

Der Flächenbedarf berechnet sich wie folgt:

Planungsparameter	Einheit	Menge
Bruttogeschossfläche	m <sup>2</sup>	20.000
Gebäudegrundfläche	m <sup>2</sup>	6.000
Frei- und Verkehrsflächen (ohne Parken)	m <sup>2</sup>	30.000

#### 7.4 Erdmassenausgleich

Um die Belastung der Zufahrtsstraßen und ihrer Anwohner sowie den Energieverbrauch und die Luftbelastung durch Transportfahrten möglichst gering zu halten, vor allem aber auch aus Kostengründen und um Deponieraum zu sparen, ist für das gesamte Ausbaugbiet ein Erdmassenausgleich vorzunehmen.

Nach der ursprünglichen Bilanz der Träger des Vorhabens wird unter Berücksichtigung der zulässigen Neigungen und Ebenheit der Schutzstreifen, der Sicherheitsflächen, des Geländes und des Aushubs für die Schienenanbindung, der Gebäudeunterkellerung, der Straßenanbindung, des Personen-Transfer-Systems (PTS) und der Versorgungseinrichtungen (Entwässerung, Elektrotechnik, Versorgungskanal etc.) innerhalb der im Planfeststellungsantrag ausgewiesenen Flächen ein Massenausgleich mit einem Überschuss von ca. 59.800 m<sup>3</sup> erzielt.

Mit dem Planänderungsantrag Nr. 03 zur Westanbindung der Schiene tritt eine Änderung der Erdmassenbilanzen zu Versiegelung/Entsiegelung und Abgrabung/Aufschüttung ein. Damit reduzieren sich die Aushubmassen um ca. 100.000 m<sup>3</sup>, so dass jetzt bezüglich der Gesamtmaßnahme eine Defizit von ca. 40.200 m<sup>3</sup> besteht.

Die genannten Werte sind angesichts der insgesamt zu bewegendenden Erdmassen von 9.950.000 m<sup>3</sup> vernachlässigbar, so dass insgesamt von einem Erdmassenausgleich auszugehen ist.

## 8 Straßenbauliche Folgemaßnahmen

Die von den Trägern des Vorhabens beantragten straßenbaulichen Folgemaßnahmen sind für den Flughafenausbau notwendig. Nur so kann gewährleistet werden, dass

- eine hinreichende straßenseitige Erschließung des Flughafens,
- die Wiederherstellung zerschnittener Straßen- und Wegebeziehungen und
- die Erschließung betroffener Grundstücke entsprechend dem bisherigen Umfang

sichergestellt sind.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf die weitgehend richtigen und vollständigen Angaben in der „Beschreibung des Vorhabens zur Straßenanbindung“ (Antrag Band C 1).

Der vorhandene Flughafen wird im Wesentlichen von der B 96a aus erschlossen. Diese Anbindung soll für den auszubauenden Flughafen als zweiter (redundanter) Anschluss in ihrer Leistungsfähigkeit prin-

ziell unverändert erhalten bleiben. Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit ist von den Vorhabensträgern weder vorgesehen noch wäre sie im Straßennetz zusammenhang verträglich.

Deshalb ist für den auszubauenden Flughafen eine neue, hoch leistungsfähige Haupterschließung von der BAB 113n aus geplant.

Die Erschließung der westlichen Flughafenflächen für betriebliche Zwecke ist durch die neu zu bauende L 75, Ortsumgehung Selchow, vorgesehen.

Zur Umorientierung des zerschnittenen Straßennetzes sind außerdem mehrere Verbindungsstraßen im Bereich des Flughafenanschlusses an die BAB 113n und entlang der südlichen Flughafengrenze geplant. Diese Verbindungsstraßen dienen zugleich der Erschließung benachbarter Grundstücke.

Die Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming bestätigte in ihrem Schreiben vom 15.06.2003 die Übereinstimmung des der Planung zugrunde liegenden Verkehrskonzeptes mit den regionalplanerischen Zielen.

#### 8.1 Dimensionierung der Straßen und Wege

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob bei der Ausgestaltung/Dimensionierung der planfestgestellten straßenbaulichen Folgemaßnahmen die widerstreitenden Belange abgewogen sind.

Die Überprüfung und Entscheidung orientierten sich besonders an verschiedenen Richtlinien für die Anlage von Straßen, u. a. die Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teil Entwässerung (RAS-Ew), Ausgabe 1987 (BMV Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1987 vom 15.06.1987 - StB 26/38.67.00/28 Va 87), die Richtlinien für die Anlagen von Straßen Teil Linienführung (RAS-L), Ausgabe 1995 (BMV Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 34/1995 vom 24.11.1995 - StB 13/38.50.04/28 F 95), die Richtlinien für die Anlagen von Straßen Teil Querschnitte (RAS-Q), Ausgabe 1996 (BMV Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/1996 vom 15.08.1996 - StB 13/38.50.05/65 Va 96) und die Richtlinien für die Anlagen von Straßen Teil Knotenpunkte Abschnitt 1 Plangleiche Knotenpunkte (RAS-K-1), Ausgabe 1988 (BMV Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/1988 vom 29.02.1988 - StB 13/38.45.00-22/11 Va 88). Die darin dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr mussten sie – auf den Einzelfall bezogen – den sonstigen berührten Belangen gegenübergestellt und mit ihnen abgewogen werden. Hierbei war zu bedenken, dass die Herstellung einer Straße regelmäßig nur dann planerisch sinnvoll ist, wenn sie für den zu erwartenden Verkehrsbedarf ausreichend dimensioniert ist.

Der Anschluss des Flughafens an die BAB 113n (Ifd. Nr. 200 des Bauwerksverzeichnisses Straße) gewährleistet die Haupterschließung des Terminalbereichs mit dem im Wesentlichen gewählten Regelquerschnitt 33 mit drei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn. Unter Berücksichtigung der sehr hohen Verkehrsbelegung konnte kein geringerer Querschnitt gewählt werden. Ein geringerer Querschnitt könnte die bestehenden Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Flughafenzubringer nicht erfüllen.

Eine zweite redundante Erschließung des Terminalbereichs erfolgt über den bestehenden Knotenpunkt mit der B 96a. Für die Verbindungsstraße zwischen diesem Knotenpunkt und dem künftigen Terminalbereich (Ifd. Nr. 402 des Bauwerksverzeichnisses Straße) wurde entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbelegung ein Regelquerschnitt 20 vorgesehen.

Die Erschließung westlicher Flughafenbereiche erfolgt über die L 75n, Ortsumgehung Selchow (Ifd. Nr. 1 des Bauwerksverzeichnisses). Entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung wurde diese Straße mit einem Regelquerschnitt 10,5 dimensioniert.

Das übrige Straßennetz wird ebenfalls richtliniengerecht geändert bzw. angepasst (u. a. gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ - RLW 1999, Deutscher Verband für Wasserwirtschaft und Kulturbau e. V., ISBN 3-89554-102-8-Heft 137/1999).

Die Überprüfung der Planfeststellungsbehörde ergab, dass die straßenbaulichen Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung in Bezug auf ihren Ausbaustandard entsprechen.

## 8.2 Abstimmung mit der Schienenanbindung und sonstigen Belangen

Soweit die mit Schreiben vom 07.07.2000 vom Eisenbahn-Bundesamt und mit Schreiben vom 04.07.2000 von der DB Netz AG geäußerten Bedenken bzw. Hinweise im Anhörungsverfahren nicht ausgeräumt oder erledigt waren, wurden sie bei der Deckblatterstellung beachtet bzw. müssen in die Ausführungsplanung/Bauausführung einfließen (siehe Auflage A.II.11.2 „Bautechnische Sicherheit“, ab Seite 131). Die Kreuzungsvereinbarungen zwischen Straßen- und Schienenanbindung im Westen des Flughafens sind noch abzuschließen (siehe Auflage A.II.10.2.5 „Kreuzungsbauwerke“, ab Seite 57).

Die Träger des Vorhabens legten Vereinbarungen und Abstimmungsprotokolle vor, die belegen, dass die insbesondere mit Schreiben des Brandenburgischen Autobahnamtes vom 03.07.2000 aus straßenbaulicher Sicht erhobenen Bedenken bzw. Forderungen ausgeräumt bzw. durch die Planung erfüllt sind.

Die Planung zum Neubau der BAB 113n wird durch die Auflage A.II.10.2.1 „Änderung der bestehenden Planung zum Neubau der BAB 113n“, ab Seite 129, an die hiermit festgestellte Planung angepasst, da durch die BAB 113n u. a. die Erschließung des Flughafens gewährleistet wird.

Der Planfeststellungsbeschluss zum vierstreifigen Ausbau der B 96a/Ortsumgehung Waßmannsdorf vom 20.07.2004 hat die Planung zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld als Bestand berücksichtigt und sich im erforderlichen Umfang angepasst (Az.: 50.12 7172/96.24). Entsprechend der Abstimmung mit dem Brandenburgischen Autobahnamt werden die Kompensationsmaßnahmen der hiermit festgestellten Flughafenplanung nur soweit realisiert, wie sie nicht dem geplanten Neubau der B 96a, Ortsumgehung Waßmannsdorf, entgegenstehen. Es entsteht kein Kompensationsdefizit, weil die Änderungen bei der Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes durch die Träger des Vorhabens berücksichtigt worden sind. Die Abstimmung bezüglich der straßenbaulichen Folgemaßnahmen muss noch erfolgen, siehe Auflage A.II.10.2.2 „Anpassung der Planung zum Neubau der Ortsumgehung Waßmannsdorf im Zuge der B 96a“, ab Seite 129. Die Details ergeben sich aus den vorliegenden Abstimmungsprotokollen.

Die Planung zum Ausbau des Flughafens ist bezüglich Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 31.05.2002 (Az.: 50.1 7172/96.13) zum vierstreifigen Ausbau der B 96 im Bereich Mahlow abgestimmt.

Diese Planfeststellung ersetzt nicht die für die Durchführung der Bauarbeiten im Bereich des bestehenden Flughafengeländes (und zwar im Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG, insbesondere im Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt, sowie auf den Start- und Landeflächen und

Sicherheitsflächen) erforderlichen luftrechtlichen Genehmigungen (siehe Auflage A.II.10.2.6 „Flugsicherungsbelange“, ab Seite 130).

Die Erreichbarkeit von Flugbetriebsflächen und Abfertigungseinrichtungen für Rettungskräfte und Einsatzfahrzeuge über die westlichen Betriebszufahrten wird von den Trägern des Vorhabens sichergestellt. Die notwendigen Maßnahmen für Einlass und Wegweisung der Rettungsdienste sind in einem Notfallkonzept verankert und werden im Rahmen der Einsatzplanung („Alarmplan“) mit den zuständigen Diensten abgestimmt.

### 8.3 Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs

Bei der Anlage von Bushaltestellen sind die „Grundsätze zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg“ zu beachten (im Übrigen siehe auch Auflage A.II.3.5 Nr. 5) zu den Belangen der Behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, ab Seite 103). Die Details werden im Rahmen der Ausführungsplanung/Bauausführung mit den betroffenen Unternehmen (u. a. Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH) besprochen.

Die Brücken der äußeren Straßenverkehrserschließung sind mit einer lichten Höhe von mindestens 4,50 m (einschließlich Sicherheitsraum) gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS-Q), Ausgabe 1996 (eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/1996 vom 15.08.1996, StB 13/38.50.05/65 Va 96, veröffentlicht im Verkehrsblatt 1998, H. 21, S. 1254), - also ohne Verkehrsbeschränkungen - geplant. Die für den Linienbusverkehr benötigte Mindestdurchfahrts Höhe von 4,30 m ist somit gewährleistet.

Hinweise zur Ausgestaltung der Vorfahrt können im hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden, weil im Terminalbereich in diesem Planfeststellungsbeschluss lediglich die öffentliche Verkehrsfläche (Plan B 3-1) planfestgestellt wird. Die Vorfahrt im Terminalbereich wird in einem gesonderten bauordnungsrechtlichen Verfahren geregelt.

### 8.4 Einwendungen allgemeiner Art

Sinn und Zweck der Planfeststellung ist es, die konkreten Auswirkungen des Vorhabens auf die vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend zu regeln. Eine Betroffenheit im Sinne der Planfeststellung liegt vor, wenn in das Grundeigentum oder in eine sonstige geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belastungen einer Straße gänzlich verschont zu bleiben, besteht nicht. Die allgemeinen negativen Auswirkungen des Straßenbaus gehören zu den Lasten, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen sind, wobei die positiven Aspekte ebenfalls nicht verkannt werden dürfen.

Allgemeine Auswirkungen einer Straßenplanung – z. B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, auf den Boden, das Wasser, das Klima oder die Luft – sind keine Eingriffe in individuell geschützte Rechtspositionen. Mit dem Schutz, dem Erhalt oder der Fürsorge für diese Güter sind die Träger öffentlicher Belange im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs beauftragt.

Soweit allgemeine verkehrliche, finanz- bzw. umweltpolitische oder städtebauliche Gesichtspunkte, z. B.

- Änderung der Verkehrs- und Umweltpolitik in Deutschland,
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens allgemein,

- Förderung des Kaufs neuer kraftstoffsparender Automobile,
- Auswirkungen des Straßenverkehrs (im Allgemeinen) auf die Umwelt,
- Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie bessere Ausnutzung der Schienenwege,
- besserer Ausbau der vorhandenen (nicht unmittelbar von der Flughafenausbauplanung betroffenen) Straßen bzw. des Straßennetzes oder
- Ausbau und Ausstattung der freiwilligen Feuerwehr (und ihrer Standorte),

thematisiert worden sind, ist hierüber nicht im Rahmen dieser Planfeststellung zu befinden.

Gleiches gilt für Einwendungen/Forderungen, die sich auf andere Straßenbauvorhaben beziehen, die nicht zu den notwendigen Folgemaßnahmen des Flughafenausbaus gehören, zumal die nachfolgend angesprochenen Straßenbauvorhaben bereits weitestgehend bestandskräftig planfestgestellt sind:

- Neubau der BAB 113n und der B 96n,
- Ausbau/Umverlegung der B 96a,
- Ausbau der BAB 12 sowie
- Ausbau der B 179 (zwischenzeitlich teilweise abgestuft zur Landesstraße), L 40 und weiterer Straßen.

Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als eines gesetzlich geregelten Verfahrens zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: strassenbauliche Folgemaßnahmen des Flughafenausbaus). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrs- und Umweltpolitik u. Ä. geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten. Denn ausschließlich in den parlamentarischen Gremien wird darüber beraten und durch Mehrheitsbeschluss entschieden, wie das in der Bundesrepublik Deutschland anfallende Verkehrsaufkommen bewältigt und auf die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luft u. a.) verteilt werden kann. Durch die jeweiligen kommunalen Planungsträger wird im Rahmen ihrer Selbstverwaltung über die städtebauliche Entwicklung ihrer Gemeinden entschieden. Die in den Gemeinden getroffenen Entscheidungen sind unter Einbeziehung überörtlicher Planungen Grundlage für das Verwaltungshandeln im Einzelnen. Die Planfeststellungsbehörde ist weder befugt, die Gesetzesvorgaben in Frage zu stellen oder gar aufzuheben, noch berechtigt den Gemeinden ihre städtebauliche Entwicklung vorzuschreiben.

In die Entscheidung, insbesondere die Abwägung, waren auch folgende Stellungnahmen einzubeziehen:

- Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung,
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
- Bezirksamt Treptow von Berlin,

- Amt für Flurneuordnung und ländliche Entwicklung,
- Amt für Forstwirtschaft Königs Wusterhausen Sitz Waldstadt,
- Amt für Immissionsschutz Wünsdorf,
- Regionale Planungsgemeinschaften Havelland-Fläming, Lausitz-Spreewald und Oderland-Spree,
- Landkreise Dahme-Spreewald, Potsdam-Mittelmark und Teltow-Fläming,
- Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Großbeeren, Groß Machnow, Schönefeld, Schulzendorf, Stahnsdorf und Zeuthen,
- Städte Königs Wusterhausen, Teltow und Zossen,
- Amt Spreenhagen.

Über die im Anhörungsverfahren aufrecht erhaltenen Einwendungen, Forderungen und Bedenken sowie Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange wird wie folgt entschieden.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich überzeugt, dass die hiermit planfestgestellten straßenbaulichen Folgemaßnahmen des Flughafenausbaus (insbesondere seine Straßenanbindungen) ausreichend leistungsfähig und erforderlich sind. Das öffentliche Interesse daran überwiegt die entgegenstehenden Belange.

#### 8.5 Verkehrsprognose und Gutachten M 16

In mehreren Schreiben rügen Einwender und Träger öffentlicher Belange, die Vorhabensträger hätten die Auswirkungen des Flughafens auf das benachbarte Straßennetz nicht umfassend bzw. nicht richtig in den ausgelegten Planunterlagen beschrieben. In den Schreiben wird die Befürchtung geäußert,

- in den benachbarten Ortslagen Blankenfelde, Brusendorf, Dahlewitz, Diedersdorf, Eichwalde, Groß Kienitz, Groß Machnow, Großziethen, Kiekebusch, Königs Wusterhausen, Mahlow, Ragow, Rangsdorf, Rotberg, Schönefeld, Schulzendorf, Selchow, Sputendorf, Waltersdorf, Waßmannsdorf, Wildau und Zeuthen,
- in nördlich des Flughafens gelegenen Berliner Stadtteilen und
- sogar in weiter entfernt gelegenen Gemeinden und Städten

könne es durch Zunahmen des Kfz-Verkehrs infolge des geplanten Flughafenausbaus zu (teilweise stark) steigenden Beeinträchtigungen kommen.

Zweifel gebe es u. a. an den Prognosezahlen für die BAB 113n, die B 96a und die L 75n (Ortsumgehung Selchow).

Die im Gutachten M 16 enthaltenen Angaben zum Anteil leichter Nutzfahrzeuge von einheitlich 1,6 % der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke sahen vereinzelte Einwender als nicht plausibel an. Sie

könnten den Planunterlagen zudem nicht entnehmen, ob und wie sich der Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke für die unterschiedlichen Szenarios verändere.

Man kritisierte, dass im Gutachten M 16 Angaben zur Verkehrsbelastung in weiter entfernt liegenden Gebieten fehlten. Der Untersuchungsumfang sei viel zu gering gewesen. Nähere Kriterien, anhand derer sich das gewählte Untersuchungsgebiet konkret abgrenzen ließe, fehlten. Zu befürchten sei, dass Kfz-verkehrsbedingte Belastungen in den nicht untersuchten Gebieten stark anstiegen.

