebenfalls in Betrieb genommen wird.

Mit der konzipierten Schienenanbindung ist es möglich, den Flughafen über ein den jeweiligen Ausbaustufen angepasstes Betriebsprogramm - bezogen auf den vorgesehenen Anteil der Schiene - verkehrlich abzusichern.

Die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses für die planfestgestellten Baumaßnahmen ist gegeben. Die Schienenanbindung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld bildet ein wesentliches Element zur bedarfsgerechten und umweltfreundlichen Verkehrsbedienung in einem integrierten Gesamtverkehrssystem.

Eine andere Variante als die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellte Trassenführung ist nicht ersichtlich. Letztlich war der Standort des Flughafenterminals maßgebend für die planfestgestellte Grundvariante. Durch die Änderung der westlichen Anbindung (Änderungsantrag Nr. 03) wurde die bautechnische Lösung optimiert. Dadurch wurde der bautechnische Aufwand deutlich verringert, und Immissionsauswirkungen des neuen Schienenweges auf die Nachbarschaft werden vermindert.

Die seitens der Bahn bei der Ostanbindung gewählte und nachträglich beantragte Abschnittsbildung ist gerechtfertigt und ihrerseits das Ergebnis einer planerischen Abwägung. Die Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen und lässt keine Sachfragen offen. Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt durch die Abschnittsbildung nicht ein. Der Verwirklichung der Ostanbindung ist grundsätzlich möglich und es stehen ihr keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegen. Eine eigenständige Verkehrsfunktion eines Planungsabschnittes ist im Eisenbahnrecht nicht erforderlich. Die Abschnittsbildung ist somit aus Sachgründen gerechtfertigt. Soweit Bedenken vorgetragen werden, dass aufgrund der vorgenommenen Abschnittsbildung die Ostanbindung überhaupt nicht gebaut werde, sind diese unbegründet.

### 2.3.5 Finanzierbarkeit des Vorhabens

Es wird eingewendet, dass neuere Untersuchungen nachweisen würden, dass die Eisenbahnanbindung des Standorts Schönefeld mit Flughafenbahnhof einschließlich des Abzweigs der Eisenbahn vom BAR, der Verlängerung der S-Bahn und des Abzweigs der Bahntrassen von der Görlitzer Bahn mit 1,13 Milliarden DM zu beziffern sein werden. Hinzu komme, dass der dafür erforderliche Ausbau der Dresdner Bahn von der Deutschen Bahn ohnehin mangels Finanzierbarkeit abgelehnt werde.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Ein Planfeststellungsbeschluss regelt nicht die Art und Weise der Finanzierung eines Vorhabens, auch fließt diese nicht in die fachplanerische Abwägung ein (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555).

Einen tatsächlich bestehenden Mangel der Finanzierbarkeit eines Vorhabens dürfte die Planungsbehörde allerdings nicht ignorieren (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.11.1989 - BVerwGE 84, 123, Urteil vom 20.05.1999, a. a. O.). Es liegen jedoch keine Umstände vor, die es als ausgeschlossen erscheinen lassen, dass das planfestgestellte Vorhaben innerhalb der Gültigkeitsdauer eines Planfeststellungsbeschlusses, notfalls nach seiner möglichen Verlängerung, verwirklicht werden wird.

Aus dem Umstand, dass die den Antrag zur Schienenanbindung stellenden Gesellschaften DB Station und Service AG und DB Netz AG vollständig im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, kann die Finanzierbarkeit des Vorhabens, erforderlichenfalls auch durch Kreditaufnahmen, abgeleitet werden. Es kommt nicht darauf an, dass sich dies bereits in konkreten Ansätzen in den jeweiligen Haushalten der beteiligten öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder in konkreter Investitions- und Finanzierungsplanung der Träger des Vorhabens niederschlägt.