Es fehle auch eine summarische Einschätzung der Umweltverträglichkeit des hiermit festgestellten Vorhabens unter Einbeziehung benachbarter Straßenbauvorhaben (u. a. Ausbau der B 96n sowie Aus-/Neubau der B 96a und der L 76).

Bedenklich sei, dass einige dieser Straßenbauvorhaben im Planfeststellungsverfahren zum Flughafen- ausbau als plangegebene Vorbelastungen eingestuft worden seien, obwohl sie hinsichtlich ihrer Gestaltung und Auslegung durchaus bereits im Hinblick auf die durch den Flughafen- ausbau zu erwartenden Verkehre geplant worden seien.

Ferner nehme die Flugdichte nach Meinung einiger Einwender stärker zu als in den Antragsunterlagen angegeben. Dadurch seien die prognostizierten Belastungen u. a. auf der B 96a zu gering angesetzt.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen zurück.

Die Träger des Vorhabens haben den Untersuchungsraum entsprechend einem Scoping-Verfahren nachvollziehbar festgesetzt, wobei der Untersuchungsraum durch die Umweltverträglichkeitsstudie bestimmt wurde. Er beinhaltet alle wichtigen Straßen, auf denen mit relevantem Mehrverkehr durch den Flughafen gerechnet werden kann.

Zweifel an der - den Planunterlagen zugrunde gelegten - Verkehrsprognose sind unbegründet. Die den Antragsunterlagen zugrunde gelegte bzw. darin angegebene Zunahme des Flugverkehrs beruht auf seriösen Verkehrsprognosen im Rahmen der für solche Verkehrsvorhaben üblichen Prognosehorizonte.

Die Prognose der durch den Flughafen- ausbau beeinflussten Verkehrsströme auf den Straßen in der Umgebung des Flughafens beruht auf verkehrsplanerischen Netzberechnungen (vgl. Gutachten M 16). Dies ist eine fachlich anerkannte Methodik, die allgemeine und verbreitete Anwendung in der Bundesrepublik Deutschland sowie in anderen Ländern bei der Verkehrsplanung findet. In der Prognose, die der Planung zugrunde liegt, sind die künftige Stärke, Art und Zusammensetzung der Verkehrsströme unter Beachtung der zu erwartenden Entwicklung des Planungsgebietes berücksichtigt worden. Alle voraussehbaren Wirkungen des Bauvorhabens, absehbaren Veränderungen in den Verkehrsströmen, Netzergänzungen und Netzreduzierungen sind enthalten.

Die Prognosedaten werden durch die zwischenzeitlich vorliegenden Verkehrsstärkekarten des Landesamtes für Bauen, Verkehr und Straßenwesen aus dem Jahre 2000 sowie durch aktuelle Straßenverkehrs- zählungen (Stand 3. Quartal 2003) der Dauerzählstellen auf der BAB 113 in Kiekebusch und auf der B 96a in Mahlow bestätigt.

Zu den Anteilen leichter Nutzfahrzeuge und schwerer Lkw stehen für die Straßen in der Umgebung des Flughafens keine differenzierten Prognosen zur Verfügung. Für die Berechnung der Emissionen wurden deshalb im Gutachten M 10 Annahmen getroffen, die sich an den Verkehrsstärkekarten des Landesamtes für Bauen, Verkehr und Straßenwesen von 1995 orientierten. Es wurde berücksichtigt, dass auf-

grund der zu erwartenden Ansiedlung von Industrie und Gewerbe im Umfeld des ausgebauten Flughafens der Personenverkehr und der Lkw-Verkehrs parallel deutlich zunehmen werden. Dabei wurde angenommen, dass der Anteil der Lkw an der insgesamt wachsenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke weitgehend unverändert bleibt.

Der dem Gutachten M 16 zugrunde liegende Untersuchungsraum umfasst grundsätzlich alle Bereiche, in denen es potentiell zu relevanten negativen Auswirkungen des Vorhabens kommen könnte. Der Untersuchungsraum berücksichtigt sowohl die unmittelbar für das hiermit planfestgestellte Vorhaben (einschließlich Folgemaßnahmen) zu beanspruchenden Flächen als auch benachbarte Straßen, soweit sie durch den flughafenbedingten Kfz-Verkehr mehr als unwesentlich stärker belastet sein könnten.

Zweifellos ergeben sich durch den Flughafenausbau Auswirkungen auf das benachbarte Verkehrsnetz, diese sind von der Planfeststellungsbehörde in ihre Entscheidungsfindung einbezogen worden.

Die benachbarten Städte, Gemeinden und Ämter werden jedoch überwiegend nicht unmittelbar durch straßenbauliche Folgemaßnahmen des Flughafens betroffen. Hinreichende Anhaltspunkte für eine signifikante, für die Beurteilung der Immissions- (besonders Lärm-)Auswirkungen erhebliche Mehrbelastung der Bewohner entlang der Straßen außerhalb des Planungsumgriffs liegen zudem nicht vor. Ausweichverkehre in Sonderfällen führen zu keiner entscheidungserheblichen anderen Beurteilung.

Eventuell auftretender flughafenbedingter Kfz-Mehrverkehr in den benachbarten Ortschaften beschränkt sich prognostisch überwiegend auf Einwohner, die z. B. als Passagiere, direkt Beschäftigte oder Besucher zum Flughafen fahren.

Den lediglich geringen unmittelbaren, überwiegend jedoch mittelbaren Beeinträchtigungen maß die Planfeststellungsbehörde nur ein geringes Gewicht bei. Diese Beeinträchtigungen sind von den Betroffenen (insbesondere von den Städten, Gemeinden und Ämtern) hinzunehmen.

Die mehr als nur unwesentlichen Betroffenheiten der Gemeinden Mahlow (besonders Ortsteil Selchow) und Schönefeld (besonders Ortsteil Kienberg) bezog die Planfeststellungsbehörde in ihre planerische Abwägung mit mäßigem Gewicht ein.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Interesse an den straßenbaulichen Folgemaßnahmen des Flughafenausbaus die entgegenstehenden Interessen.

Unabhängig von vorstehender Entscheidung weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass eine gegenseitige Verpflichtung benachbarter Planungsträger (u. a. Straßenbauverwaltungen und DB AG) besteht, ihre Planungen je nach Verfestigungsgrad aufeinander abzustimmen. In die jeweils zugrunde liegenden Prognosedaten sind regelmäßig alle vorhersehbaren/wahrscheinlichen Entwicklungen einzu beziehen. Die Planung von Infrastrukturmaßnahmen ist wegen der vielfältigen wechselseitigen Auswirkungen nur auf diesem Wege möglich.

In der Umgebung des Flughafens sind bereits Straßenbaumaßnahmen geplant und (teilweise) realisiert worden. In den betreffenden Verfahren wurden Prognosen auf der Grundlage eigenständiger Verkehrsuntersuchungen erstellt. Der mit diesen Straßenbaumaßnahmen, die in erster Linie der Verbesserung des durchgehenden Verkehrs im Lande dienen, verbundene Mehrverkehr kann mit dem Flughafenausbauvorhaben nicht in direkten Zusammenhang gebracht werden.

Unter anderem stehen die Planfeststellungsverfahren für den Aus- bzw. Neubau der BAB 113n, B 96, B 96a und der L 76 nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der hiermit festgestellten Flughafenplanung. Die vorhersehbaren/wahrscheinlichen Auswirkungen des geplanten Flughafenausbaus sind jedoch in die dortigen Verkehrsprognosen eingeflossen. Bedenken gegen diese Praxis bestehen nicht.

## 8.6 Verkehrskonzept für die straßenverkehrliche Anbindung des Flughafens

Einige Einwander meinen, dass kein plausibles Konzept für die allgemeine Verkehrsanbindung, insbesondere für die straßenseitige Anbindung des Flughafens vorliege.

Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie vermeide es, in konsequenter Beibehaltung ihrer qualitativen Mangelhaftigkeit, auch bezüglich der Straßen sich mit Alternativen zu beschäftigen. Insoweit könne es nicht erstaunen, dass die vorgelegte Verkehrskonzeption, welche trotz umfangreicher Neu- und Zusatzbelastungen von Mensch, Siedlung und Natur ausschließlich einer beschönigenden Wirkungsuntersuchung unterzogen worden sei, ebenfalls umweltschonende Alternativen oder Maßnahmen beiseite lasse.

Die Flugdichte nehme stärker zu, als in den Antragsunterlagen angegeben. Der Personenverkehr von und zum Flughafen Schönefeld könne - weil Schiene und Straße nicht genügen - nur durch ein Shuttlesystem erfolgen.

Ferner wurde kritisiert, dass nicht genug geeignete Zufahrtsstraßen vorhanden seien. Die BAB 113n und die B 96a (sowie die B 96, B 179, L 792, L 76, L 40 u. a.) könnten überlastet werden. Alternativstreckenführungen für den Straßenverkehr seien nicht möglich.

Man befürchte, dass der Verkehr innerhalb benachbarter Ortschaften des Flughafens stark zunehmen könnte. Eine großräumige gesamtverkehrliche Betrachtung erscheine unumgänglich, um im Raum das System der Bundesfern-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen neu zu ordnen.

Andere Einwander rügen die aus ihrer Sicht überdimensionierten Anbindungen des Flughafens an das Straßennetz und fordern den Rückbau der (alten) BAB 113 zwischen der B 96a und dem Abzweig von der BAB 113/BAB 113n sowie weiterer Straßen oder Straßenabschnitte.

Sowohl die Auswirkungen des vom Flughafen induzierten Verkehrs als auch die zukünftigen benachbarten Verkehrsbeziehungen waren grundsätzlich den ausgelegten Planunterlagen zu entnehmen. Danach ist prognostisch nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im benachbarten Straßennetz des Flughafens zu rechnen. Weitergehende Untersuchungen (u. a. die geforderte „großräumige gesamtverkehrliche Betrachtung“) sind nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass die den Antragsunterlagen zugrundegelegte bzw. darin angegebene Zunahme des Flugverkehrs auf seriösen Verkehrsprognosen im Rahmen der für solche Verkehrsvorhaben üblichen Prognosehorizonte beruht.

Bei der Berechnung der daraus resultierenden Landverkehre vom und zum Flughafen wurde im Modal-Split-Modell für jeden Verkehrsträger der ungünstigste zu erwartende Fall, d. h. die größte prognostizierte Verkehrsmenge angenommen. Dementsprechend sind die Erschließungen Schiene und Straße dimensioniert. Die Verkehrsanbindung ist auf ein prognostiziertes Fluggastaufkommen von insgesamt 30 Millionen Fluggastpassagiere pro Jahr zugeschnitten. In den Planunterlagen wurde ein Modal-Split von 50 : 50 (d. h. jeweils die Hälfte Schienen- und Straßenverkehr) angenommen. Um planerische Reserven

einzubringen, wurden die Straßenverkehrsanlagen aufgrund von Umlegungszahlen bemessen, die von einem Maximalwert von 60 % zugunsten der Straße ausgehen. Gegen diese Vorgehensweise bestehen keine Bedenken, weil die Erfahrungswerte anderer Flughäfen, die vergleichbare Verkehre bewältigen, diese Herangehensweise bestätigen.

Die straßenseitige Anbindung des Flughafens ist bereits durch das vorhandene (teilweise noch im Neu- bzw. Ausbau befindliche) Straßennetz in hervorragender Weise gesichert. Maßgebliche Bedeutung haben die BAB 10, BAB 113/BAB 113n und (in geringerem Umfang) die B 96a in Verbindung mit der B 96 und L 76. Die regionale und überregionale Straßenverkehrserschließung des ausgebauten Flughafens Schönefeld wird im Wesentlichen über den Flughafenzubringer mit direktem Anschluss an die BAB 113n erfolgen. Speziell von Südwesten her erfolgt die Verkehrszuführung über die BAB 10 - BAB 113 - BAB 113n. Auf diese Weise ist auch die Brandenburgische Landeshauptstadt Potsdam auf schnellstem Wege an den Flughafen angebunden.

In einer Umweltverträglichkeitsstudie wurden verschiedene Varianten der Straßenanbindung untersucht und bewertet (vgl. Antrag Band N 3, Kapitel 3). Im Ergebnis wurde nachvollziehbar dargelegt, dass die in den ausgelegten Planunterlagen vorgesehenen Straßenanbindungen erforderlich und hinreichend leistungsfähig sind. Zusätzliche Alternativstreckenführungen sind nicht erforderlich.

Über die hiermit planfestgestellten Maßnahmen hinaus kann die Planfeststellungsbehörde die Träger des Vorhabens nicht verpflichten, das benachbarte Straßennetz leistungsfähiger auszubauen oder in sonstiger Weise umzugestalten, ohne dass dies durch den Flughafenausbau veranlasst wäre. Die Leistungsfähigkeit ist gegeben; unzumutbare Immissionen entstehen als Folge des planfestgestellten Vorhabens nicht. Ein Planfeststellungsverfahren darf neben dem eigentlichen Verfahrensgegenstand (hier: Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld) nur notwendige Folgemaßnahmen (hier u. a. die verkehrliche Erschließung des Flughafens) mit umfassen. Für diese Folgemaßnahmen gilt die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens. Der geforderte Ausbau anderer Straßen (z. B. B 96, B 96a, L 76 und L 402) ist keine notwendige Folgemaßnahme des Flughafenausbaus und darf somit nicht in das Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau aufgenommen werden. Dies ist allein Sache der jeweiligen Straßenbaulastträger, die den leistungsfähigen Ausbau des umliegenden Straßennetzes unabhängig vom hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren durchführen.

Über Forderungen, die den Rückbau der alten BAB 113 bzw. anderer Straßen/Straßenabschnitte betreffen, kann nicht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren befunden werden. Es ist Sache des jeweils zuständigen Straßenbaulastträgers zu entscheiden, ob eine seiner Straßen jede Verkehrsbedeutung verloren hat und damit teilweise oder vollständig eingezogen und zurückgebaut werden kann.

Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind im Umfeld des Flughafens nicht zu erwarten. Der geplante Flughafenausbau ist in die straßenverkehrlichen Prognosen im Rahmen straßenrechtlicher Planfeststellungen eingeflossen.

Die Träger des Vorhabens haben in ihren Antragsunterlagen nachgewiesen, dass der Flughafen über eine ausreichend leistungsfähige Straßenverbindung, vor allem über die Anschlussstelle an der BAB 113n an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen ist. Über den normalen Umfang hinausgehende Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs lassen sich bei der gewählten Dimensionierung der Anschlussstelle und des sich daran anschließenden Flughafenzubringers ausschließen.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der BAB 113n vom 19.07.2000 (Az.: 50.9 7171/113.1). Gemäß Nr. III.1.6 des Planfeststellungsbeschlusses zum Neubau der BAB 113n bestätigte die für den Straßenbau zuständige Planfeststellungsbehörde die vom Straßenbaulastträger gewählte Dimensionierung der BAB 113n. In der Prognose für den Planfeststellungsfall erwartete der Straßenbaulastträger Verkehrsbelastungen zwischen 101.100 und 130.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Für diese Prognosezahlen wurde die BAB 113n mit drei Fahrstreifen pro Richtung ausgestattet.

Die der Planung der BAB 113n zugrunde gelegten Prognosezahlen entsprechen in etwa den auf der BAB 113n prognostizierten Verkehrsstärken der hiermit festgestellten Flughafenplanung (102.000 bis 134.300 Kraftfahrzeuge pro Tag) für das Verkehrsszenario 20XX.

Die richtliniengerechten Straßenquerschnitte und ihre Einsatzgrenzen ergeben sich aus der RAS-Q 96. Darin wird für großräumige anbaufreie Straßenverbindungen außerhalb bebauter Gebiete (A I nach RAS-Q 96) mit Verkehrsstärken ab 50.000 Kraftfahrzeugen pro Tag eine Dimensionierung mit dem größtmöglichen Regelquerschnitt 35,5 vorgesehen. Eine obere Einsatzgrenze ist für diesen Regelquerschnitt nicht bestimmt.

Ferner ist ein redundanter Anschluss des Flughafens an die B 96a mit einem Regelquerschnitt 20 vorgesehen. Dieser Regelquerschnitt ist für Verkehrsstärken zwischen ca. 12.500 und ca. 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag optimal. Die Träger des Vorhabens wählten für diese Anbindung einen Straßenquerschnitt, der bei der prognostizierten Verkehrsstärke von 20.800 Kraftfahrzeugen pro Tag für den Zeithorizont 20XX noch Kapazitätsreserven besitzt. Der Anschluss an die B 96a ist dadurch in der Lage, in zeitlich begrenzten Havariefällen die straßenseitige Erschließung des Flughafens weitgehend abzusichern. Der bestehende Flughafen wird allein über die B 96a erschlossen ist. Da der Flughafen nach dem Ausbau seinen Hauptanschluss an der sechsstreifigen BAB 113n haben wird, sind deshalb auf der B 96a prognostisch prinzipiell keine Mehrverkehre durch den Flughafenausbau zu erwarten. Etwaige allgemeine Zunahmen des Verkehrsaufkommens im gesamten Straßennetz und eine damit verbundene Zunahme der Gesamtverkehrsbelastung der B 96a stehen nicht im Zusammenhang mit dem hiermit planfestgestellten Vorhaben.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Flughafen auch noch für Verkehrsmengen, die im hier geplanten Endausbauzustand anfallen, ausreichend leistungsfähig in das übergeordnete Straßennetz eingebunden sein wird.

Befürchtungen, der Verkehr innerhalb benachbarter Ortschaften des Flughafens könnte stark zunehmen, sind somit unbegründet. Für nicht aus der Nachbarschaft kommende Straßenverkehrsteilnehmer besteht grundsätzlich kein Anlass, das untergeordnete und damit weniger attraktive Straßennetz zu nutzen.

Vor diesem Hintergrund verfügte z. B. das BSBA Wünsdorf mit Wirkung vom 01.01.2004 die Abstufung der B 179 zwischen Knoten mit der BAB 10/Anschlussstelle Königs Wusterhausen und der BAB 113/Anschlussstelle Berlin-Grünau zur L 400 (Bekanntmachung des BSBA Wünsdorf vom 29.09.2003 im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 41 S. 916). Im Gegensatz zur bisherigen Verkehrsbedeutung erwartet der Straßenbaulastträger in diesem Abschnitt zukünftig überwiegend keine weiträumigen Verkehre mehr, d. h. die verkehrliche Bedeutung des bisherigen Bundesstraßenabschnittes sinkt.

Das von einigen Einwendern zusätzlich geforderte Shuttlesystem ist bei der vorgesehenen Verkehrerschließung nicht notwendig und kann die geplanten Verkehrerschließungen nicht ersetzen, sondern

könnte sie allenfalls ergänzen, da es keine so deutlich in die Fläche gehende Wirksamkeit hat wie die Straßenerschließung des Flughafens. Ein ergänzendes Shuttlesystem hätte ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis. Überdies kann das Shuttlesystem unabhängig von dieser Planfeststellung später immer noch eingerichtet werden.

In der Umweltverträglichkeitsstudie wurden verschiedene Varianten der Straßenanbindung untersucht und bewertet (Antrag Band N 3, Kapitel 3). Es wurde nachvollziehbar dargelegt, dass die vorgesehenen Straßenanbindungen einerseits erforderlich, andererseits auch hinreichend leistungsfähig und gegenüber Alternativen vorzugswürdig sind. Weitere Alternativen bzw. Varianten mussten die Träger des Vorhabens nicht detailliert untersuchen.

Es ist nicht notwendig, für alle in Betracht kommenden Anbindungsalternativen oder Trassenvarianten so detaillierte Entwürfe auszuarbeiten, dass sie Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens sein könnten. Vielmehr reicht es aus, wenn die Pläne – wie hier – so ausgearbeitet sind, dass der mit den örtlichen Verhältnissen und den Besonderheiten der jeweiligen Trasse vertraute Betrachter die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen beurteilen kann [VGH BW vom 21.10.1988, NuR 89/348 (349)]. Die gestufte Variantenprüfung in den einzelnen Phasen der Planung ist in dem Sinn zulässig, dass vorab in einem recht pauschalen Prüfungsverfahren diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die erkennbar wenig realistisch sind. Das jeweilige Abwägungsmaterial muss in diesem Stadium der Planungsarbeit nur so genau und vollständig sein, dass es eine erste vorauswählende Entscheidung auf der Grundlage grober Bewertungskriterien zulässt [BVerwG vom 24.09.1997, NVwZ-RR 1998, 297; BVerwG vom 12.12.1996, DVBl. 97, 708 (712); BVerwG vom 26.06.1992, DVBl. 1992, 1435].

Mit jeder Phase der Erarbeitung wurden die Unterlagen und Maßnahmen von den Vorhabensträgern weiter verdichtet und vervollständigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Vorwürfe einzelner Einwender, die Vorhabensträger hätten die Varianten der straßenseitigen Flughafenerschließung nicht oder nicht ausreichend untersucht, unzutreffend sind. Auch wenn in der planerischen Entscheidung eine von der hiermit planfestgestellten abweichende Variante bevorzugt worden wäre, ließen sich die insgesamt verbleibenden Beeinträchtigungen nicht weiter verringern.

Klarstellend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht weiter reicht, als die Anforderungen, die sich aus dem Abwägungsgebot ergeben. Denn die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein integraler Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens auch auf der Stufe der Abwägung. Sie gewährleistet eine auf die Umwelteinwirkungen zentrierte Prüfung und ermöglicht es, die Umweltbelange in gebündelter Form herauszuarbeiten. Sie erweitert aber nicht den Kreis der Umweltbelange, die in die Abwägung einzustellen sind. Das UVP-Recht nötigt auch nicht dazu, den räumlichen Umfang der Prüfung in der Planfeststellung weiter auszudehnen als er vom materiellen Planungsrecht gefordert wird [BVerwG vom 10.04.1997, NVwZ 98, 508 (510)].

## 8.7 Straßenanbindung des Flughafens

### 8.7.1 Flächenverbrauch für Straßen

Einzelne Einwender kritisieren einen erhöhten bzw. überhöhten Flächenverbrauch für die straßenverkehrlichen Anbindungen des Flughafens.

Auf der Flughafenstraße „Anschluss an die B 96a“ erscheine das prognostizierte Verkehrsaufkommen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 20.800 Kraftfahrzeugen pro Tag sehr hoch. Die Begründung, dass diese Straße als Umleitungsstrecke genutzt werden solle, sei nicht nachvollziehbar, weil die Vorhabensträger keine Verknüpfung mit der BAB 113n im Terminalbereich vorsähen. Für eine reine flughafeninterne Erschließungsstraße dürfte der Querschnitt etwas überdimensioniert sein. Aus Platz-, Kosten- und ökologischen Gründen sei auf diese Straße zu verzichten. Zumindest fordere man die Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Richtung.

Ferner fehle eine umweltschonende Trassenoptimierung. Die Linienführung der Straße „Anschluss an die B 96a“ lasse sich z. B. im Bereich Kienberg so verlegen, dass sie nicht durch Kienberg geführt werde. Ab nördlichem Beginn des Planes C 1.2-2 könne die Straße parallel zur BAB 113n südlich um die Siedlung Kienberg herum geführt werden.

Für die unmittelbare Anbindung des Flughafens an das vorhandene Straßennetz haben die Träger des Vorhabens nur kurze Neubaustrecken für die Straßen östlich des Flughafens (Anschlüsse BAB 113n und B 96a) sowie für die Ortsumgehung Selchow westlich des Flughafens geplant.

Die Prüfung der Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass die Straßenanbindungen des Flughafens ausreichend leistungsfähig und im planfestgestellten Umfang erforderlich sind. Die Kritik der Einwender ist unbegründet.

Im Rahmen ihrer Entscheidungsfindung hat die Planfeststellungsbehörde die entgegenstehenden Interessen gewürdigt und das planerische Optimierungsgebot beachtet.

Die Träger des Vorhabens haben auf der Grundlage von Abstimmungen mit Umweltfachgutachtern umweltschonende Trassen geplant. Die Trassierung der Straßenanbindungen orientiert sich an den gegebenen Zwangspunkten des vorhandenen Straßennetzes und an der geplanten inneren Erschließungsfunktion. Die Träger des Vorhabens beschränkten sich auf die Herstellung möglichst weniger und möglichst kurzer Anbindungen. Dadurch reduzierten sie die damit verbundenen Beeinträchtigungen (insbesondere den Flächenverbrauch) auf das unbedingt notwendige Maß.

Die Flughafenstraße „Anschluss an die B 96a“ stellt die interne Verbindung der bestehenden nördlichen Flughafenanlagen mit den geplanten südlichen Anlagen her. Außerdem dient diese Straße in Ausnahmefällen als zweiter (redundanter) Anschluss zum übergeordneten öffentlichen Straßennetz. Dabei ist sichergestellt, dass die Straße nur dem Flughafenverkehr dient und nicht als Ausweichroute für sonstigen Kraftfahrzeugverkehr genutzt werden kann, indem die Verknüpfung des „Anschlusses an die B 96a“ mit dem Flughafenzubringer von und zur BAB 113n so gestaltet wird, dass es keine direkten Verkehrsbeziehungen zwischen B 96a und BAB 113n gibt.

Die Linienführung der Straße „Anschluss an die B 96a“ lässt sich unter den gegebenen Randbedingungen nicht so verändern, dass keine Wohnbebauung in Anspruch genommen wird. Von dieser Straße muss eine neue Flughafenfläche umfahren werden, die für die Erweiterung der Flugverkehrsanlagen erforderlich ist. Da die neue Flughafenfläche bereits selbst Wohnbebauung in Anspruch nimmt, muss die darum herum geführte Straße zwangsläufig noch weiter in die Bebauung eingreifen.

Die Planfeststellungsbehörde kann den Bedenken gegen den vierstreifigen Regelquerschnitt 20 der Flughafenstraße zur B 96a nicht folgen. Es lässt sich nicht beanstanden, dass die Träger des Vorhabens den Querschnitt der Flughafenstraße zur B 96a in Anlehnung an vergleichbare hochbelastete Straßen nach der RAS-Q 96 dimensionierten. Die RAS-Q 96 enthalten u. a. richtliniengerechte Stra-

Benquerschnitte und ihre Einsatzgrenzen für die hier prognostizierte Verkehrsstärke von ca. 21.000 Kraftfahrzeugen pro Tag.

Im Einzelnen wird für Verkehrsstärken zwischen ca.

- 5.000 und 22.500 Kraftfahrzeugen pro Tag der Regelquerschnitt 15,5,
- 12.500 und 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag der Regelquerschnitt 20,
- 18.000 und 63.000 Kraftfahrzeugen pro Tag der Regelquerschnitt 26 sowie
- 20.000 und 68.000 Kraftfahrzeugen pro Tag der Regelquerschnitt 29,5

vorgeschlagen.

Dementsprechend ist der von den Trägern des Vorhabens gewählte Regelquerschnitt 20 sehr gut geeignet, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen von ca. 21.000 Kraftfahrzeugen pro Tag aufzunehmen, ohne überdimensioniert zu sein.

Die von den Einwendern angeführten Platz- und Kostengründe sowie ökologischen Gründe führen im Rahmen der Abwägung nicht zum kleineren Regelquerschnitt 15,5, der das prognostizierte Verkehrsaufkommen gerade noch so bewältigen könnte, zumal der Gesichtspunkt der Leistungsfähigkeitsreserve im Falle verkehrlicher Einschränkungen des Hauptanschlusses BAB 113n zu berücksichtigen ist.

Es wäre grundsätzlich ein planerischer Missgriff, wenn eine Straße so dimensioniert würde, dass sie gerade noch ausreicht, um dem erwarteten durchschnittlichen Verkehrsbedarf zu genügen, da immer dann, wenn die Belastung das Durchschnittsmaß überstiege, erhebliche Behinderungen des Verkehrs geradezu vorprogrammiert wären. Eine Straße muss über Reserven verfügen, damit sie ihre Funktion auch dann noch erfüllen kann, wenn sie über das normale Maß hinaus in Anspruch genommen wird. Wird eine Straße nicht nur gelegentlich, sondern praktisch auf Dauer bis an die Grenze ihrer Kapazität belastet, so ist absehbar, dass nachhaltige Störungen im Verkehrsablauf nicht die Ausnahme, sondern die Regel bilden. Dies kann nicht das Ziel einer vernünftigen Verkehrsplanung sein [BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1006 (1007 f.)].

#### 8.7.2 Forderung nach einer Direktanbindung der Passagierabfertigungsanlagen von Westen

Viele Einwander fordern eine direkte Anbindung der Passagierabfertigungsanlagen von Westen. Vereinzelt wurde eine Tunnelführung dieser Anbindung vorgeschlagen. Dadurch solle u. a. eine Entlastung von Waßmannsdorf bzw. eine Verminderung von Schleichverkehren erreicht werden.

Die parallel der westlichen Flughafengrenze vorgesehene neue Erschließungsstraße (Ortsumgehung Selchow) entspreche nicht umfassend dem Ziel 4.2.1 des Landesentwicklungsplans Standortsicherung Flughafen vom 18.03.1999 (GVBl. II, S. 262), eine bedarfsgerechte Verkehrsanbindung des Flughafens, u. a. an die Landeshauptstadt Potsdam (Oberzentrum), über die in der Festlegungskarte zeichnerisch dargestellten Straßenverkehrskorridore (Westanbindung) zu realisieren.

Die Korridore nordwestlich und westlich der Flughafenfläche sollten gemäß Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen die Möglichkeiten der Straßenanbindung sowohl für den Personen- als auch für den Frachtverkehr sicherstellen. Die vorgesehene Nutzung der neuen westlichen Erschließungsstraße durch flughafentechnische und andere flughafenaffine Dienste und die fehlende direkte Anbindung an das Flughafenterminal stimmten mit o. g. Ziel des Landesentwicklungsplans Standortsicherung Flughafen.

cherung Flughafen nur bedingt überein. Sie widersprüchen auch den Schlussfolgerungen des raumordnerischen Strukturkonzeptes für den Flughafen Schönefeld. Letzteres beurteile die west-östliche Durchbindung von Straße und Schiene als wichtige Voraussetzung für die Funktionstüchtigkeit des Leitbildes „Dezentrale Verteilung der Entwicklungsimpulse“, dessen Umsetzung landesplanerisch zu unterstützen sei. Im Ergebnis des raumordnerischen Strukturkonzeptes für den Flughafen Schönefeld werde geschlossen, dass auch für Ansiedlungen um den Flughafen weniger die räumliche Nähe als vielmehr die gute Erreichbarkeit des Flughafens mit Individualverkehr und öffentlichem Verkehr in die Tiefe des Raumes hinein entscheidend sei. Die Erschließung des Flughafens solle langfristig durch eine hochwertige, d. h. alle Medien umfassende Verkehrsanbindung des Terminals in Mittellage gesichert werden, was durch die fehlende direkte westliche Anbindung für den straßenseitigen Passagierverkehr nur bedingt gegeben sei.

Die Träger des Vorhabens hätten die Einhaltung des Zieles 4.2.1 des Landesentwicklungsplans Standortsicherung Flughafen im Verfahren nachzuweisen und darzulegen, wie die bedarfsgerechte Anbindung vor allem an das Hauptaufkommensgebiet Berlin, insbesondere den Westen und Südwesten, an die Landeshauptstadt Potsdam und das Oberzentrum Brandenburg/Havel unter Beachtung der planerisch freigehaltenen Trassenkorridore und der Schlussfolgerungen aus dem raumordnerischen Strukturkonzept für den Flughafen Schönefeld erreicht werden kann. Dabei solle die anzustrebende Verbesserung des Modal-Split zugunsten des ÖPNV bzw. schienengebundenen Verkehrs Beachtung finden.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Forderung nach einer Direktanbindung der Passagierabfertigungsanlagen von Westen her zurück.

Die Straßenanbindungen des Flughafens sind ausreichend. Zusätzliche Anbindungen wären mit zusätzlichen Aufwendungen und Nachteilen verbunden; sie würden die Vorteile der – sich nur wenig verbessernden – Erschließung des Flughafens weitaus überwiegen.

Eine zusätzliche neue westliche Straßenanbindung ist nicht erforderlich, da die vorhandenen Straßen den Verkehr bewältigen können. Die Unterbrechung der L 75 führt zu einer Entlastung von Selchow und Waßmannsdorf. Zu westlichen Bereichen des Flughafens sind lediglich betriebliche Zufahrten vorgesehen.

Ein Widerspruch zum Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung vom 28.10.2003 (GVBl. II, S. 594), der den Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen vom 18.03.1999 abgelöst hat, bzw. zum raumordnerischen Strukturkonzept für den Flughafen Schönefeld besteht nicht. Nach der Festlegung Ziel Z 6 ist die bedarfsgerechte Verkehrsanbindung des Flughafens an das Hauptaufkommensgebiet Berlin, an Potsdam und an sonstige Zentren mit oberzentralen Funktionen des Landes Brandenburg über die zeichnerisch dargestellten Trassen und Korridore bis zur Inbetriebnahme der Flughafenerweiterung fertig zu stellen. Dazu sind die im Einzelnen erwähnten Trassen für den bedarfsgerechten Ausbau freizuhalten. Der von den Einwendern geforderte Nachweis ist durch die Träger des Vorhabens in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen erbracht worden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ferner davon überzeugt, dass die straßenverkehrliche Erschließung des Flughafens den Maßgaben der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung, insbesondere der Festlegung in Ziel Z 6 i. V. m. der Begründung 4.3, entspricht.

Die neue BAB 113n mit ihrem Anschluss an den Berliner Stadtring (BAB 100) wird zukünftig die mit Abstand günstigste Verbindung vom Flughafen in und aus Richtung Berlin darstellen. Die weitaus überwiegende Zahl der Straßenverkehrsteilnehmer wird diesen Anschluss gegenüber dem Anschluss über die B 96a bevorzugen.

In Anbetracht der Leistungsfähigkeit dieser Straßenverbindung kann eine zusätzliche, direkt vom Passagierabfertigungsbereich nach Westen ausgerichtete Straßenverbindung, die dann an die B 96 bzw. B 96n anschließen müsste, keinen oder höchstens einen vernachlässigbar geringen Zeitvorteil gegenüber der geplanten Erschließung bringen.

Eine zweite, nach Westen orientierte, unmittelbare Zufahrt zum Passagierabfertigungsbereich wäre im Übrigen unverhältnismäßig aufwendig, weil sie bei der vorliegenden Gesamtkonzeption der Flugverkehrsanlagen nur unterirdisch geführt werden könnte.

Anreisende aus dem Bereich des westlich des Flughafens gelegenen Oberzentrums Brandenburg/Havel können über die BAB 2/BAB 10/BAB 113 schnell und ohne Umweg die Anschlussstelle an der BAB 113n erreichen. Auch Anreisende aus der Brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam können die Anschlussstelle an der BAB 113n über die BAB 115/BAB 10/BAB 113 schnell und ohne erheblichen Umweg erreichen.

Im Übrigen können Straßenverkehrsteilnehmer, die aus (nord-)westlicher Richtung, insbesondere über die leistungsfähige Verbindung L 40/B 101/L 76/B 96a, den Flughafen erreichen wollen, die hierfür ausreichend leistungsfähige Anbindungsstraße des Terminals zur B 96a nutzen.

### 8.7.3 Anschlussstelle des Flughafens an der BAB 113n

Mehrere Gemeinden forderten, den gesamten Verkehr aus Richtung Norden über die vorgesehene Flughafenstraße von der B 96a aus dem Flughafen zuzuführen.

Flughafenverkehre von und in Richtung Süden sollten über einen Anschluss an die BAB 113 in Höhe des Autobahndreiecks Waltersdorf (BAB 113/BAB 113n) geführt werden. Auf die Anschlussstelle Kienberg könne so verzichtet werden, ebenso auf wesentliche Teile der derzeitigen Zufahrtsplanung zwischen der BAB 113n und dem Flughafengebäude.

Andere Einwander forderten dagegen noch bessere Anbindungen des Flughafens an das Autobahnnetz.

Ferner gab es Alternativvorschläge für die Lage der Anschlussstelle an der BAB 113n:

Zur Anbindung des für flughafenaffines Gewerbe vorgesehenen Baufeldes Ost bzw. des Gewerbegebietes Bohnsdorf (Bohnsdorf-West, Bebauungsplan XV-70, Berlin Treptow) sei eine ausreichende Straßenverbindung zum Flughafen zu schaffen. Aus Einwendersicht drängten sich eine nach Norden versetzte, gegenüber der jetzigen Planung gespiegelte Anordnung der Anschlussstelle und eine straßenmäßige Anbindung der genannten Gewerbegebiete über die bestehenden Flughafenflächen unter Einbezug der alten Start- und Landebahn geradezu auf. Diese Anbindung würde die straßenmäßige Einkesselung Kienbergs vermeiden und die Wohngebiete nordöstlich der Gewerbegebiete gegenüber der bestehenden Planung von Verkehr entlasten. Bei ausschließlicher Anbindung dieser Gebiete an die B 96a werde die Zufahrt im Wesentlichen über die bestehende BAB 113 erfolgen. Sollte dies nicht möglich sein, sollten die Träger des Vorhabens die genannten Gewerbegebiete aus gleichem Grund zumindest nach Süden direkt an die bestehende – zukünftig zur Bundesstraße abzustufende – BAB 113 anbinden.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Rahmen ihrer Gesamtprüfung davon überzeugt, dass die zur Planfeststellung beantragte Straßenverkehrsanbindung die verkehrstechnisch beste Lösung mit den insgesamt geringsten Belastungen ist.