In verschiedenen Planungen und Konzepten haben die Träger des Vorhabens ihren Willen zur Realisierung und damit Finanzierung der Schienenanbindung zum Ausdruck gebracht. Die Flughafenkonzeption des Bundes sieht gemäß Tabelle 7, S. 40 den Anschluss von BBI an das IC/ICE-Netz und S-Bahn-Netz und Einrichtung einer Flughafenexpressverbindung (Regionalbahn) von und nach Berlin vor. Der Knoten Berlin ist ebenfalls Bestandteil des Bedarfsplanes für Bundesschienenwege und in Ziffer 1b Nr. 28 der Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15.11.1993 (BGBl. I, S. 1874, BGBl. III, 933-12) als neues Vorhaben mit dringlichem Bedarf aufgeführt. An der Ernsthaftigkeit der Planung bestehen daher keine Zweifel. Die Gesamtkosten der Schienenanbindung werden ca. 496 Millionen € betragen. Zwischen dem Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg ist vorgesehen, dass der Bund von diesen Kosten ca. 303 Millionen € übernimmt, die beiden Länder jeweils ca. 30 Millionen € und die restlichen 133 Millionen € aus Mitteln der Europäischen Union finanziert werden.

Die von den Trägern des Vorhabens beantragte Eisenbahnplanung stellt somit unter Beachtung der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses eine ausgewogene, allen Beteiligten am besten gerecht werdende Variante dar. Somit ist die planfestgestellte Anbindung des Verkehrsflughafens Schönefeld mit dem Verkehrsträger Schiene gerechtfertigt und vernünftigerweise geboten.

### **3 Öffentliches Interesse am Luftverkehr**

An der bedarfsgerechten Weiterentwicklung des Luftverkehrs als integriertem Bestandteil des bestehenden nationalen und internationalen Gesamtverkehrssystems besteht ein öffentliches Interesse. Dabei stellt der ausgebaute Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld als Ausgangs- und Endpunkt von Flugstrecken und Einzelflügen die angemessene Anbindung der Region Berlin/Brandenburg an den nationalen und internationalen Luftverkehr sicher.

#### **3.1 Luftverkehr und Verkehrsflughäfen als öffentliche Daseinsvorsorge**

Der Luftverkehr besitzt im modernen Gesamtverkehr eine eigenständige, tragende Funktion. Er stellt eine flexible, schnelle und zuverlässige Möglichkeit der Beförderung von Personen und Waren dar und trägt damit den Verkehrsbedürfnissen der Wirtschaft und der Bevölkerung in hohem Maße Rechnung (vgl. Flughafenkonzept der Bundesregierung, Stand 30.08.2000, S. 10 ff.).

Neben den in der Öffentlichkeit durch die Luftverkehrswirtschaft angebotenen planmäßigen Flügen für Personen zu einer Vielzahl von Zielen im In- und Ausland existiert die Allgemeine Luftfahrt, mit deren Flugzeugen u. a. Geschäftsreisende individuell Reisezeit und Reiseziel bestimmen können. Insbeson-

dere die hohe Zeitersparnis gegenüber anderen Verkehrsträgern ist für diese Personengruppe Grund für eine hohe Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen.

Darüber hinaus hat sich der Luftverkehr im Laufe der Zeit als flexibles und mittlerweile kostengünstiges Verkehrsmittel für den Urlauberverkehr zu Zielen in Europa und weltweit entwickelt. Insoweit ist inzwischen sogar von einem Massenverkehrsmittel auszugehen, mit dessen Hilfe alle Schichten der Bevölkerung die klassischen europäischen und benachbarten Urlaubsziele in kurzer Zeit erreichen können. Parallel dazu hat sich die Tourismus-Branche mit Flugreisen zu einem volkswirtschaftlich bedeutenden Wirtschaftszweig entwickelt.

Der Luftverkehr spielt eine zunehmende Rolle beim Transport von Fracht. Neben dem weltweiten Transport leicht verderblicher Waren werden andere eilbedürftige Waren, wie Ersatzteile für Hochtechnologieprodukte, Medikamente oder Hilfsgüter per Luftfracht transportiert.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung, die der Luftverkehr als Transportmedium besitzt, zeigt sich zusätzlich an im Einzelnen noch darzustellenden Sekundäreffekten, die Flughäfen in Form von Unternehmensansiedelungen mit entsprechendem Transportbedarf in ihrer Nähe regelmäßig mit sich bringen. Außerdem werden im Umfeld von Flughäfen von einer Vielzahl von Unternehmen in gesteigertem Maß luftverkehrsbezogene Dienstleistungen erbracht, so dass in den betreffenden Regionen verstärkt luftverkehrsbezogene Arbeitsplätze zu finden sind.

Insgesamt wird der Luftverkehr durch die beiden Komponenten „öffentliches Interesse“ und „individuelle Verkehrsansprüche“ gekennzeichnet, deren Erfüllung wegen ihrer großen gesellschaftlichen Bedeutung dem Kernbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge zuzurechnen ist.