Der vierstreifige Anschluss an die B 96a kann die straßenseitige Erschließung des Flughafens aufgrund seiner zwar relativ hohen, aber bei weitem nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit nur begrenzt übernehmen. Entsprechend vorstehender Ausführungen ist der Regelquerschnitt 20 für Verkehrsstärken zwischen 12.500 und 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag geeignet.

Der sechsstreifige Anschluss des Flughafens an der BAB 113n ist als nahezu unbegrenzt leistungsfähiger Straßenanschluss des Flughafens unverzichtbar. Entsprechend vorstehender Ausführungen ist der Regelquerschnitt 35,5 für Verkehrsstärken über 50.000 Kraftfahrzeugen pro Tag geeignet, so dass er die im Verkehrsszenario 20XX (d. h. etwa bis zum Endausbauzustand) prognostizierte Verkehrsstärke von 59.000 Kraftfahrzeugen pro Tag sicher aufnehmen kann.

Aufgrund der geplanten Lage des Flughafens ergeben sich unter Berücksichtigung einer voll funktionsfähigen Straßenanbindung kaum Alternativen zur vorgesehenen Anschlussstelle an die BAB 113n. Die Anbindung des Flughafens an die BAB 113n lässt sich insgesamt nicht weiter optimieren.

Die vereinzelt geforderte Zuführung des gesamten nordwärts orientierten Flughafenverkehrs über die vorgesehene Flughafenstraße „Anschluss an die B 96a“ ist nicht möglich. Selbst wenn diese Straße mit einem größeren Querschnitt ausgebaut würde, käme es neben der erheblichen Belastung dieser Flughafenstraße zu einer deutlichen Mehrbelastung der B 96a, des Knotenpunktes B 96a/B 179 und der Autobahnanschlussstelle Schönefeld. Die damit verbundenen Beeinträchtigungen wären besonders für die Anwohner in der Gemeinde Schönefeld nicht zumutbar. Außerdem würde die Verkehrsführung zum Flughafen insgesamt wesentlich erschwert und verschlechtert. Dies widerspräche dem Grundsatz der Wahrung und Förderung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Der Forderung, den südwärts orientierten Flughafenverkehr in Höhe des Autobahndreiecks Waltersdorf an die BAB 113n anzubinden, um dadurch auf die Anschlussstelle Kienberg und wesentliche Teile des Flughafenzubringers verzichten zu können, kann nicht entsprochen werden. Bei Realisierung dieser Forderung würde man die Anschlussstelle Kienberg und die entsprechenden Teile des Zubringers lediglich um rund 1 km nach Süden verschieben. Die derzeit geplante Abzweigstelle der BAB 113 von der künftigen BAB 113n müsste gleichsam zu einem Autobahnkreuz mit dem Flughafenzubringer als vierten Zweig ausgebaut werden. Bei Waltersdorf würden dadurch neue Eingriffe und Belastungen entstehen. Die Beeinträchtigungen ließen sich insgesamt nicht verringern.

Auch den Vorschlägen anderer Einwender, den Anschluss des Flughafens nach Norden zu verschieben, um zugleich das Baufeld Ost und das sich daran anschließende Gebiet von Bohnsdorf zu erschließen, kann die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. Die hiermit planfestgestellte Erschließungslösung ist unter Einbeziehung aller Aspekte wie Flächenverbrauch, Übersichtlichkeit und Lage im Verhältnis zum Flughafen und zur Schienenanbindung die geeignetste Variante mit den insgesamt geringsten Beeinträchtigungen.

Die Erschließung der Bohnsdorfer Gewerbegebiete und die Trassierung der BAB 113n sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, das lediglich die straßenbaulichen Folgemaßnahmen für den Flughafen ausbauen umfasst, nämlich die hinreichende straßenseitige Erschließung des Flughafens, die Wiederherstellung zerschnittener Wegebeziehungen und die Erschließung betroffener Grundstücke entsprechend dem bisherigen Umfang. Das Baufeld Ost verfügt nicht über Wege, die

durch die Planung zerschnitten wurden, oder Grundstücke, deren Erschließung beeinträchtigt wurde. Es gehört auch nicht zum zu erschließenden Flughafengelände. Dies gilt umso mehr für das weiter entfernte Gewerbegebiet Bohnsdorf.

Darüber hinaus ist der Inhaber eines an einer Fernstraße gelegenen gewerblichen Betriebes in seinen Rechten nicht dadurch betroffen, dass durch Änderung der Straßenführung der Verkehr von seinem Betrieb abgezogen wird (BVerwG vom 25.10.1967, DVBl. 68, 342). Ein gewerbetreibender Straßenanlieger, der den Gemeingebrauch an der Straße für seinen Betrieb nutzt, ist insofern mit dem Schicksal der Straße verbunden. Ein Gewerbebetrieb genießt den Schutz des Art. 14 Grundgesetz nur soweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, d. h. soweit er gegen die Beeinträchtigung seines Gewerbebetriebes rechtlich abgesichert ist. Bloße Gewinnaussichten, Erwerbsmöglichkeiten, Hoffnungen und Chancen fallen nicht darunter. Dies gilt auch für die Erwartung, dass eine vorteilhafte verkehrliche Lage aufrechterhalten bleibt. Wertminderungen aufgrund von Lagenachteilen sind nicht von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfGBbg erfasst und somit nicht entschädigungspflichtig [BVerwG vom 24.05.1996, NJW 1997, 142 (143)]. Wenn schon die Erwartung, dass eine vorteilhafte verkehrliche Lage aufrechterhalten wird, nicht geschützt ist, kann umso weniger ein Anspruch auf Schaffung einer solchen Lage bestehen.

## 8.8 Auswirkungen bezüglich der B 96a, B 96, L 402

### 8.8.1 Betroffenheit der Ortschaft Waßmannsdorf

Mehrere Einwender und Träger öffentlicher Belange forderten eine Ortsumgehung für Waßmannsdorf im Zuge der B 96a.

Unter anderem trug die Gemeinde Schönefeld in ihrer Stellungnahme vor, dass der zwischen B 96a und künftigem Flughafengelände gelegene südliche Ortsteil von Waßmannsdorf durch das Vorhaben derart schwer betroffen sei, dass für die dortigen Bewohner eine Umsiedlung auf Kosten der Vorhabensträger entsprechend den mit den Ortschaften Diepensee und Teilen von Selchow getroffenen Vereinbarungen gefordert werde. Beim Erörterungstermin am 26.11.2001 wurde von Vertretern der Gemeinde klargestellt, dass die Umsiedlung des südlichen Teils von Waßmannsdorf nur gefordert werde, wenn der in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren vorgesehene Bau der Ortsumgehung Waßmannsdorf nicht möglich sei.

Die Ortsumgehung Waßmannsdorf wird im Zuge der B 96a in einem eigenständigen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren geprüft. Hierüber kann nicht in diesem Verfahren entschieden werden. Insbesondere handelt es sich nicht um eine notwendige Folgemaßnahme.

Die Forderungen nach Umsiedlung des südlichen Teils von Waßmannsdorf sind unbegründet. Die dortigen straßenverkehrlichen Belastungen ändern sich durch den hiermit planfestgestellten Flughafenausbau im Wesentlichen nicht. Die B 96a verändert prognostisch weder ihre verkehrliche Funktion noch wird sie ihre bisherigen Funktionen in einem grundlegend anderen, ihre Kapazität deutlich übersteigenden Maße erfüllen. Der bestehende Flughafen ist bisher allein über die B 96a erschlossen. Nach dem hiermit planfestgestellten Ausbau wird der Flughafen jedoch seinen Hauptanschluss an der sechsstreifigen BAB 113n haben. Durch diese geänderte Erschließungskonzeption ist auf der B 96a prognostisch prinzipiell kein flughafenausbaubedingter Mehrverkehr zu erwarten. Eventuelle allgemeine Zunahmen des Verkehrsaufkommens stehen nicht im Zusammenhang mit dem Flughafenausbau.

### 8.8.2 Betroffenheit der Ortschaft Groß Machnow

Einwender aus Groß Machnow forderten, die Alternative einer großräumigen Verkehrslösung zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Groß Machnow in die Planung aufzunehmen. Die im Gutachten M 16 (Antrag, Band M 16, S. 37) aufgeführte Verkehrsverlagerung nach Unterbrechung der L 75 von Mittenwalde über die K 7236 auf die B 96 in Groß Machnow führe zu einer zusätzlichen Belastung des Ortes und sei zu vermeiden.

Die Ortsdurchfahrt der B 96 (z. Z. durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 18.000 Kraftfahrzeuge pro Tag) habe in der Hauptverkehrszeit keine Kapazitätsreserven; es bestehe eine Nadelöhr-Situation. Eine weitere Verschärfung des Konfliktes der Verkehrsbelastungen mit den Wohnfunktionen in Groß Machnow sei nicht hinnehmbar. Die Antragsunterlagen gäben über die erwarteten zusätzlichen Straßenverkehrsbelastungen der B 96 südlich der BAB 10 (Ortsdurchfahrt Groß Machnow) keine planerisch verwertbaren Aussagen. In den Antragsunterlagen enthalten sei nur die Prognose einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von bis zu 40.000 Kraftfahrzeugen pro Tag auf der B 96n.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Forderung zurück.

Über Aus-/Neubaumaßnahmen im Zuge der B 96 kann nicht in diesem Verfahren entschieden werden. Insbesondere handelt es sich nicht um notwendige Folgemaßnahmen i. S. des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg.

Der Aus-/Neubau der B 96/B 96n zwischen der BAB 10 und der Landesgrenze nach Berlin ist Gegenstand der – unabhängig von diesem Verfahren erlassenen – straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlüsse vom 31.05.2002 (Az.: 50.1 7172/96.13) und vom 28.03.2003 (Az.: 503 7172/96.20). Die vorhersehbaren bzw. wahrscheinlichen Auswirkungen des geplanten Flughafenausbaus wurden in den dort zugrunde gelegten Verkehrsprognosen berücksichtigt .

Die B 96 besitzt südlich der BAB 10 im Hinblick auf die Flughafenanbindung nur regionale Bedeutung. Die im Gutachten M 16 (Antrag, Band M 16, S. 37) aufgeführte Verkehrsverlagerung nach Unterbrechung der L 75 von Mittenwalde über die K 7236 auf die B 96 in Groß Machnow stellt lediglich eine Fahrmöglichkeit als Lückenschluss dar. Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer aus dem Raum Mittenwalde in Richtung Berlin wird jedoch die schnellere und dann besser ausgebaute Verbindung über die Anschlussstelle Mittenwalde - BAB 13 - BAB 113 - BAB 113n direkt nach Berlin mit Anschluss an den Stadtring BAB 100 in Berlin wählen. Angemerkt wird, dass sich die Verlagerung der Verkehrsströme aus dem nachgeordneten Netz auf die BAB 13 verstärkt, sobald die B 246 – wie vorgesehen – eine eigene Anschlussstelle an die BAB 13 erhalten hat. Mit der Errichtung dieser Anschlussstelle hat sich das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen mit Schreiben vom 30.06.2004 einverstanden erklärt.

### 8.8.3 Betroffenheit der Ortschaften Groß Kienitz und Rotberg

Durch die geplante Verkehrsführung (Umleitung L 75, keine Anbindung der L 402 an die B 96n) werde es in Groß Kienitz zu einer Steigerung der Verkehrsbelastung auf der L 402 („Dorfstraße“) kommen. Derzeit habe man in der Ortsdurchfahrt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von etwa 2.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Dabei handele es sich ausschließlich um Durchgangsverkehr. Der Ziel- und Quellverkehr aus bzw. zum Gewerbegebiet werde nicht durch die Ortschaft Groß Kienitz geführt.

Aufgrund schlechter Straßenqualität sei die Wohnqualität in der Ortslage erheblich beeinträchtigt. Laut Prognose der Träger des Vorhabens rechne man tagsüber künftig mit 400 bis 500 Kraftfahrzeugen pro Stunde (5.400 Kraftfahrzeuge pro Tag). Eine solche Verschärfung des Konflikts zwischen Verkehrsbelastungen und Wohnfunktionen sei in Groß Kienitz nicht hinnehmbar.

Der Gemeinde sei es mit enormem Aufwand gelungen, den Ortsdurchgangsverkehr durch den Bau einer Ortsumgehung und die Netzverknüpfung L 402 - L 40 im Zuge der Erschließung des Gewerbegebietes „Weidendamm“ drastisch zu reduzieren. Diese Erfolge bei der Sicherung der Wohnqualität im Ort würden durch die geplante Umleitung des Verkehrs von der heutigen L 75 in Folge der Unterbrechung des Abschnittes Tollkrug - Selchow durch Groß Kienitz nach Dahlewitz zunichte gemacht. Im weiteren wäre auch der vorhandene Straßenaufbau der Dorfstraße, einer intakten Kopfsteinpflasterstraße mit historischer Allee solchen Belastungen nicht gewachsen.

Nach den Planunterlagen zum Bau der Ortsumgehung Dahlewitz/Glasow im Zuge der B 96n sei zudem sinnvollerweise gar keine Anbindung der aus Groß Kienitz kommenden L 402 an die B 96n vorgesehen, sondern ihre Führung über die B 96n mit Hilfe eines Brückenbauwerks. Der Verkehr werde damit weiterhin in den Nachbarort Dahlewitz auf die B 96alt geleitet.

Ein Teil des neu auf die L 402 nach Groß Kienitz gelenkten Verkehrsaufkommens könne zwar über die Ortsumgehungs- und Netzverknüpfungsstraße zur L 40 (südlich der Ortslage Groß Kienitz) und von dort auf die B 96n umgeleitet werden. Da dann die Fahrstrecke (ca. 13 km von Rotberg nach Selchow) jedoch länger sei als die heutige Route über die Dorfstraße Groß Kienitz und Dahlewitz auf die B 96alt (ca. 10 km), rechne man mit einer massiven Schleichwegausbildung, die die Ortslagen Groß Kienitz und Dahlewitz unzumutbar belasten werde.

Deshalb fordert die Gemeinde auf der Basis des bestehenden Flächennutzungsplanes für Groß Kienitz eine nördliche Ortsumgehung bzw. Ortskernumfahrung im Zuge der L 402 zuzüglich folgender Maßnahmen:

- Führung der L 402 bis zur L 40,
- Ausbau des Feldweges zwischen K 6163 und Groß Kienitz als zweispurige Straße sowie
- zur verkehrlichen Erschließung der Sandgrube Nutzung der Trasse der geplanten 110-kV-Leitung.

Mehrere Einwender forderten auch für Rotberg eine Ortsumgehung im Zuge der L 402, gegebenenfalls unter Nutzung der alten Straße nach Diepensee. Sie gingen davon aus, dass die Dorfstraße in Rotberg als Verbindungsstraße in Richtung Zeuthen/Eichwalde/Königs Wusterhausen und in der anderen Richtung nach Kienitz/Dahlewitz/Blankenfelde/Mahlow/Potsdam sowie als offizielle Entlastungsstraße für die Autobahnen zu den B 179, B 96 und B 101 diene. Die L 402 habe bereits jetzt ein Fahraufkommen von 532 Fahrzeugen pro Stunde im Berufsverkehr. Nach der Realisierung des Planvorhabens befürchteten sie noch erheblich höhere Verkehrsbelastungen verbunden mit steigenden Immissionen. Dem sollten die Träger des Vorhabens durch Errichtung einer Umgehungsstraße um Rotberg vorbeugen. Denkbar wäre insbesondere die Nutzung der geplanten, aber derzeit noch nicht dafür geeigneten Straße am südlichen Flughafengelände.

Nach Erkenntnis der Planfeststellungsbehörde sind die Träger des Vorhabens nicht zu dem von Einwendern geforderten Ausbau vorhandener Straßen in den Ortschaften Groß Kienitz und Rotberg (einschließlich Schmöckwitz) verpflichtet.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Forderungen nach Ortsumgehungen für Groß Kienitz und Rotberg zurück.

Die L 402 hat keine bedeutende Zubringerfunktion zum Flughafen, so dass aus dem eigentlichen Flughafenverkehr kein wesentlicher Verkehrszuwachs auf der L 402 entsteht. Zwar wird sich das Verkehrsaufkommen auf der L 402 teilweise (u. a. in Groß Kienitz) prognostisch verdoppeln, diese Erhöhung ergibt sich jedoch nicht vorrangig durch den Flughafenausbau, sondern durch den allgemeinen Verkehrszuwachs.

Groß Kienitz liegt rund 2 km südlich des Flughafens an der L 402 zwischen Tollkrug und Dahlewitz. Eine Verkehrszunahme in Groß Kienitz entsteht durch die flugverkehrsanlagenbedingte Unterbrechung der L 75 zwischen Selchow und Tollkrug für Verkehr aus dem Raum Kiekebusch/Karlshof/Rotberg/Tollkrug nach Nordwesten hin oder umgekehrt. Diese ist jedoch sehr begrenzt und rechtfertigt nicht die Anlage einer Ortsumgehung.

In Rotberg weisen die Belegungszahlen der L 402 nach dem Endausbau des Flughafens einen nicht unerheblichen Quell- und Zielverkehr aus. Aber auch hier ist die Gesamtbelastung der L 402 nicht ausreichend, um eine Ortsumgehung zu begründen.

Die Planfeststellungsbehörde stützt sich auf die Auskunft des zuständigen Straßenbaulastträgers, des Brandenburgischen Straßenbauamtes Wünsdorf vom 19.09.2003. Danach ist die L 402 im Wesentlichen eine anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N, Richtlinien für die Anlage von Straßen, Sachgebiet 1: Netzplanung, Allgemeines Rundschreiben Nr. 1/1998, veröffentlicht im Verkehrsblatt 1998, H. 8, S. 308-309), entspricht dies der Straßenkategorie A III.