Der Gesetzgeber hat in § 6 Abs. 3 LuftVG das erhebliche Gewicht des öffentlichen Interesses zum Ausdruck gebracht, indem er bei seiner unangemessenen Beeinträchtigung zwingend die Versagung der Genehmigung von „Flughäfen des allgemeinen Verkehrs“ vorschreibt. Die in § 38 Abs. 2 LuftVZO vorgenommene Differenzierung nach Flughäfen des allgemeinen Verkehrs und Sonderflughäfen unterstreicht, dass es bei den in § 6 Abs. 3 LuftVG gemeinten öffentlichen Interessen vornehmlich um die öffentlichen Verkehrsinteressen geht, wobei der Bund trotz der Zuständigkeit der Länder für die Planfeststellung und für die Genehmigung von Flugplätzen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung selbst für die Wahrnehmung der überregionalen Verkehrsinteressen gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG zuständig bleibt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) als oberste Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland hat mit Stellungnahme vom 06.08.2003 dazu erklärt, dass die luftverkehrliche Anbindung Berlins insbesondere zur Erfüllung der Hauptstadtfunction erforderlich sei und dass am Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg zum „Single-Airport“ (alleiniger internationaler Verkehrsflughafen für die Region Berlin/Brandenburg) unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten ein großes Interesse bestehe.

Der Luftverkehr benutzt als Verkehrsträger den zum großen Teil durch die Flugsicherung überwachten Luftraum, auf dessen freie Benutzung gemäß § 1 Abs. 1 LuftVG vorbehaltlich nationaler und internationaler Verkehrsregelungen ein Rechtsanspruch besteht. In jedem Fall benötigt der Luftverkehr aus technischen, aber auch aus rechtlichen Gründen als Ausgangs- und Zielpunkt von Flügen immer einen Flugplatz (sogenannter Flugplatzzwang, § 25 Abs. 1 LuftVG). Unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Einrichtung und das Vorhalten von Flugplätzen ein zwingender Bestandteil des Luftverkehrs und damit auch der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Kein Anlass für eine differenzierte Betrachtung ergibt sich aus der Frage, ob ein Flughafen von der öffentlichen Hand, gegebenenfalls mittels einer privatrechtlich organisierten Betreibergesellschaft, erbaut und betrieben wird, oder ob ein privater Unternehmer diese Aufgabe übernimmt. Sowohl für die privatrechtlich organisierte Betreibergesellschaft im Besitz der öffentlichen Hand als auch für den privaten Unternehmer als Inhaber der luftrechtlichen Genehmigung gilt spätestens mit der luftrechtlichen Abnahme gemäß § 44 Abs. 1 LuftVZO in gleichem Maß die öffentlich-rechtliche Betriebspflicht (§ 45 Abs. 1 LuftVZO), aus der wiederum der Kontrahierungszwang gegenüber allen potenziellen Verkehrsteilnehmern (Nutzern) abgeleitet wird. Für die in der öffentlichen Hand befindlichen Betreibergesellschaften wird der Kontrahierungszwang darüber hinaus mit den Grundsätzen des Verwaltungsprivatrechts und für private Unternehmer mit dem Rechtsgedanken des § 826 BGB sowie der Monopolstellung eines Flughafenunternehmers begründet (BGH VkBf. 1970, 730 f.).

Die Tatsache, dass Luftverkehr mit einer Reihe von negativen Folgen, wie z. B. Lärm- und Umweltbelastung, Eingriffe in geschützte Rechte oder in Natur und Landschaft, verbunden ist, steht einer Einordnung in den Kernbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge nicht entgegen. Die sachgerechte Bewältigung der insoweit vorhandenen Konflikte ist vielmehr Aufgabe der luftrechtlichen Zulassungsverfahren.

### 3.2 Überregionale Bedeutung des Luftverkehrs

Der Luftverkehr hat für die deutsche Volkswirtschaft in den letzten Jahren erhebliche Bedeutung erlangt. Sein Anteil an dem in den Jahren 1998 bis 2000 gestiegenen Gesamtverkehrsaufkommen ist im Verhältnis zu den übrigen Verkehrsträgern mindestens konstant geblieben oder hat sogar zugenommen. Zuletzt war im Jahr 2000 noch ein deutliches Anwachsen der Passagierzahlen von über 7 % gegenüber dem Vorjahr festgestellt worden. Dabei ist ein deutlich stärkeres Anwachsen des Auslandsverkehrs im Verhältnis zum Inlandsverkehr festzustellen.

Ab dem Jahr 2001 hat es allerdings einen deutlichen Einbruch bei den Verkehrszahlen gegeben mit der Folge eines Rückgangs der Passagierzahlen an allen 18 deutschen Verkehrsflughäfen. Bei der negativen Entwicklung des Luftverkehrs schlugen im Passagierbereich vor allem die Anschläge vom 11.09.2001 auf das World Trade Center in New York deutlich zu Buche. In der Folgezeit kamen weitere Ereignisse, wie der zweite Irak-Krieg und das Auftreten der Lungenkrankheit SARS hinzu, die vor allem den Luftverkehr in den asiatischen Raum betraf. Ein großer Anteil der bereits in der ersten Jahreshälfte 2001 erkennbaren rückläufigen Entwicklung im Bereich Luftverkehr und beim Verkehr allgemein liegt allerdings in der allgemeinen wirtschaftlichen Stagnation in der Bundesrepublik Deutschland und der gesamten Weltkonjunktur begründet (vgl. ADV-Jahresbericht 2001, S. 6 f.). So stieg die Zahl der Fluggäste zwischen Januar und August 2001 nur noch um 1,7 % (Fracht: -1 %) und sank alleine in der Zeit zwischen September und Dezember 2001 um 11,6 % (Fracht: -9,1 %).

Beförderte Personen und Güter	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Beförderte Personen</b>					
- Linienverkehr (ÖSPV) <sup>1</sup>	7.684,0	7.714,0	7.783,0	7.866,0	7.880,0
- Gelegenheitsverkehr (ÖSPV) <sup>1</sup>	79,0	80,0	82,0	80,0	76,0
- Eisenbahnen	1.939,1	1.963,1	2.001,5	2.004,9	1.979,7
- Luftverkehr	106,0	113,0	120,0	118,0	114,0
- Individualverkehr <sup>2</sup>	50.698,0	51.416,0	49.036,0	48.134,0	47.838,0
<b>Beförderte Güter/Beförderungsmenge</b>					
- Eisenbahnverkehr <sup>3</sup>	305,7	287,3	294,2	288,2	285,4
- Binnenschifffahrt	236,4	229,1	242,2	236,1	231,7
- Seeverkehr	214,0	217,1	238,3 <sup>4</sup>	242,2 <sup>4</sup>	242,5
- Luftverkehr	1,9	2,0	2,2	2,1	2,2
- Rohöl-Rohrfernleitungen <sup>5</sup>	90,7	89,3	89,4	90,2	90,9
- Straßengüterverkehr <sup>6,7</sup>	2.968,0	3.181,4	3.005,1	2.884,5	2.720,2
<sup>1</sup> Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV). <sup>2</sup> DIW. Einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr, 2002 vorläufiger Wert. <sup>3</sup> Wagenladungsverkehr. <sup>4</sup> Inkl. Binnen - Seeverkehr. <sup>5</sup> BAFA, Eschborn. <sup>6</sup> BAG, KBA; nur inländische Kfz, 1999 wegen Ausweitung des Berichtskreises nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. <sup>7</sup> Beförderung im In- und Ausland. Quelle: Statistisches Bundesamt 2001 und 2003					