Sowohl heute als auch im Prognosezeitraum besitzt die L 402 noch sehr große Kapazitätsreserven. Die L 402 kann mit ihrem Regelquerschnitt 9,5 problemlos bis zu 13.000 Kraftfahrzeuge pro Tag aufnehmen. Die auf der L 402 für 20XX prognostizierten Verkehrsstärken von

- 4.000 Kraftfahrzeugen pro Tag zwischen B 96 und L 75,
- 4.700 Kraftfahrzeugen pro Tag zwischen L 75 und Rotberg sowie
- 7.000 Kraftfahrzeugen pro Tag zwischen Rotberg und B 179

liegen weit unter dieser Kapazitätsgrenze von 13.000 Kraftfahrzeugen pro Tag.

Die L 402 verläuft zwischen der seit wenigen Jahren sechsstreifigen BAB 10 und dem Flughafengelände. Auf der gegenüberliegenden Seite des Flughafengeländes ist der vierstreifige Aus-/Neubau der B 96a geplant bzw. teilweise realisiert. Alle drei Straßen sind östlich des Flughafens über die sechsstreifigen BAB 113/113n und über die vierstreifigen B 96/96n miteinander verbunden. Im Vergleich zur nahezu unbegrenzt leistungsfähigen Autobahnverbindung und zur ebenfalls sehr leistungsfähigen Verbindung über die Bundesstraßen besitzt die L 402 nur eine geringe Attraktivität für den Verkehrsteilnehmer, so dass schon aus diesem Grund auf der L 402 keine übermäßigen Steigerungen des Verkehrsaufkommens zu befürchten sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die L 402 prognostisch weder ihre verkehrliche Funktion verändert noch ihre bisherigen Funktionen in einem grundlegend anderen, ihre Kapazität deutlich übersteigenden Maße zu erfüllen hat.

Die geäußerten Befürchtungen, in den Ortschaften Groß Kienitz und Rotberg könnten durch den Flughafen- ausbau die straßenverkehrlichen Beeinträchtigungen erheblich ansteigen, sind unbegründet.

Unabhängig von vorstehender Entscheidung wird angemerkt, dass das Land Brandenburg als Straßen- baulastträger der L 402 gemäß § 9 Abs. 1 BbgStrG verpflichtet ist, die L 402 in einem den regelmäßi- gen Verkehrsbedürfnissen einer Landesstraße genügenden Zustand zu unterhalten und ggf. zu erwei- tern, umzugestalten oder sonst zu verbessern.

Sollten die Ortsdurchfahrten Groß Kienitz und Rotberg nicht den Verkehrsbelastungen einer Landes- straße gewachsen sein – wovon zur Zeit nicht ausgegangen werden kann –, könnte sich die jeweilige Gemeinde mit ihrem Anliegen außerhalb des hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens an den Straßenbaulastträger der L 402 wenden.

## 8.9 Auswirkungen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz

### 8.9.1 Zerschneidung des vorhandenen Straßennetzes

Einzelne Einwender rügen, dass durch den Ausbau des Flughafens Straßenverbindungen im Süden von Waßmannsdorf ,insbesondere die L 75, zerschnitten werden.

Besondere Nachteile entstünden auch für die Ortslage Rotberg, weil Straßenverbindungen von und nach Rotberg unterbrochen werden.

Für alle durch das Bauvorhaben wegfallenden bzw. unterbrochenen Wege solle funktionaler Ersatz geschaffen werden.

Zudem wird die Erstattung in zeitlicher und finanzieller Hinsicht erhöhter Wegeaufwendungen gefordert für Kinder, welche wegen des vorhabensbedingten Lärms an weniger lärmbeeinträchtigte Schulen und Kin- dertagesstätten wechseln bzw. wegen eines Baustopps am Wohnort solche besuchen müssen. Arbeit- nehmer, die durch unterbrochene Wegebeziehungen mit erhöhten finanziellen und zeitlichen Aufwen- dungen rechnen, fordern ebenfalls Entschädigungen.

Das Straßen- und Wegenetz innerhalb der Gemarkung Selchow werde durch den geplanten Flughafen- ausbau einschließlich der geplanten Verkehrsanbindungen zerschnitten. Dies gelte insbesondere für die L 75. Für die Gemeinde Selchow sei künftig die Durchfahrt nach Tollkrug, Rotberg und Königs Wuster- hausen nicht mehr möglich. Dies erzeuge Umwege von zehn Kilometern für eine Strecke und werde, insbesondere im Hinblick auf die derzeit in Königs Wusterhausen erfolgende ärztliche Versorgung, ein- schließlich der Versorgung durch die Erste Hilfe und der Krankenhausbehandlung, als nicht zumutbar angesehen. Aus Sicht der Einwender blieben die Planunterlagen jede Erklärung schuldig, wie eine an- gemessene ärztliche Versorgung und die Sicherstellung der Ersten Hilfe künftig erfolgen könnten.

Durch den Wegfall der L 75 in Richtung Mittenwalde verlängere sich der Fahrweg zum Krankenhaus nach Königs Wusterhausen, zum Arbeitsplatz, zu Ämtern und Behörden und auch zur Selbstversorgung der Bürger erheblich. Zum Beispiel verlängere sich der Arbeitsweg eines Einwenders täglich um ca. 7 km, d. h. jährlich um 1.540 km. Für diesen Mehraufwand an Zeit und Kosten forderten die Einwender eine finanzielle Entschädigung.

Im Hinblick auf den prognostizierten Verkehr seien geeignete Auflagen zur Begrenzung des Durchgangsverkehrs durch die jetzige Ortsdurchfahrt Selchow vorzusehen. 8.000 Kraftfahrzeuge pro Tag könne man in der Ortslage nicht hinnehmen.

Weiterhin wirkten sich die – durch Flugverkehrsanlagen, Straßenverkehrs- und Schienenanbindungen unterbrochenen – Straßen und Wege auch auf die landwirtschaftliche Produktion negativ aus. Die Wegstrecken vom Sitz der Betriebe zu den Produktionsflächen erhöhten sich um ein Vielfaches, so dass eine rentable und wettbewerbsfähige Bewirtschaftung nicht mehr gewährleistet sei. Aus den Umwegen ergäben sich erhöhte Kosten. Insbesondere trug die Berliner Stadtgutlienschaftsmanagement GmbH & Co Grundstücks KG vor, dass sich ihre Wege zu Anbauflächen in der Nähe der Gemeinde Waßmannsdorf unzumutbar verlängern.

Als Ersatz für unterbrochene Wege fordern Landwirte die Zulassung des landwirtschaftlichen langsamfahrenden Verkehrs auf der B 96/B 96n.

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow verlangt verkehrstechnische Lösungen für den Knoten der L 402 mit der B 96(alt) und eine Netzergänzung nach dem Rückbau der L 75.

Andere Einwander fordern die Anbindung der „Mittenwalder Straße“ an die L 75n, Ortsumgehung Selchow.

Ferner gibt es vereinzelt Bedenken in Bezug auf die vorgesehene Breite und Befestigung der geplanten Gemeindestraßen bzw. sonstigen öffentlichen Straßen und Wege am Rande des Flughafengeländes.

Der Ausbau des Flughafens Schönefeld führt zwangsläufig zur Unterbrechung einiger vorhandener Straßen und Wege. Zur Wiederherstellung der vorhandenen Grundstückerschließung und der straßenverkehrlichen Beziehungen im über- und untergeordneten Verkehrsnetz haben die Träger des Vorhabens ein verkehrstechnisches Konzept entworfen, das unter Einbeziehung der planfestgestellten Deckblätter von der Planfeststellungsbehörde bestätigt wird.

Durch eine Reihe neuer Wirtschaftswege werden insbesondere am Rande des Flughafengeländes Verbindungen zwischen abgetrennten querenden Wegen hergestellt. Die zerschnittenen Wegebeziehungen sind im Wesentlichen durch funktionierende neue Wegeverbindungen ersetzt worden.

Insbesondere wurde eine Wegebeziehung südwestlich am Rande des Flughafengeländes (beginnend an der K 6163 bis zur abzubindenden L 75 südlich des Flughafens) ergänzt (Planänderung Nr. 06). Damit wurde u. a. den Bedenken der Berliner Stadtgutlienschaftsmanagement GmbH & Co Grundstücks KG Rechnung getragen. Der Verbindungsweg befindet sich im Bauschutzbereich. Die Deutsche Flugsicherung hat keine Einwendungen, möchte aber, dass der Einsatz von Baumaschinen bei der Herstellung des Verbindungsweges der Luftfahrtbehörde zur Zustimmung vorgelegt wird, was durch die Auflage A.II.10.2.6 „Flugsicherungsbelange“, ab Seite 130, gewährleistet wird.

Die Zugänglichkeit verinselter Flächen innerhalb der Straßenverkehrsanbindungsschleifen des Flughafens wird, soweit die Flächen nicht dauerhaft einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen werden sollen, um als Kompensationsflächen zu dienen, gemäß festgestelltem Plan wieder hergestellt.

Soweit die Einwander und Träger öffentlicher Belange die Herstellung weiterer Straßen und Wege gefordert haben, werden diese Forderungen von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Über den

hiermit planfestgestellten Umfang hinaus trifft die Vorhabensträger keine Verpflichtung, zerschnittene Wegebeziehungen umzuorientieren bzw. wieder herzustellen.

Die mit der Planung verbundene Zerschneidungswirkung für den Straßenverkehr ist nicht unzumutbar. Zwar sind die Wegeverbindungen zukünftig teilweise länger, jedoch ist der Flughafenstandort auf allen Seiten von sehr leistungsfähigen vierstreifigen Bundesstraßen und nahezu unbegrenzt leistungsfähigen sechsstreifigen Autobahnen umgeben. Die durch die Baumaßnahme zerschnittenen Straßen und Wege bleiben über das vorhandene rückwärtige Straßen- und Wegenetz an die nächstgelegenen Knotenpunktbereiche angebunden. Dadurch wird grundsätzlich für alle Ziele eine schnelle Erreichbarkeit gewährleistet, insbesondere auch für Rettungsfahrzeuge.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Interessen der Gemeinden sowie der Nutzer und Anlieger der Straßen in ihre planerische Entscheidungsfindung einbezogen und kommt zu dem Ergebnis, dass die Interessen durch die planfestgestellte Lösung angemessen berücksichtigt sind. Die mit dem Vorhaben verbundenen Mehrwege sind nicht unzumutbar lang. Entschädigungsansprüche für diese Mehrwege bestehen nicht.

Es gibt keinen Individualanspruch darauf, dass jeweils die kürzeste Wegeverbindung zwischen verschiedenen Zielen unverändert für die Zukunft fortbesteht (OVG NW vom 17.01.1979, Az.: 9 A 1937/75; BVerwG vom 29.04.1977, DVBl. 77, 861; VG Minden vom 29.06.1981, Az.: 5 K 1460/80). Das Vertrauen auf den unveränderten Fortbestand einer bestimmten Verkehrsanbindung einer Anliegerstraße ist ebenfalls nicht geschützt [OVG NW vom 19.09.1980, Az.: 9 A 1857/77; BGH vom 08.02.1971, BGHZ 55, 261 (264); OVG NW vom 23.01.1981, Az.: 9 A 998/79)].

Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 BbgStrG besteht kein Rechtsanspruch auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs öffentlicher Straßen (hier: Landes-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige öffentliche Straßen). Für Erschwernisse, die durch Einschränkungen des Gemeingebrauchs hervorgerufen werden, wird kein Ersatz der Mehraufwendungen bzw. auf Ausgleich gewerblicher Nachteile geleistet.

Grundsätzlich besteht weder ein Rechtsanspruch auf die Errichtung und die Widmung und damit die Eröffnung des Gemeingebrauchs an einer öffentlichen Straße, noch haben die Teilnehmer am schlichten Gemeingebrauch einen Anspruch darauf, dass die Widmung und die durch sie eröffnete Möglichkeit der Teilnahme am Gemeingebrauch unverändert aufrecht erhalten werden, eine (Teil-)Einziehung also unterbleibt. Die Teilnehmer am Gemeingebrauch werden durch die rechtmäßige (Teil-)Einziehung einer öffentlichen Straße nicht in gesicherten Rechten beeinträchtigt. Sie werden vielmehr allenfalls in ihren wirtschaftlichen Interessen berührt, die einen Rechtsanspruch auf unveränderte Beibehaltung der Widmung jedoch nicht begründen können.

Das heißt, der Verkehrsteilnehmer hat prinzipiell keinen individuellen Anspruch auf die Herstellung, Erhaltung oder Beseitigung einer bestimmten öffentlichen Straße.

Veränderungen im Straßennetz stellen keinen enteignenden Eingriff gegenüber den von diesen Veränderungen betroffenen Teilnehmern am Gemeingebrauch einer öffentlichen Straße dar. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Einwender durch den Wegfall der aus ihrer Sicht vorteilhaften Straßenverbindung nur unerheblich mittelbar betroffen sind. Diese Beeinträchtigungen sind von den Einwendern ohne Ausgleich hinzunehmen.

Die Verkehrsteilnehmer einschließlich Rettungsfahrzeugen im Notfall können die neugestalteten und sehr leistungsfähigen übergeordneten Straßen (B 96, B 96a, BAB 113n, BAB 10) nutzen, so dass trotz

Zerschneidung der L 75 und teilweise längerer Fahrstrecken kaum mit Verzögerungen gegenüber dem Istzustand gerechnet werden muss.

Den evtl. entstehenden zusätzlichen Belastungen des Knotenpunktes der L 402 mit der B 96(alt) in Folge Rückbau der L 75 stehen wesentliche Entlastungen dieses Knotens durch den geplanten Bau der B 96n gegenüber. In der Summe wird der Knoten eine Entlastung erfahren.

Selbstverständlich hat die Planfeststellungsbehörde das Vorhandensein von Kinderbetreuungseinrichtungen in der mittelbaren Nachbarschaft des Vorhabens als abwägungserheblichen Belang berücksichtigt. Kinderbetreuungseinrichtungen sind unstreitig besonders lärmempfindlich, was bereits der Verordnungsgeber bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV berücksichtigt. Die Träger des Vorhabens haben in ihren schalltechnischen Untersuchungen nachgewiesen, dass die für Kinderbetreuungseinrichtungen maßgeblichen Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV von 57/47 dB(A) tags/nachts nicht überschritten werden. Auch wenn die Beurteilungspegel nur für die trassennächsten Immissionsorte berechnet wurden, lässt sich einschätzen, dass die vorhabensbedingten Kfz-Immissionen im schützenswerten Bereich der Kinderbetreuungseinrichtungen sogar deutlich unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegen und aus gesundheitlichen Erwägungen heraus keine Veranlassung besteht, Kinder in weiter entfernt gelegene Betreuungseinrichtungen zu schicken.

In ihre ablehnende Entscheidung über die geforderte Anbindung der „Mittenwalder Straße“ an die L 75n, Ortsumgehung Selchow, hat die Planfeststellungsbehörde das private Interesse der benachbarten Grundstückseigentümer mit dem ihm zukommenden mäßigen Gewicht einbezogen. Eine direkte Anbindung der „Mittenwalder Straße“ an die L 75n ist zwar technisch möglich, aber aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzulehnen.

Für die Mehrheit der die Ortsumgehung Selchow nutzenden Verkehrsteilnehmer würde ein zusätzlicher Knotenpunkt spürbar nachteilig wirken und dadurch einer wesentlichen Zweckbestimmung der Ortsumgehung, nämlich einer besseren Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse des überregionalen Verkehrs, entgegenstehen. Überwiegend dienen Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen den durchgehenden Verkehrsbeziehungen, die über das Gebiet benachbarter Landkreise und Kreisstädte hinausgehen. Es sollen leistungsfähige und verkehrssichere Straßenzüge geschaffen werden. Aus diesem Grund soll das untergeordnete Straßennetz nur an wenigen Verknüpfungspunkten an die Ortsumgehungen angebunden werden.

Angesichts ihrer ca. 300 Einwohner ist die Ortslage Selchow über die planfestgestellten zwei Knotenpunkte ausreichend mit der Ortsumgehung verbunden. Jeder zusätzliche Knotenpunkt würde das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Baumaßnahme und die Funktionalität der Ortsumgehung Selchow deutlich verschlechtern.

Die vorhandenen Nutzungen in Selchow sind als relativ kleine Verkehrserzeuger einzustufen. Für sie besteht keine Notwendigkeit einer weiteren Anbindung an das überörtliche Straßennetz.

Die von der Gemeinde Schönefeld geforderten (zusätzlichen) Maßnahmen zur Begrenzung des Durchgangsverkehrs in der jetzigen Ortsdurchfahrt Selchow können den Vorhabensträgern nicht auferlegt werden. Die Ortsumgehung Selchow wird prognostisch zu einer spürbaren Entlastung der Ortslage vom Durchgangsverkehr führen. Weitere Maßnahmen kann die Gemeinde als zukünftige Baulastträgerin der Ortsdurchfahrt außerhalb des hiermit abgeschlossenen Verfahrens bei der zuständigen Verkehrsbehörde beantragen bzw. in eigener Zuständigkeit durchführen (z. B. geschwindigkeitsdämpfende Baumaßnahmen).

Sollte die Forderung nach größerer Breite bzw. besserer Befestigung der geplanten Gemeindestraßen bzw. sonstigen öffentlichen Straßen/Wege am Rande des Flughafengeländes nicht durch die hiermit festgestellte Planung erledigt sein, wird sie von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Die Träger des Vorhabens haben die Straßen/Wege auf der Grundlage der maßgeblichen Richtlinien und Empfehlungen (u. a. RLW 99, Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen - EAE 85/95, Ausgabe 1985, Fassung 1995, veröffentlicht FGSV 285 - Juni 1995) geplant. Auch die vereinzelt von Einwendern genannten zusätzlichen Vertragsbedingungen für landwirtschaftlichen Wegebau Ausgabe 1999 - Fassung 2001 (ZTV LW 99/01, veröffentlicht im FGSV Verlag, Köln - FGSV 975) wurden beachtet.

Die in den Richtlinien vorgesehenen Breiten und Befestigungsweisen stellen einen Kompromiss zwischen den widerstreitenden Interessen dar (u. a. gut befahrbare und lange haltbare Fahrbahnoberfläche, geringe Kosten sowie möglichst geringe Eingriffe in Natur und Landschaft), der den anerkannten Regeln der Technik entspricht.

Die Planfeststellungsbehörde kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf der B 96/B 96n keinen langsamfahrenden (landwirtschaftlichen) Verkehr zulassen. Die B 96/B 96n wurde vom zuständigen Straßenbaulastträger als Kraftfahrstraße eingestuft. Kraftfahrstraßen dürfen gemäß § 18 Abs. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 16.11.1970 (BGBl. I, S. 1565; zuletzt geändert am 11.12.2000, BGBl. I, S. 1690), nur von Fahrzeugen benutzt werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt.