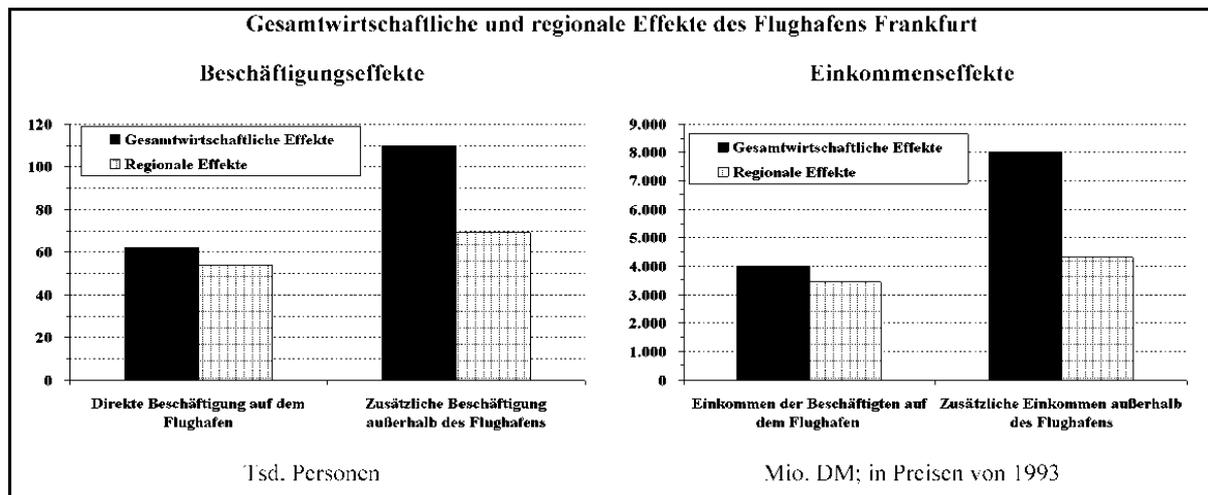
Der Rückgang der Luftverkehrsnachfrage beschleunigte sich im Jahr 2002 in Folge wirtschaftlicher Unsicherheiten weiter. Insbesondere der Ferienflugverkehr musste erhebliche Abschlüge hinnehmen.

Im Jahr 2003 hat sich der negative Trend umgekehrt. An den deutschen Verkehrsflughäfen wurden insgesamt 3,9 % mehr Passagiere und 2,1 % mehr Luftfracht abgefertigt. Trotz von der Internationalen Lufttransport-Vereinigung (International Air Transport Association - IATA) noch erwarteter weltweiter Verluste der Fluggesellschaften wird dem Luftverkehr als Wirtschaftsfaktor für die Zukunft große Bedeutung beigemessen (Expertise der Deutschen Industriebank aus 2003).

Weltweit werden nach Feststellungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization - ICAO) gegenwärtig etwa 1,6 Milliarden Fluggäste pro Jahr befördert. Bis zum Jahr 2010 soll die Zahl beförderter Passagiere 2,3 Milliarden übersteigen. 40 % des Welthandelsvolumens werden, gemessen am Wert, per Luftfracht transportiert. Weltweit sind 28 Millionen Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit dem Luftverkehr verknüpft. An den deutschen Flughäfen waren 1998 mehr als 145.000 Beschäftigte direkt vom Luftverkehr abhängig. Die Gesamtzahl der direkten, indirekten, induzierten und katalysierten Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs beläuft sich nach dem Flughafenkonzept der Bundesregierung, Stand 30.08.2000 (S. 14 f.) für das Jahr 1998 auf etwa 630.000 Arbeitsplätze, wobei pro einer Million zusätzlicher Fluggäste etwa 4.000 neue Arbeitsplätze angesetzt werden. Vertreter der Luftfahrtbranche gehen aktuell von 250.000 direkt und 500.000 indirekt vom Luftverkehr abhängigen Beschäftigungsverhältnissen ohne Berücksichtigung der Tourismusbranche aus (Positionspapier „Fakten zum Luftverkehrsstandort Deutschland“, S. 8).

Allerdings werden die dargestellten Auswirkungen des Luftverkehrs und der Flughäfen auf Wirtschaft und Arbeitsverhältnisse von anderer Seite in Frage gestellt und mit dem Argument als unrealistisch eingestuft, dass der bei der Ermittlung der Zahl der indirekten Arbeitsplätze zugrunde gelegte Multiplikationsfaktor sachlich nicht begründet sei. Dem Flughafenkonzept der Bundesregierung wird insoweit wissenschaftlich nicht begründetes „Wunschenken“ vorgeworfen. (Stellungnahme des BUND zum Flughafenkonzept der Bundesregierung vom 13.09.2000).

Die sowohl auf Befragung in Wirtschaftskreisen, als auch auf mit wissenschaftlicher Methodik durchgeführter Datenerhebung und Berechnung beruhende Untersuchung der Arbeitsgemeinschaft Bulwien und Partner GmbH, J.-W.-Goethe-Universität Frankfurt/Main, Institut für Statistik und Ökonometrie, Technische Universität Darmstadt, Fachgebiet Finanz- und Wirtschaftspolitik aus dem Jahr 1999 im Auftrag der Mediationsgruppe Frankfurt über die Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main kommt hinsichtlich der Auswirkung des Flughafens Frankfurt auf den Arbeitsmarkt in Deutschland und in der Region zu folgendem Ergebnis:



Gesamtwirtschaftlich hängen nach der Studie insgesamt rund 110.000 Arbeitsplätze vom Flughafen Frankfurt ab. Somit kommen auf jeden Beschäftigten, der in einer Arbeitsstätte auf dem Flughafen Frankfurt tätig ist, weitere 1,77 Beschäftigte innerhalb Deutschlands. Dies impliziert gesamtwirtschaftlich zusätzliche Einkommen in Höhe von rund 8 Milliarden DM, d. h. auf jede D-Mark Bruttoeinkommen, die auf dem Flughafen erwirtschaftet wird, kommen weitere zwei D-Mark Bruttoeinkommen außerhalb des Flughafens.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der Zusammenhang zwischen stärkerem Luftverkehr und Steigerung der Flughafenaktivität einerseits und signifikanten positiven Einflüssen auf Wirtschaft und Arbeitsmarkt hergestellt.

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Globalisierung der Wirtschaft ist eine wieder ansteigende Tendenz des weltweiten Luftverkehrs anzunehmen. Die Osterweiterung und die damit einher gehende wirtschaftliche Entwicklung der Europäischen Union werden zur Erhöhung der Nachfrage nach Transportleistungen im Personen- und Frachtbereich beitragen. Nach Einschätzung der Luftfahrtbranche werden langfristig wieder Wachstumsraten von 5 % im Passagierbereich und 7 % im Frachtbereich erwartet. Dieses Verkehrswachstum soll neue Flugverbindungen, erweiterte Geschäftstätigkeit auf Flughäfen sowie Forschung, Entwicklung und Bau im Bereich Flugzeugbau und -technik nach sich ziehen und damit für die Entstehung neuer Arbeitsplätze sorgen.

### 3.3 Regionale Bedeutung des Luftverkehrs

Der Luftverkehr wird in Deutschland zu 97 % an den 18 internationalen Verkehrsflughäfen abgewickelt. Dabei ist die Verteilung auf die einzelnen Bundesländer sehr unterschiedlich.

<b>Luftverkehr im Jahr 2002</b>				
	<b>Beförderte Personen</b>		<b>Beförderte Güter</b>	
	<b>Zusteiger</b>	<b>Aussteiger</b>	<b>Einladung</b>	<b>Ausladung</b>
	<b>1.000/Jahr</b>		<b>1.000 Tonnen/Jahr</b>	
Baden-Württemberg	3.937	3.928	9	7
Bayern	13.144	13.062	89	70
Berlin	5.215	5.194	7	8
Brandenburg	832	808	6	5
Bremen	834	827	1	1
Hamburg	4.403	4.387	12	13
Hessen	23.989	24.101	788	703
Mecklenburg-Vorpommern	89	89	-	-
Niedersachsen	2.443	2.431	3	2
Nordrhein-Westfalen	11.785	11.778	277	262
Rheinland-Pfalz	740	740	-	-
Saarland	203	197	0	0
Sachsen	1.665	1.604	5	3
Sachsen-Anhalt	3	3	-	-
Schleswig-Holstein	209	209	-	-
Thüringen	222	198	1	1
<b>Deutschland</b>	<b>69.713</b>	<b>69.555</b>	<b>1.199</b>	<b>1.075</b>
Quelle: Statistisches Bundesamt 2003				

Anhand der Statistik lässt sich erkennen, dass die wirtschaftsstarken Bundesländer mit großen, in Ballungszentren gelegenen Flughäfen den größten Teil des Luftverkehrsaufkommens abwickeln. In der Region Berlin/Brandenburg werden gegenwärtig im bestehenden Flughafensystem 8,7 % des bundesweiten Passagieraufkommens und 1,2 % des bundesweiten Frachtaufkommens abgefertigt.

Die Region Berlin/Brandenburg ist das nordöstliche Ballungszentrum der Bundesrepublik Deutschland. Zudem ist Berlin die Hauptstadt der Bundesrepublik mit Sitz der Bundesregierung. Die internationalen Krisenereignisse und die gegenwärtige wirtschaftliche Schwäche haben auch hier zu einem vorübergehenden Einbruch bei der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen geführt.