Es besteht keine Veranlassung, diese – für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bedeutsame – Einstufung jetzt zu verändern. Die Interessen langsamfahrender – vor allem landwirtschaftlicher – Verkehrsteilnehmer sind hier nachrangig, zumal die Erschließung der von der Flughafenausbauplanung betroffenen Grundstücke unter Inkaufnahme vergleichsweise geringer Umwege gesichert bleibt.

#### 8.9.2 Zerschneidung von Wegen sowie Einbindung der Passagierabfertigungsanlagen in das Wegenetz

Von Einwendern wurde mehrfach ein besserer Ausbau des Radwegenetzes rund um den Flughafen gefordert, insbesondere die Einbindung des Flughafenterminals für die Passagierabfertigung und der umliegenden Arbeitsstätten in das Geh- und Radwegenetz. Die Geh- und Radwege sollten das neue Flughafenterminal sowohl aus nördlicher Richtung mit dem alten Abfertigungsgebäude (entlang der geplanten Verbindungsstraße) als auch aus östlicher Richtung mit der „Goethestraße“ in Waltersdorf verbinden.

Die ohnehin schon eingeschränkte Bewegungsfreiheit zu Fuß und mit dem Fahrrad werde durch den geplanten Flughafenausbau zusätzlich verringert. Für die Zerschneidung von Reit-, Rad- und Wanderwegen (u. a. im Bereich südlich des ausgebauten Flughafens) fordere man geeigneten Ersatz.

Im Einzelnen gab es die Forderung nach einem asphaltierten Geh- und Radweg von der abzuhängenden L 75 nördlich Tollkrug in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafenzaun bis zur K 6163.

Vorgeschlagen wurde zudem eine durchgehende Rad-/Wirtschaftswegverbindung entlang des Flughafenzaunes der südlichen Start- und Landebahn.

Das gemäß Verordnung über das Naturschutzgebiet „Flutgrabenaue Waltersdorf“ vom 12.02.1998 (GVBl. II/98 S.233) geschützte Gebiet werde durch den Flughafenausbau zerschnitten, vor allem das dortige Radwegesystem, womit seine Bedeutung für die Naherholung sinke. Deshalb solle für den Radverkehr eine Umfahrungsmöglichkeit im Westen außerhalb der Region geschaffen werden.

Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme durch den Flughafenausbau seien in einem größeren Umfeld um den Flughafen entlang überörtlicher Straßen Radwege zu errichten, insbesondere auch zum Schutz der Kinder und Jugendlichen .

Die Planfeststellungsbehörde nimmt Bezug auf die Entscheidungen in vorstehendem Abschnitt „Zerschneidung des vorhandenen Straßennetzes“. Soweit die Forderung nach Einbindung des Flughafen-terminals und der umliegenden Arbeitsplätze in das Geh- und Radwegenetz nicht mit der hiermit festgestellten Planung erfüllt ist, wird sie von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Gemäß vorliegender Prognosen werden nur wenige Fußgänger und Radfahrer direkt zum Terminal laufen bzw. fahren. Diese Fußgänger und Radfahrer können die mit Radwegen ausgestattete Verbindungsstraße Waltersdorf - Kienberg benutzen. Darüber ist das Terminal für Fußgänger und Radfahrer auf zumutbare Weise erreichbar.

Im Übrigen gingen die Vorhabensträger in ihrem Erschließungskonzept nachvollziehbar davon aus, dass prinzipiell alle Fußgänger das Flughafenterminal über öffentliche Verkehrsmittel erreichen können.

Die Bewegungsfreiheit für Reiter, Radfahrer und Fußgänger wird im Wesentlichen durch die Flächeninanspruchnahme für den Flughafenausbau eingeschränkt. Durch die Ergänzungen der weiter bestehenden Straßen- und Wegebeziehungen wird dies so weit möglich ausgeglichen.

Die Vorhabensträger sind nicht zu einem besseren Ausbau des Geh- und Radwegenetzes um den Flughafen verpflichtet. Rund um den Flughafen bleibt die Bewegungsfreiheit zu Fuß und mit dem Fahrrad entsprechend dem bisherigen Umfang erhalten, wenn sich auch Wegstrecken im Einzelfall verlängern. Die letzte größere Lücke schlossen die Träger des Vorhabens im Ergebnis des Anhörungsverfahrens aufgrund mehrfacher Forderungen von Einwendern und Trägern öffentlicher Belange durch Ergänzung eines öffentlichen Verbindungsweges von der K 6163 bis zur abzubindenden L 75 südlich des Flughafens (siehe Pläne C 6-3.1, C 6-3.2, C 6-3A1, C 6-4A1 und C 6-5A1).

Die vorgesehenen öffentlichen Verbindungs- und Wirtschaftswege sind hervorragend für Reit-, Radfahrer- und Fußgängerverkehr geeignet, weil zu erwarten ist, dass sie nur von wenigen Kraftfahrzeugen genutzt werden.

Über die hiermit festgestellte Planung hinaus kann den Trägern des Vorhabens weder die geforderte durchgängige Rad- und Wirtschaftswegeverbindung entlang des Flughafenzauns noch die Anlage von Radwegen entlang bestehender Bundes- und Landesstraßen auferlegt werden, da diese Radwegverbindungen bisher auch nicht bestanden haben.

Zur Wiederherstellung bzw. Umorientierung zerschnittener Straßen/Wege sind die Träger des Vorhabens nur in dem Umfang verpflichtet, in dem die Straßen und Wege eine Erschließungsfunktion oder eine öffentliche Verkehrsfunktion hatten.

Soweit durch die hiermit festgestellte Planung öffentliche Straßen und Wege zerschnitten werden, haben die Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit, auf das verbleibende, zum Teil durch diese Planung geän-

derte öffentliche Straßen- und Wegenetz auszuweichen. Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich, dass grundsätzlich keine unzumutbaren Umwege entstehen.

Die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger auf vorhandenen Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen wird durch den hiermit planfestgestellten Flughafenausbau grundsätzlich nicht nachteilig beeinflusst.

Im Übrigen ist die Radwegeplanung entlang der Kreis-, Landes- bzw. Bundesstraßen Sache des jeweiligen Straßenbaulastträgers und kann nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

#### 8.10 Sicherung der Erschließung aller Grundstücke

Einzelne Einwender und Träger öffentlicher Belange haben darauf hingewiesen, dass die ausreichende Erschließung der von der Flughafenausbauplanung betroffenen Grundstücke zu sichern bzw. wiederherzustellen ist.

Einwender aus dem Gewerbegebiet östlich der „Mittenwalder Straße“ in Selchow haben gerügt, dass alle nach Süden führenden Straßen des Gewerbegebietes gesperrt oder zu Sackgassen würden. Der ganze Verkehr werde zurück nach Selchow auf die Anschlussstrecke Waßmannsdorf - Selchow - Glasow geleitet, obwohl die Ortsumgehung Selchow direkt neben dem Grundstück der Einwender geplant worden sei. Ein Anschluss an die Ortsumgehung Selchow im Bereich der „Mittenwalder Straße“ könne einen Teil der entstehenden Nachteile ausgleichen.

Mit dem Flughafenausbau werde die Zufahrt zur Sandgrube in Groß Kienitz unterbrochen. Die verkehrliche Erschließung müsse wiederhergestellt werden.

Einwender aus dem Bereich „Gartenstraße“ in Schönefeld befürchteten, ihre Zufahrtsmöglichkeiten könnten beeinträchtigt sein, weil die „Gartenstraße“ zwischen der BAB 113n und dem Flughafenzubringer zur B 96a eingeschlossen werde.

Ferner wurden Grundstückerschlüssungen im Bereich des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Schönefeld“ gefordert.

Die Einwendungen/Forderungen in Bezug auf die Grundstückerschlüssung sind unbegründet und werden von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die Erschlüssung der durch den Flughafenausbau betroffenen Grundstücke bleibt entsprechend dem bisherigen Umfang gewährleistet. In diesem Sinne wurden die ausgelegten Planunterlagen durch Deckblätter geändert bzw. ergänzt.

Eine Ersatzpflicht hinsichtlich der Erschlüssung der Flurstücke besteht insofern, als bei Beginn des Planfeststellungsverfahrens vorhandene Grundstückszufahrten zu ersetzen sind. Diese Verpflichtung haben die Vorhabensträger mit der ausgelegten Planunterlage und den Planänderungen berücksichtigt und erfüllt. Sollte im Einzelfall eine weitere Grundstückszufahrt durch Straßen- oder Schienenanbindungen unterbrochen werden, sind die Träger des Vorhabens zur Wiederherstellung verpflichtet (vgl. Auflage A.II.18.2 „Anlegung von Zufahrten“, ab Seite 198, im Abschnitt „Grundstücke“).

Alle Grundstücke bleiben ausreichend verkehrlich erschlossen und sind nach Fertigstellung der hiermit festgestellten Planung für die jeweiligen Grundstückseigentümer und Nutzer weiterhin erreichbar, insbesondere auch die Zufahrt zur Sandgrube in Groß Kienitz. Eventuell mit der Umorientierung der Zufahrten verbundene Mehr- bzw. Umwege sind hinzunehmen.

Die Erschließung von Grundstücken in der „Gartenstraße“, insbesondere der Liegenschaft des Bundesgrenzschutzes bleibt im Rahmen dieses Verfahrens grundsätzlich unverändert. Dafür gelten weiterhin die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses zum sechsstreifigen Neubau der BAB 113n vom 19.07.2000, 50.9 7171/113.1. Der Anschluss der „Gartenstraße“ einschließlich der Liegenschaft des Bundesgrenzschutzes ist bereits über eine neu zu errichtende Straße als Folge des Neubaus der BAB 113n gewährleistet.

Der von Einwendern aus dem Gewerbegebiet östlich der „Mittenwalder Straße“ in Selchow geforderte Anschluss der „Mittenwalder Straße“ an die geplante Ortsumgehung Selchow wurde von den Vorhabensträgern nachvollziehbar abgelehnt. Die mit der Herstellung des geforderten Anschlusses verbundenen zusätzlichen Beeinträchtigungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Ortsumgehung Selchow wären größer als die damit erreichbaren Vorteile. Ein solcher Anschluss wäre allenfalls für den nach Westen (Mahlow-Selchow) hin orientierten Verkehr attraktiv. Der nach Nordosten (Waßmannsdorf, Schönefeld) hin orientierte Verkehr würde größtenteils weiterhin die kürzere Route durch Selchow vorziehen. Der Entlastungseffekt wäre gering. Ohne Anschluss des Gewerbegebietes östlich der „Mittenwalder Straße“ an die geplante Ortsumgehung Selchow ergibt sich ein maximaler Umweg (einfache Strecke) von ca. 700 m. Dieser Mehrweg ist zumutbar.

Im Übrigen sind Grundstückserschließungen im Bereich des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Schönefeld“ und des Bebauungsplanes „Gartenstraße“ nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Schönefeld.

#### 8.11 Widmungen, Umstufungen und Einziehungen

Vereinzelte gab es Bedenken/Forderungen in Bezug auf Widmungen, Umstufungen und (Teil-) Einziehungen von Straßen/Straßenabschnitten.

Der Landkreis Dahme-Spreewald bestand darauf, dass alle Widmungen, Umstufungen und (Teil-)Einziehungen von Straßen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens bzw. als Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses geregelt würden.

Fragen der Widmung, Umstufung und Einziehung von Straßen können gemäß § 75 VwVfGBbg, § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG sowie § 6 Abs. 5, § 7 Abs. 6 und § 8 Abs. 4 BbgStrG im Planfeststellungsverfahren geregelt werden. Die in den Vorschriften genannten Voraussetzungen liegen vor.

Vorstehende Bedenken/Forderungen wurden von den Trägern des Vorhabens zum Anlass genommen, im Anhörungsverfahren das Einvernehmen mit allen von beabsichtigten Widmungen, Umstufungen und (Teil-)Einziehungen von Straßen betroffenen Straßenbaulastträgern im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens anzustreben.

Im Ergebnis dieser Bemühungen wurden die zunächst im ausgelegten Plan vorgesehenen Widmungen, Umstufungen und (Teil-)Einziehungen von Straßen im Sinne der von den künftigen Straßenbaulastträgern geäußerten Bedenken angepasst (s. Deckblätter zu Antrag, Band A I, Kap. 4). Daraufhin erklärten die künftigen Straßenbaulastträger ihre Zustimmung. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung des Landes Brandenburg und des Landes Berlin hat mit Schreiben vom 17.06.2004 den Umstufungen gemäß § 7 Abs. 4 Satz 2 BbgStrG zugestimmt.

Soweit über den hiermit festgestellten Umfang hinaus die Widmung, Umstufung oder Einziehung von (u. a. nicht unmittelbar durch die Flughafenausbauplanung betroffenen) Straßen angeregt wurde, ist hierüber in gesonderten Verfahren zu befinden.

## 8.12 Gesamtabwägung

Die von den Trägern des Vorhabens beantragten straßenbaulichen Folgemaßnahmen sind für den hiermit planfestgestellten Flughafenausbau notwendig. Nur so können eine hinreichende straßenseitige Erschließung des Flughafens, die Wiederherstellung zerschnittener Wegebeziehungen und die Erschließung betroffener Grundstücke entsprechend dem bisherigen Umfang gewährleistet werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Rahmen ihrer Prüfung davon überzeugt, dass die straßenbaulichen Folgemaßnahmen des Flughafenausbaus ausreichend leistungsfähig und für die Funktionalität des Flughafens erforderlich sind. Die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind so weit wie möglich minimiert. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind zumutbar und deshalb hinzunehmen. Das öffentliche Interesse an den straßenbaulichen Folgemaßnahmen überwiegt deutlich die entgegenstehenden Belange.

## 9 Schienenanbindung

Der Flughafen Berlin-Schönefeld erhält außer der Anbindung an das öffentliche Straßennetz auch einen neuen Anschluss an das öffentliche Schienennetz. Mit der Schienenanbindung wird die Erreichbarkeit des neuen Flughafenstandortes durch den Fernverkehr (Intercity Express, Intercity, Interregio), den Regionalverkehr (Flughafenexpress, Regionalexpress/Regionalbahn) sowie durch den Schienenpersonennahverkehr (Berliner S-Bahn) gesichert. Die hier planfestgestellte schienenseitige Erschließung des erweiterten Flughafens ist ein selbständiges Vorhaben, das jedoch aufgrund der Abhängigkeiten zum Flughafenausbau einer einheitlichen Entscheidung mit diesem gemäß § 78 VwVfGBbg bedarf (vgl. Abschnitt C.1.5.6.15 „Umfang der Konzentrationswirkung bzgl. der schienen- und straßenmäßigen Anbindung“, ab Seite 311). Die Schienenanbindung ist darüber hinaus wesentlich für die Erschließung des ausgebauten Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich hierbei und im Weiteren auf die Planunterlagen zur Verkehrsanbindung Schiene (Antrag Band D, Pläne D 3-01 bis D 9-22).

Zur Schienenanbindung haben sich folgende Träger öffentlicher Belange mit Bedenken, Hinweisen oder Anregungen geäußert:

- Grenzschutzpräsidium Ost des Bundesgrenzschutzes
- Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg,
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg,
- Ministerium des Innern des Landes Brandenburg,
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin,
- Bezirksämter Treptow-Köpenick, Tempelhof-Schöneberg und Neukölln von Berlin

- Amt für Immissionsschutz Wünsdorf des Landes Brandenburg,
- Landkreise Dahme-Spreewald, Teltow-Fläming und Potsdam-Mittelmark,
- Gemeinden Waßmannsdorf, Selchow, Großziethen, Eichwalde, Zeuthen, Schulzendorf, Gosen, Sputendorf, Mahlow, Diedersdorf, Rangsdorf,
- Regionale Planungsgemeinschaften Oderland-Spree, Havelland-Fläming und Lausitz-Spreewald
- Berliner Verkehrsbetriebe und
- anerkannte Naturschutzverbände der Länder Berlin und Brandenburg.

Die DB Netz AG Niederlassung Ost hat mit Schreiben vom 04.07.2000 eine umfangreiche Stellungnahme zum Ausbauvorhaben abgegeben, obwohl die DB Netz AG zugleich ein Träger des Vorhabens ist. Die Bedenken, Hinweise und Anregungen der DB Netz AG wurden deshalb nur insoweit als solche gewertet, wie diese sich nicht auf die eigene Planung beziehen. Diese sind im Rahmen des Nachweises der bautechnischen Sicherheit in die Ausführungsplanung einzuarbeiten (siehe Auflage A.II.11.2 „Bautechnische Sicherheit“, ab Seite 131).

Die DB Netz AG und das Brandenburgische Autobahnamt haben zu Recht darauf hingewiesen, dass für die Kreuzungen der neu oder auszubauenden Straßen mit der Neubautrasse Kreuzungsvereinbarungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz abzuschließen sind. Diese Kreuzungsvereinbarungen sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses, aber die Notwendigkeit ihres Abschlusses wird in der Auflage A.II.10.2.5 „Kreuzungsbauwerke“, ab Seite 130, zum Ausdruck gebracht:

„Für Kreuzungsbauwerke mit Bahnanlagen ist zusätzlich die eisenbahntechnische Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes zu beantragen. Die Antragsteller dürfen erst nach Freigabe der Unterlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt bzw. die zuständige Genehmigungsbehörde mit der Durchführung des Vorhabens beginnen. Es sind entsprechende Kreuzungsvereinbarungen mit den Gesellschaften der DB AG abzuschließen.“

Eine Vielzahl von Trägern öffentlicher Belange und von Einwendern haben Vorschläge für den weiteren Ausbau des Schienennetzes unterbreitet, z. B. für die S-Bahnanbindung den Bau von S-Bahnhöfen für die Gemeinden Rangsdorf oder Ziethen oder einen „S-Bahnring Ost“ von Marzahn bis Schönefeld. Im Bereich der Fernbahnanbindung wird u. a. die Verbesserung der Anbindung Potsdams und von Frankfurt/Oder, ein Bahnübergang über die Görlitzer Bahn in Zeuthen, der Ausbau Rangsdorfs zum Verkehrsknotenpunkt, ein Haltepunkt der Dresdner Bahn in Mahlow oder der Umbau des Bahnhofs Königs-Wusterhausen gefordert.