Bereits mittelfristig wird jedoch parallel zu einer wirtschaftlichen Belebung mit einer steigenden Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zu rechnen sein. Selbst wenn der direkte Hauptstadteffekt mit zusätzlich 200.000 bis 300.000 Fluggästen im Jahr 2010 als relativ gering einzuschätzen ist, führt die Verlegung des Regierungssitzes zu einer Aufwertung von Berlin als Standort zentraler Dienstleistungen und Wirtschaftsfunktionen (so Intraplan Consult GmbH, Plausibilitätsprüfung vorhandener Prognosen für die Entwicklung der Luftverkehrskapazitäten in Berlin-Brandenburg, S. 10). Erste Tendenzen in diese Richtung können gegenwärtig beim Umzug großer Firmen der Unterhaltungsindustrie nach Berlin beobachtet werden.

Mit steigender Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen tritt die oben bereits beschriebene Wechselwirkung mit Beschäftigungsangeboten auch in der Region ein, wenn auch nach der Studie über die Ein-

kommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt in etwas geringerem Umfang als auf überregionaler Ebene. Zum einen entstehen direkte Arbeitsplätze durch Investitionen des Flughafenunternehmers und der direkt am Flughafen ansässigen luftfahrtbezogenen Unternehmen. Daraus entsteht zum anderen wiederum Nachfrage nach weiteren Dienstleistungen in den verschiedensten Branchen, wie Bauwirtschaft, Logistik, Hotels usw.

Neben den direkten Auswirkungen des Flughafenbetriebs und der Flughafeninvestitionen ist mit der zusätzlichen Ansiedlung von Unternehmen und Konzernen zu rechnen, denen Flughäfen als attraktive Verkehrsknotenpunkte erscheinen und die günstige Reise-, Liefer- und Exportmöglichkeiten, die sich aus der Nähe eines Flughafens ergeben, nutzen wollen. Dies gilt insbesondere für Hochtechnologieunternehmen, Konzernzentralen und für die Standortwahl von Neuansiedlungen ausländischer Unternehmen in Deutschland. Durch diese „katalysierten Wirkungen“ ergibt sich ein regionalwirtschaftlicher Strukturwandel in Verbindung mit einer zusätzlichen Nachfrage nach Arbeitskräften (Flughafenkonzept der Bundesregierung, S. 14).

### 3.4 Nachteilige Umweltauswirkungen des Luftverkehrs

Gegen das Bestehen des öffentlichen Interesses am Luftverkehr und insbesondere gegen die Befriedigung einer erhöhten Nachfrage durch Ausbau von Flughäfen mit der Schaffung weiterer Kapazitäten wird verschiedentlich eingewendet, der Luftverkehr sei besonders umweltbelastend und deshalb sei einem Ausbau anderer Verkehrsträger, insbesondere der Schiene, der Vorrang zuzumessen.

Zutreffend ist, dass der Luftverkehr vorwiegend in den Bereichen Lärm und Schadstoffe eine erhebliche Belastung für die Umwelt insgesamt und speziell für die Anwohnerschaft von Flughäfen darstellt. Insofern ist zwar festzustellen, dass durch den technischen Fortschritt bei der Entwicklung der Flugtriebwerke und durch ökonomische Anreize in Form einer Staffelung von Landeentgelten erhebliche Entlastungen erzielt wurden, die jedoch zum Teil durch den steigenden Luftverkehr aber auch durch an die Flughäfen heranrückende Wohnbebauung aufgehoben wurden (Flughafenkonzept der Bundesregierung, S. 22).

Wie bereits dargelegt, steht jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Tatsache, dass Luftverkehr mit Umweltbelastungen verbunden ist, einer Einordnung in den Kernbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge nicht entgegen. Neben der konkreten Bewältigung der vor Ort vorhandenen Konflikte durch das Planfeststellungsverfahren ist die generelle Bewältigung der durch den Luftverkehr verursachten Umweltprobleme Aufgabe des dafür gemäß Art. 73 Nr. 6 GG zuständigen Bundesgesetzgebers und der Bundesregierung.