Die Entscheidungen zu den Bedenken, Hinweisen oder Anregungen erfolgten im Zusammenhang mit der planerischen Bewertung der festgestellten baulichen Anlagen. Sie erfolgten jedoch nur insoweit, wie durch die Planung der Schienenanbindung der Aufgabenbereich eines Trägers öffentlicher Belange berührt wird. Über Bedenken, Hinweise oder Anregungen, die sich auf andere parallele Planverfahren, wie z. B. die Dresdner Bahn (siehe Abschnitt B.II.11 „Parallele Planvorhaben“, ab Seite 229) oder auf die Verlagerung bzw. Verstärkung von Verkehrsströmen im übrigen Schienennetz beziehen, kann ebenfalls nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden. Hier muss auf den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als eines gesetzlich geregelten Verfahrens zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme hingewiesen werden. Auch Forderungen, welche die Erweiterung des

Planungsgegenstandes, wie z. B. die zusätzliche Erschließung des Flughafens durch eine Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 oder einen zusätzlichen S-Bahnhof in Waßmannsdorf beinhalten, oder sich auf eine bedarfsgerechte Fertigstellung der gesamten Verkehrserschließung beziehen, entziehen sich der Regelung durch diesen Planfeststellungsbeschluss. Dieser schafft lediglich die planrechtlichen Voraussetzungen für eine rechtzeitige Baudurchführung des beantragten Plangegegenstandes.

Auch Fragen der Baudurchführung selbst können durch den Planfeststellungsbeschluss nicht geregelt werden, da die Wahl der geeignetsten Bauverfahren dem Ausschreibungsverfahren vorbehalten bleiben muß, um so den Trägern des Vorhabens Entscheidungen im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Im Planfeststellungsbeschluss werden lediglich grundsätzliche Fragen der Bauausführung, insbesondere bezüglich der Einhaltung spezifischer öffentlich-rechtlicher Vorschriften geregelt (siehe Abschnitt A.II.19 „Bauphase (Grundsätze)“, ab Seite 198).

Die Belange von mobilitätsbehinderten Menschen - insbesondere die Schaffung barrierefreier kurzer Wege - werden ebenfalls im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt werden (im Übrigen siehe auch Auflage A.II.3.5 Nr. 5) zu den Belangen der Behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, ab Seite 103).

Zur Planung der Schienenanbindung haben auch private Dritte Einwendungen erhoben. Soweit darin eine individuelle Grundstücksbetroffenheit angesprochen wird, wird auf die Entscheidungen im Abschnitt C.II.22.2.8 „Individuelle Einwendungen von Grundstückseigentümern“, ab Seite 1001, verwiesen.

Die Hinweise und Anregungen machen deutlich, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger intensiv mit der Planung auseinandergesetzt haben. Sie lassen jedoch nicht erkennen, in welcher Weise sie von Auswirkungen der beantragten Planung konkret betroffen sind. Nachteilige Auswirkungen allgemeiner Art bedeuten noch keine Eingriffe in individuell geschützte Rechtspositionen. Insoweit waren Einwendungen dieser Art zurückzuweisen. In den Ausführungen in den folgenden Abschnitten wird jedoch auf die vorgetragenen Argumente eingegangen.

## 9.1 Verkehrsprognose und Verkehrskonzept

### 9.1.1 Notwendigkeit einer neuen Schienenanbindung

Die neue Schienenanbindung berücksichtigt in ihrem Verkehrskonzept die zum Flughafen Berlin-Schönefeld erstellte Luftverkehrsprognose. Auf die entsprechenden Abschnitte zur Luftverkehrsprognose bzw. die Gutachten im Antrag wird Bezug genommen (Antrag, Band M 1; siehe Abschnitt C.II.4 „Luftverkehrsbedarf“, ab Seite 350).

Auch die verkehrs- und umweltpolitische Forderung der Landesentwicklungsplanung, einen Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen von 50 % anzustreben [vgl. Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung vom 28.10.2003 (LEP FS), Teil IV Begründungen, Punkt 4 Standortanforderungen an die künftige Luftverkehrsanbindung der Region Berlin/Brandenburg, 4.3 Anforderung 3 Verkehrliche Einbindung (GVBl. II, S. 594)] erfordert die geplante Schienenanbindung des Flughafens.

Aus dem prognostizierten Passagieraufkommen für den Flughafen ergibt sich, dass dessen Schienenanbindung ein wichtiges Element zur bedarfsgerechten und umweltfreundlichen Verkehrsbedienung in einem integrierten Gesamtverkehrssystem bildet. Neben der funktionalen Straßenerschließung soll die

Anbindung des Flughafens an den öffentlichen schienengebundenen Nah- und Fernverkehr eine attraktive und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein.

Eine bedarfsgerechte Anbindung ist mit der vorhandenen Schieneninfrastruktur nicht möglich. Aufgrund des um ca. 3 km in südliche Richtung verschobenen Standortes des Abfertigungsterminals ist der bestehende Bahnhof Berlin-Schönefeld am südlichen Berliner Außenring nicht mehr in der Lage, seiner derzeitigen Erschließungsfunktion gerecht zu werden. Die zum jetzigen Abfertigungsterminal führenden Zubringerverkehre bedeuten bereits im gegenwärtigen Zustand eine Erschwernis für die Erschließung des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die dazu führt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel nur in einem verhältnismäßig geringen Maße zu diesem Zweck benutzt werden. Die Beibehaltung der Zubringerverkehre hätte unter den geänderten Verhältnissen erst recht zur Folge, dass der Flughafen hauptsächlich über die Straße erschlossen bliebe. Daran würden auch den Fluggast unterstützende Einrichtungen (überdachte Beförderungsbänder etc.), welche die Entfernung zwischen Bahnhof und Abfertigungsterminal überwinden helfen, wie das bei den jetzigen Standortverhältnissen Bestandteil von Überlegungen war, nichts ändern können.

#### 9.1.2 Bedarfsgerechte Anbindung

Eine bedarfsgerechte Anbindung des neuen Abfertigungsterminals durch öffentlichen Schienenverkehr erfordert daher, dass der Schienenweg dem Terminal folgt und es so erschlossen wird, dass es aus allen Richtungen des bestehenden Schienennetzes erreichbar ist und eine direkte Umsteigebeziehung zwischen öffentlichem Verkehrsmittel und Abfertigungsterminal und umgekehrt möglich ist.

Die konzipierte Schienenanbindung steht im Einklang mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung sowie der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS), der in textlicher und zeichnerischer Darstellung u. a. die Trassen und Korridore zur Verkehrsanbindung des Flughafens Berlin-Schönefeld in seinem unmittelbaren Umfeld enthält. In seiner Anlage in Teil III Festlegungen, Punkt Z 6 ist die bedarfsgerechte Verkehrsanbindung des Flughafens Berlin-Schönefeld an das Hauptaufkommensgebiet Berlin, an Potsdam und sonstige Zentren mit oberzentralen Funktionen des Landes Brandenburg vorgesehen. In diesem Zusammenhang sind dort die Trassen der Dresdener Bahn einschließlich der Verbindungskurve zum südlichen Berliner Außenring (Mahlower Kurve), die Trasse einer Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 sowie die einer östlichen Anbindung des Flughafens an die Görlitzer Bahn genannt.

In Übereinstimmung damit sieht der festgestellte Plan für die Schienenanbindung des Flughafens die teilweise Verschwenkung des Berliner Außenringes zur Erschließung durch Fern- und Regionalbahn sowie unter Nutzung des mehrgleisigen Berliner Außenringes eine Verlängerung der gegenwärtig am Bahnhof Berlin-Schönefeld endenden S-Bahn-Strecke bis zum Abfertigungsterminal vor. Im Bereich des Flughafens werden beide Schienenwege gebündelt und unterirdisch zu dem unter dem Abfertigungsterminal entstehenden neuen unterirdischen Flughafenbahnhof geführt, der nunmehr eine attraktive direkte Umsteigemöglichkeit zum Abfertigungsterminal darstellt.

Von Einwendern und Trägern öffentlicher Belange wie dem Bezirksamt Neukölln, dem Landkreis Dahme-Spreewald und den Berliner Verkehrsbetrieben wird die Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 bis zum Flughafen gefordert, weil die U-Bahn ein wichtiger Bestandteil der ÖPNV-Anbindung des Flughafens sei und ebenso wie die Straßen- und Schienenanbindung mit dem Flughafen ausbau planfestgestellt werden müsse. Zumindest solle der zukünftige Einbau berücksichtigt werden.

Die im Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung genannte Trasse einer Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ein Planfeststellungsverfahren darf neben dem eigentlichen Verfahrensgegenstand (in diesem Fall Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld) nur notwendige Folgemaßnahmen (z. B. Verkehrserschließung des Flughafens) mit umfassen. Für diese Folgemaßnahmen greift die konzentrierende Wirkung des Planfeststellungsverfahrens. Gemäß der Verkehrsprognose in Gutachten M 16 tragen im Schienenverkehr Flughafenexpress und S-Bahn mit deutlichem Abstand die Hauptlast des Verkehrs. Die berechneten flughafeninduzierten Nachfragerwerte für die U-Bahn betragen für das Szenario 20XX weniger als 3.600 Fahrgäste pro Tag und damit lediglich etwa 2,6 % des gesamten auf den Flughafen bezogenen ÖPNV-Aufkommens (Antrag, Band M 16, Kapitel 6.6). Eine Verlängerung der U-Bahn ist deshalb keine notwendige Folgemaßnahme des Flughafenausbaus. Die Aufnahme - auch in Form der Vorbereitung eines Anschlusses - in den Planfeststellungsbeschluss ist auch nicht möglich, da eine verfestigte Planung und erst recht ein Antrag des einzigen berechtigten Trägers des Vorhabens für den U-Bahn-Bau, nämlich der Berliner Verkehrsbetriebe, für die U-Bahn-Linie 7 nicht vorliegt. Investitionen für eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Berliner Stadtteilen sind ohnehin nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Eine Option für die Anbindung einer Magnetschwebebahntrasse zum Flughafen wird im Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung grundsätzlich offengehalten, ohne dass dafür konkrete Trassen angegeben werden. Sie ist ebenfalls kein erforderlicher Bestandteil des Ausbausvorhabens.

Die konzipierte Schienenanbindung erfüllt die Anforderungen an eine bedarfsgerechte Anbindung des Hauptaufkommensgebietes Berlin, der Landeshauptstadt Potsdam und der sonstigen Zentren mit oberzentralen Funktionen des Landes Brandenburg an den neuen Flughafen.

Mit ihr wird gleichfalls die Anbindung an das übergeordnete Schienennetz, die Strecke 6135 Berlin - Elsterwerda (- Dresden), innerhalb des Berliner Außenringes als Dresdener Bahn bezeichnet, bzw. die Strecke 6142 Berlin - (Cottbus) - Görlitz, als Görlitzer Bahn bezeichnet, über den Berliner Außenring als verteilendes Netzelement sichergestellt.

Damit steht die durchgehende Nord-Süd-Verbindung vom nördlichen Berliner Innenring bis zu den südlichen Radialstrecken mit den Bahnhöfen Gesundbrunnen, Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof, Potsdamer Platz und Papestraße zur Verfügung. Nördlich des Hauptbahnhofes/Lehrter Bahnhofes ist ein Wendegleis für den Regionalverkehr bzw. den Flughafenexpress angeordnet. Der Nord-Süd-Tunnel wird zwischen der nördlichen Einbindung und dem Bahnhof Papestraße viergleisig ausgebaut. Südlich des Bahnhofs Papestraße werden, jeweils zweigleisig, die Anhalter Bahn (Strecke 6132 Berlin - Halle) und die Dresdener Bahn angeschlossen. Die zulässigen Streckengeschwindigkeiten betragen im Nord-Süd-Tunnel 120 km/h und auf der Anhalter bzw. Dresdener Bahn 160 km/h. Zur Verkehrserschließung des auszubauenden Flughafens ist eine zweigleisige Verbindungskurve von der Dresdener Bahn zum südlichen Berliner Außenring (BAR) mit einer Streckengeschwindigkeit von 100 km/h geplant. Zur Herstellung der Verbindungskurve werden zwei Gleise südlich des Bahnhofs Mahlow niveaufrei aus der Dresdener Bahn ausgebunden und in die beiden nördlichen Gleise des viergleisigen Berliner Außenringes, die in der Fortsetzung diejenigen Gleise sind, die zur Schienenanbindung des Flughafens dienen, höhengleich eingeführt. Die beiden südlichen Gleise des Berliner Außenringes werden an die aus Richtung Potsdam kommenden Gleise angeschwenkt.

Die Erschließung des Flughafens für den Schienenpersonennahverkehr erfolgt unter Nutzung bestehender Gleisanlagen durch Verlängerung der bereits bestehenden S-Bahn-Strecke.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, dass die bis zur Inbetriebnahme der Flughafenerweiterung fertig zu stellende bedarfsgerechte schienenseitige Erschließung die Durchführung mehrerer planrecht-

licher Verfahren voraussetzt. Die mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss festgestellte Schienenweganbindung des Flughafens ist dabei ein wichtiger Baustein zu einer dem geplanten Verkehrsbedarf angemessenen Erschließung durch den öffentlichen Schienenpersonenverkehr.

Für die östliche Anbindung an die Görlitzer Bahn wird der Plan mit vorliegendem Planfeststellungsbeschluss bis Bau-km 10,83 festgestellt. Für den weiteren Verlauf der Trasse wurde ein gesonderter Planfeststellungsabschnitt gebildet. Auf Grund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens werden ab Bau-km 10,83 durch die Bahn gegenwärtig weitere Trassenvarianten untersucht. Der Plan für diesen Streckenabschnitt wird in einem gesonderten Verfahren festgestellt.

Von einigen Einwendern wird kritisiert, dass die Schienenanbindung des Flughafens dem „Pilzkonzept“ der Bahn widerspreche.

Die Dresdener Bahn einschließlich der nordöstlichen Verbindungskurve zum südlichen Berliner Außenring und die Anhalter Bahn sind Teil des für den Eisenbahnknoten Berlin im zentralen Bereich 1995 entwickelten und gegenwärtig in der Entstehung befindlichen sogenannten „Pilzkonzeptes“. Seitens der Bahn ist geplant, die Anhalter Bahn bis zum Jahr 2006 als erste Ausbaustufe des „Pilzkonzeptes“ fertig zu stellen und die Dresdener Bahn bis zur Inbetriebnahme des Flughafens ebenfalls in Betrieb zu nehmen. Da die Schienenanbindung des Flughafens an den Bestand, nämlich den Berliner Außenring, die Dresdner Bahn und die Anhalter Bahn anbindet, kann sie nicht im Widerspruch zum Pilzkonzept stehen.

Mit Schreiben vom 11.02.2004 hat die DB Netz AG bestätigt, dass sie unverändert an ihrer Zielstellung festhält, dass für die Anbindung des Flughafens der Wiederaufbau der Dresdner Bahn und der Neubau der Mahlower Nordost-Kurve zwingend notwendig seien. Da der Wiederaufbau der Dresdner Bahn durch die Verzögerung des Planfeststellungsverfahrens im Abschnitt 2 (Ortsdurchfahrt Berlin-Lichtenrade) und durch die Kürzung von Bundeshaushaltsmitteln für Investitionen in Schieneninfrastruktur verzögert werde, sei eine Ergänzungsverbindung im Bereich des Eisenbahnkreuzes Genshagener Heide geplant, die es ermögliche Züge nach Dresden und zum Flughafen Berlin-Schönefeld vom Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof über die Anhalter Bahn zu leiten. Dieses Projekt solle bis zur Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels im Jahr 2006 realisiert werden. Diese Verbindung sei nicht so leistungsfähig wie die Anbindung über die Dresdner Bahn; die Fahrzeit vom Hauptbahnhof werde sich um sieben bis acht Minuten verlängern.

Die DB Netz AG werde sich deshalb bemühen, die Dresdner Bahn zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens oder zumindest zeitnah dazu fertig zu stellen. Als weitere Übergangslösung bzw. Ergänzung sei die Verbindung des Hauptbahnhofs mit dem Flughafenbahnhof über die Stadtbahn, den östlichen Außenring, das Grünauer Kreuz und die Ostanbindung des Flughafens möglich.

Die Flughafenanbindung stehe mit weiteren Projekten im Knoten Berlin in Zusammenhang, nämlich Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof, Potsdamer Platz und Bahnhof Papestraße, die ab 2006 und damit deutlich vor der Flughafeninbetriebnahme zur Verfügung stünden.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin hat mit Schreiben vom 26.02.2004 und vom 15.07.2004 ergänzt, dass das Planfeststellungsverfahren für den 2. Abschnitt des Wiederaufbaus der Dresdner Bahn voraussichtlich im Herbst 2004 fortgesetzt werde mit der Antragsvariante der DB AG, d. h. der ebenerdigen Fernbahnführung im Bereich Lichtenrade, um sicherzustellen, dass die Dresdner Bahn noch vor der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Schönefeld fertiggestellt werden könne.

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.

Die Anbindung des Flughafens durch den Flughafenexpress von Berlin-Lehrter Bahnhof, Berlin-Spandau und Potsdam ist auch berücksichtigt im langfristigen „Bahnkonzept 2009 des Landes Brandenburg“ von November 2003.

### 9.1.3 Dimensionierung der Schienenanbindung

Die Träger des Vorhabens planen den Umbau des Flughafens Schönefeld für ein Passagieraufkommen von 20 Millionen Passagieren pro Jahr in einer ersten Baustufe und mit einer Zielgröße von 30 Millionen Passagieren pro Jahr im Endausbau. Die Verkehrsprognose beruht auf verkehrsplanerischen Netzberechnungen. In der Prognose sind künftige Stärke, Art und Zusammensetzung der Verkehrsströme unter Beachtung der zu erwartenden Entwicklung des Planungsgebietes berücksichtigt. Die Planung geht von einer weitestgehend gleichen Verteilung des Verkehrs zwischen Straße und Schiene aus. Es wird mit einem Anteil des Schienenverkehrs zwischen 40 und 50 % des Verkehrsaufkommens gerechnet.

Im Verfahren geäußerte Einwände, dass die Schienenanbindung überdimensioniert oder umgekehrt nicht ausreichend sei, sind unbegründet und zurückzuweisen.

Mit dem zweigleisigen Anschluss für den Fern- und Regionalbahnverkehr einerseits bzw. S-Bahn-Verkehr andererseits kann sich die Schienenanbindung dem Verkehrsbedarf der jeweils entstehenden Ausbaustufe bis hin zum geplanten Endausbau des Flughafens ohne weitere bauliche Erweiterungen anpassen. Die Anbindung des Flughafenbahnhofs im Westen an den Berliner Außenring und im Osten an die Görlitzer Bahn (im zweiten Abschnitt) gewährleistet auch, dass er aus allen Richtungen erreichbar ist und die Züge in alle Richtungen verkehren können.