Das Luftverkehrskonzept der Bundesregierung setzt sich mit den aufgezeigten, durch den Luftverkehr verursachten Umweltproblemen intensiv auseinander und stellt im Ergebnis fest, dass es „unter den Rahmenbedingungen eines umwelt- und anwohnerschonenden Betriebs der Flughäfen in Deutschland zur Stärkung des multifunktionalen Flughafensystems und zur Sicherung und Förderung des Wirtschaftsstandorts wichtig ist, die Leistungsfähigkeit der deutschen Verkehrsflughäfen zu erhalten und durch die Beseitigung von Engpässen am Boden und in der Luft zu erhöhen“ (Flughafenkonzept der Bundesregierung, S. 30). Zur Gewährleistung der „Rahmenbedingungen eines Umwelt- und Anwohnerschonenden Betriebs“ sieht die Bundesregierung die folgenden Maßnahmen vor:

- Bemühungen auf europäischer und internationaler Ebene um Anhebung technischer Standards bei Triebwerken und Kraftstoffen, Freigabe von Forschungsmitteln und Schaffung ökonomischer Anreize,

- Europaweite Abstimmung bei der Einführung emissionsabhängiger Landeentgelte und Besteuerung von Flugkraftstoffen sowie die Beseitigung von Flugsicherungsengpässen zur Vermeidung von unnötigen Warteschleifen, Abbau von flughafenbedingten Verspätungen,
- Aufforderung an alle am Luftverkehr Beteiligten, Konzepte zur Verlagerung, insbesondere des Kurzstreckenverkehrs auf die Schiene, zu entwickeln,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Schienen- und ÖPNV-Anbindung der Flughäfen,
- Maßnahmen zum Schutz der Anwohner gegen Fluglärm, wie Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm mit Einführung neuer Planungszonen, insbesondere zur Nachtzeit, stärkere Einbeziehung der Anwohner in die Verwaltungsverfahren und Einführung der Verpflichtung zur Berücksichtigung des Lärmschutzes bei der Gestaltung der An- und Abflugwege. Zusätzlich sollen der bei Verstößen gegen Lärmschutzregelungen in Betracht zu ziehende Bußgeldrahmen ausgeweitet und der Vollzug gegen ausländische Piloten verbessert werden.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde wird in dem Luftverkehrskonzept der Bundesregierung eine sachgerechte Gewichtung der nachteiligen Auswirkungen des Luftverkehrs vorgenommen und letztlich aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen zu Recht das öffentliche Interesse am Luftverkehr und seiner zukünftigen Sicherung innerhalb der internationalen Gemeinschaft herausgestellt. Die aufgezeigten Maßnahmen sind geeignet, die nachteiligen Auswirkungen im Umweltbereich und bei der Fluglärmbelastung auf ein möglichst niedriges Niveau zu bringen. Eine weitgehende Verlagerung auf andere Verkehrsträger mit der Folge einer zukünftigen Vermeidung von Luftverkehr ist im internationalen Verkehr unter realistischer Betrachtung nicht möglich. Wie noch unter Abschnitt C.II.4 „Luftverkehrsbedarf“, ab Seite 350, dargelegt werden wird, ist selbst die von Einwendern geforderte Vermeidung der Schaffung neuer Luftverkehrskapazitäten mit dem Ziel der Verlagerung des Kurzstreckenanteils am Luftverkehr auf die Schiene nur begrenzt möglich.

## **4 Luftverkehrsbedarf**

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die im dem Planfeststellungsantrag dem Ausbaurvorhaben zugrunde gelegten Plandaten der zu erwartenden Entwicklung des Luftverkehrsbedarfs entsprechen.

### **4.1 Bisherige Entwicklung**

In der Vergangenheit hat der Luftverkehr über mittlere bzw. lange Zeiträume von zehn oder mehr Jahren in Deutschland, Europa und auch weltweit kontinuierlich zugenommen. Zeitweilige Wachstumsdellen wie nach dem ersten Golfkrieg im Jahr 1991 oder der wirtschaftlichen Krise in Asien am Ende der 90er Jahre wurden immer wieder kompensiert.

#### **4.1.1 Verkehrsaufkommen International**

Von der Internationalen Lufttransport-Vereinigung (International Air Transport Association - IATA) werden regelmäßig die jährlichen Verkehrsleistungen ihrer Mitgliedsunternehmen erfasst. Mit Stand 31. Dezember 2002 waren insgesamt 273 Luftverkehrsgesellschaften aus 143 verschiedenen Ländern als Mitglieder in der IATA organisiert. Von den Mitgliedern der IATA wurden im Jahr 2002 insgesamt 11.348 Flugzeuge betrieben, wobei es sich bei 10.455 dieser Flugzeuge um Strahlflugzeuge handelt. Im Jahr 2002 wurden 86,6 % der weltweit geflogenen Passagierkilometer von den Mitgliedsunternehmen