Der neue Flughafenbahnhof ist für alle existierenden Zuggattungen (S-Bahn, RB, RE, IR, IC, ICE) geeignet. Für die Möglichkeit, dass ICE verkehren werden, weist er zwei Bahnsteige mit einer Länge von 405 m auf. Der Bahnhof mit seinen technischen Anlagen ist so ausgelegt, dass er das nach dem Endausbau des Flughafens prognostizierte Verkehrsaufkommen für den Schienenverkehr aufnehmen kann.

Soweit die Dimensionierung der Schienenanbindung im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen verkehrspolitischen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, verkennen die Einwander den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als eines gesetzlich geregelten Verfahrens zur Beurteilung einer Einzelmaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über eine zukünftige Verkehrspolitik geführt werden.

Die von einer Reihe von Einwendern vertretene Auffassung, dass eine solche leistungsfähige Schienenanbindung überdimensioniert sei und eine bloße Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 sowie der Bau einer Straßenbahn bis Schönefeld ausreiche, weil ein nur geringeres Verkehrsaufkommen entstehen würde, stehen im Widerspruch zu dem erwarteten Verkehrsaufkommen des Flughafens und daraus resultierend dem Fahrgastaufkommen auf der Schiene sowie zur Forderung des Landesentwicklungsplanes nach einem attraktiven Alternativangebot, mit dem Kunden für die Nutzung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs gewonnen werden sollen. Sie werden durch die Beispiele anderer deutscher Flughäfen widerlegt.

Die anderen geäußerten Auffassungen, nach denen die Schienenanbindung nicht ausreichend sei, um möglichst viele Kunden für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr zu gewinnen, sind im Landesentwicklungsplan, in dem die in einem gesonderten planungsrechtlichen Verfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz festzustellende Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 enthalten ist, bereits berücksichtigt. Dass eine solche Verlängerung nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, bedeutet jedoch nicht, dass die geplante Schienenanbindung nicht leistungsfähig wäre. Auf die o. g. Aussagen zur bedarfsgerechten Schienenanbindung wird Bezug genommen.

## 9.2 Varianten

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob die durch die Träger des Vorhabens gewählte Planung den Erfordernissen aus den Minimierungs- und Optimierungsgeboten entspricht oder eine andere Variante vorzugswürdig wäre. Die Prüfung hat ergeben, dass andere Planungsvarianten als diejenige, die mit den Änderungen des Planes im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens verfolgt wird, nicht zu bevorzugen sind. Letztlich war die Lage des Terminals maßgebend für die planfestgestellte Grundvariante.

Varianten für die Anordnung des Flughafenbahnhofes westlich des derzeitigen Bahnhofes oder an der Stelle des bestehenden Bahnhofes Schönefeld hätten den Nachteil langer Wege und würden ein ergänzendes Personentransportsystem erfordern (vgl. Antrag, Band D 1, S. 16 ff.). In der Planungsprämisse „Schiene/Luft Verbund“ wird verlangt, dass der Flughafen ein Bindeglied zwischen Luftverkehr und Bodenverkehr - insbesondere Schienennetzen - sein solle und einen möglichst nahtlosen Wechsel der Verkehrsmittel ermöglichen solle. Bei allen Planungen der Verkehrserschließung sei die Verkehrserschließung und die Integration der verschiedenen Verkehrsträger besonders zu berücksichtigen (Antrag, Band Y I 3, S. 12). Der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll ca. 50 % betragen (Antrag, Band M 16, S. 11). Eine entsprechend hohe Akzeptanz der Nutzung der Schienenanbindung durch die Fluggäste kann nur mit kurzen Wegen zwischen den Verkehrsträgern und damit einer Lage des Bahnhofs unmittelbar unter dem Terminal erreicht werden.

Möglichkeiten der Optimierung bestanden deshalb lediglich in der bautechnischen Ausgestaltung der Anbindung westlich und östlich des Flughafens in das bestehende Schienennetz sowie in einer Feintrassierung der Ostanbindung. Durch die Änderung der westlichen Anbindung im Änderungsantrag Nr. 03 wurde die bautechnische Lösung soweit optimiert, dass der bautechnische Aufwand deutlich verringert und Auswirkungen des neuen Schienenweges auf die Nachbarschaft durch Lärm vermieden wurden. In gleicher Weise besteht eine Optimierungsmöglichkeit für die Ostanbindung in die Görlitzer Strecke. Diese tiefergehende Variantenuntersuchungen sind jedoch nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Auf den Änderungsantrag Nr. 02 zur Abtrennung der Ostanbindung wird verwiesen.

Verschiedene Träger öffentlicher Belange und Einwender, darunter die Gemeinden Gosen, Erkner und Diedersdorf, haben in ihren Stellungnahmen Vorschläge unterbreitet, die Schienenanbindung nicht in östliche, sondern in nördliche Richtung weiter zu führen und einen erneuten Anschluss an den südlichen Berliner Außenring, gegebenenfalls auf der Trasse der Bundesautobahn BAB 113alt, zu suchen und/oder als quasi Kreisverkehr wieder in Richtung Dresdener Bahn zurückzuführen. Hintergrund dieser Vorschläge ist eine befürchtete höhere Belastung der an der Eisenbahnstrecke Richtung Görlitz liegenden Gemeinden.

Eine solche Variante ist abzulehnen, denn sie würde jedoch nicht nur größere Aufwendungen mit größeren Eingriffen in die Siedlungsstruktur von Berlin-Altglienicke nach sich ziehen, sondern es würden auch die erhofften Entlastungen nicht eintreten, da unabhängig von der Lage des Anschlusses an das

Schienennetz gleich viele Züge in Richtung des brandenburgischen Oberzentrums Cottbus fahren müssten. Ebenso wäre ein „Kreisverkehr“ in Richtung Dresdener Bahn ohne verkehrlichen Effekt, zumal die Züge des Flughafenexpresses auf der Rückfahrt nach Berlin gegenüber einem Kehren im Flughafenbahnhof eine erhebliche Mehrlänge zurücklegen müssten.

Für die Verlängerung der S-Bahn-Trasse über den Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld hinaus bestand außer der planfestgestellten Lösung grundsätzlich noch die Möglichkeit, zwischen Schönefeld und Waßmannsdorf aus der Trasse des Berliner Außenringes auszuschwenken (Varianten B und C, Antrag Band D 1 Kapitel 1.1.7.2). Bezüglich der Vor- und Nachteile wird auf die Ausführungen im Antrag Band D 1 verwiesen. Die Varianten berücksichtigen nicht die durch eine Bündelung mit der Trasse für die Fern- und Regionalbahn mögliche Aufwandsminimierung sowie die Möglichkeit einer späteren Verkehrserschließung der Siedlungsgebiete um Waßmannsdorf und sind deshalb weniger geeignet. Weitere betrachtete Varianten, bereits östlich von Schönefeld die bestehende S-Bahn-Trasse zu verlassen, stellen keine wirkliche Alternative dar, da dadurch eine Streckenverzweigung entstehen würde.

Durch die Nutzung bestehender und die Bündelung der verschiedenen Trassen in neu zu bauenden Anlagen entsteht für die Schienenanbindung auch ein vertretbarer Aufwand, der gegenüber der ursprünglich beantragten Lösung durch eine Änderung der Anbindung der Flughafengleise an den Berliner Außenring weiter optimiert wurde. Die geplante Schienenanbindung bedeutet allerdings, dass der jetzige Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld seine Funktion als ein Bahnhof für den Fern- und Regionalverkehr verliert. Möglichkeiten einer Schienenanbindung des neuen Abfertigungsterminals bei gleichzeitiger Weiternutzung des bestehenden Bahnhofs scheitern aus Trassierungsgründen, da die Anbindung des Flughafens einerseits das Hauptaufkommensgebiet Berlin zu berücksichtigen hat und dafür von dem Grundgerüst des im Bau befindlichen Pilzkonzeptes ausgeht, zugleich jedoch eine bedarfsgerechte Anbindung der brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam und der sonstigen Zentren mit oberzentralen Funktion des Landes Brandenburg verlangt. Das zwingt zu einer Anbindung sowohl aus westlicher (für Berlin, Potsdam, Brandenburg a. d. H.) wie auch aus östlicher Richtung (für Cottbus, ggf. auch Frankfurt (Oder)), bei welcher der neue Flughafenbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr als Durchgangsbahnhof auszubilden war.

Die Planfeststellungsbehörde kommt somit zu dem Ergebnis, dass die von dem Träger des Vorhabens gewählte Planung unter Beachtung der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses eine ausgewogene, allen Belangen am besten gerecht werdende Lösung darstellt.

### 9.3 Streckenbeschreibung

#### 9.3.1 Fern- und Regionalbahnanbindung

Zur Anbindung des Flughafens für den Fern- und Regionalbahnverkehr aus westlicher Richtung werden die beiden nördlichen Gleise (Streckengleise der Strecke 6126 Saarmund - Eichgestell, im Weiteren als Flughafengleise bezeichnet) des hier viergleisigen Berliner Außenringes ab etwa Strecken-km 29,36 abgesenkt und am Strecken-km 30,35 mit einem ca. 100 m langen Kreuzungsbauwerk unter den beiden anderen Gleisen (Streckengleise der Strecke 6137 Glasower Damm Ost - Berlin-Schönefeld) auf die Südseite des Berliner Außenringes hindurchgeführt. Ergänzt wird die Kreuzungsanlage zwischen Bau-km 3,2 bis Bau-km 4,0 durch eine Verbindungskurve, die das südlichste Gleis mit den unterführten Gleisen verbindet. Die Streckengleise der Strecke 6137 werden nach der Unterführung bis zum Strecken-km 30,71 an die nördlich liegenden Gleise der Strecke 6126 angeschwenkt und bis Strecken-km 31,53, soweit sie nicht für den Anschluss des Flughafens zu S-Bahn-Gleisen umgebaut werden, zurückgebaut.

Ursprünglich sollten die nördlichen Gleise, beginnend ab etwa Strecken-km 28,09 in einer Kreuzungsanlage mit hintereinanderliegenden eingleisigen Tunnelbauwerken Richtung Flughafen aus dem Berliner Außenring ausbinden. Mit der durch Änderungsantrag Nr. 03 geänderten Planung wird nicht nur die Baulänge deutlich verringert, sondern auch die ursprünglich umfangreichere Gleisanlage und der dafür notwendige bauliche Aufwand wieder zurückgenommen. Die Straßenbrücken im Zuge der Bundesstraße B 96 und B 96a werden durch die zu ändernde Gleisanlage nicht mehr berührt.

Die festgestellte Kreuzungsanlage gewährleistet die schienengleiche Anbindung der künftigen Mahlower Kurve in den Berliner Außenring und die niveaufreie Weiterführung der durch den Flughafenshuttle zu nutzenden Gleise bis zum Flughafenbahnhof. Die geplante zusätzliche Verbindungskurve, die das südlichste Gleis (Streckengleis Glasower Damm - Berlin-Schönefeld) mit dem rechten Flughafengleis verbindet, gewährleistet darüber hinaus die kreuzungsfreie Anbindung des Flughafens für die aus Richtung Potsdam und Dresden bereits bestehenden Verkehre.

Nach der Unterquerung der für den Berliner Außenring verbleibenden zwei Gleise werden die Flughafengleise in einem Trog nördlich an der Ortslage Selchow vorbei bis zum Flughafen geführt, wo sie in einem Tunnelbauwerk den Flughafen unterqueren und den unter dem Abfertigungsterminal liegenden unterirdischen Flughafenbahnhof erreichen. In ihrem Verlauf bis zum Flughafentunnel unterqueren die Flughafengleise die Bundesstraße B 96a und die jetzige sowie die künftige als Ortsumgehung Selchow zu bauende Kreisstraße K 6163 des Landkreises Dahme-Spreewald. Auf Grund des hoch anstehenden Grundwassers sind der Trog und das Tunnelbauwerk für die Fern- und Regional- sowie die S-Bahn zwischen Bau-km 3,160 bzw. km 3,575 (Verbindungskurve) und km 8,951 als Grundwasserwanne auszubilden.

Der Flughafenbahnhof wird für den Fern- und Regionalverkehr mit zwei Bahnsteigen (Länge 405 m) ausgestattet, die im Richtungsbetrieb betrieben werden. Während die beiden innenliegenden Bahnsteiggleise, an denen der Flughafenshuttle endet bzw. beginnt, in einer Kehranlage mit zwei Aufstellgleisen (Nutzlänge je 215 m) enden, sind die außenliegenden Gleise Durchgangsgleise, die durch den Flughafenbahnhof hindurchführen und ihre Fortsetzung in der Ostanbindung des Flughafens finden.

Nach der Unterquerung des Flughafens öffnet sich das ca. 2,6 km lange Tunnelbauwerk wieder zu einem Trogbauwerk, bis die Trasse etwa Geländehöhe erreicht hat. Die Trasse schwenkt gleichzeitig in nördliche, danach in östliche Richtung ab, tangiert nördlich des jetzigen Güteranschlusses, der in diesem Bereich zurückgebaut wird, die Ortslage Kienberg und unterquert bei Bau-km 10,6 die unmittelbar östlich von Kienberg verlaufende BAB 113n. Der Planfeststellungsabschnitt endet im Bau-km 10,83.

Zur flexiblen Nutzung der Gleise werden zwischen Bau-km 6,9 und Bau-km 7,1 bzw. Bau-km 10,6 und Bau-km 10,8 zwei doppelte Gleisverbindungen eingebaut. Sie gewährleisten im Bedarfsfall erforderliche Linksfahrten.

Die Trassierung der Flughafenanbindung erfolgte für eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h. Diese Streckengeschwindigkeit berücksichtigt einerseits die durch die bestehenden Gleisanlagen und die Siedlungsstandorte bestimmten Standortbedingungen und sichert andererseits die Erreichbarkeit des Flughafens in einer angemessenen Zeit. Forderungen nach einer höheren Streckengeschwindigkeit lassen die wegen der dadurch ungünstigeren Trassierungsparameter grösseren Eingriffe nicht nur in den Naturhaushalt, sondern auch die in die Siedlungsstrukturen unbeachtet. Die bestehenden Gleisanlagen könnten nicht, wie das in der planfestgestellten Form der Fall ist, in die Schienenanbindung einbezogen werden. Darüber hinaus wären die Fahrzeitgewinne gering, da diese Streckengeschwindigkeit auch nur abschnittsweise zu verwirklichen wäre bzw. längere Strecken zurückgelegt werden müssten. Der Bahn muss jedoch gestattet werden, den Betrieb auf ihren Gleisen auch nach wirtschaftlichen Ge-

sichtspunkten abzuwickeln. Dem Antragsteller war daher nicht zuzumuten, solche Varianten zu untersuchen.

Im Aufriss wurden für die Gleise der Fern- und Regionalbahn Trassierungsparameter (Längsneigung 20 ‰) gewählt, die teilweise die Regelwerte für Hauptbahnen (12,5 ‰) überschreiten (Richtlinie 800.0110 „Netzinfrastruktur Technik entwerfen; Linienführung“). Damit wird jedoch erreicht, dass die Längsentwicklung verkürzt und der bautechnische Aufwand verringert wird. Die Überschreitung ist für den Eisenbahnbetrieb insofern auch vertretbar, als der Flughafen nur vom Personenverkehr frequentiert wird. Der vom Bahnhof Berlin-Grünau her in das Flughafengelände zu führende Güterverkehr ist von diesen Überschreitungen nicht betroffen. Ebenso wird wegen der bestehenden Geländeverhältnisse von der aus Gründen der Entwässerung und Belüftung empfohlenen Längsneigung in Tunneln (bei Längen über 1.000 m mindestens 4 ‰) abgewichen. Die gewählte Längsneigung von 0,00 ‰ resultiert aus dem darüber liegenden quasi ebenen Gelände und einer somit konstanten Überdeckung sowie aus einer ohnehin erforderlichen Längsneigung von Bahnhofsgleisen von maximal 2,5 ‰. Die Fragen der Entwässerung und Belüftung des Flughafentunnels werden durch eine entsprechende technische Ausstattung des Tunnels dennoch gewährleistet. Insofern ist die Abweichung von den Regelwerken zulässig.

Im Bereich der östlichen Ausfahrt aus dem Flughafentunnel kommt es zu baulichen Näherungen zwischen der Eisenbahnstrecke und Straßenanlagen. Die Ortsverbindungsstraße Kienberg - Waltersdorf unterquert hier parallel zur Eisenbahnstrecke in etwa gleicher Höhe die BAB 113n, ohne dass aufgrund der räumlichen Enge unter der Brücke der gemäß Anlage 11 der DS 800 01 notwendige Abstand zwischen den Verkehrswegen vorhanden ist, um ohne Schutzmaßnahmen auszukommen. Bei der weiteren Planung sind daher die entsprechenden Schutzvorkehrungen vorzusehen (siehe Auflage A.II.11.2 „Bautechnische Sicherheit“, ab Seite 131). Weitere kritische Annäherungen entstehen nicht, da entweder durch den Verlauf der Eisenbahn im Trog bzw. der Straße auf Dammlage ohnehin der erforderliche Schutz entsteht bzw. Schutzeinrichtungen bereits aus anderen Vorschriften heraus errichtet werden oder aber der Abstand keine Schutzvorkehrungen erfordert. Ebenso stellen die vorhandenen Tankgleise keine dem Stand der Technik nach unzulässige Näherung dar. Auf die Entscheidung zur Einwendung Elf Oil Deutschland GmbH (siehe Abschnitt C.II.22.2.8 „Individuelle Einwendungen von Grundstückseigentümern“, ab Seite 1001) wird verwiesen.

Im einzelnen und zu den untersuchten Alternativen des Fernbahnanschlusses wird auf den Antrag, Erläuterungsbericht D 1, Kapitel 1.1.5.1 Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde beurteilt die festgestellte Trassenführung der Fern- und Regionalbahnanbindung als ausgewogen und angemessen. Die entstehenden Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sowie die Grundstücksinanspruchnahmen sind unvermeidbar und in dem ausgewiesenen Umfang im öffentlichen Interesse. Erhobene Bedenken, Hinweise oder Anregungen bzw. Einwendungen zur Planung bzw. der daraus resultierenden Grundstücksinanspruchnahme waren daher zurückzuweisen (siehe Abschnitt C.II.22.2 „Grundeigentum“, ab Seite 964).

### 9.3.2 S-Bahn-Anbindung

Die Verlängerung der S-Bahn-Trasse beginnt am Bahnsteig A des bestehenden Bahnhofs Flughafen Berlin-Schönefeld (Bau-km 100,0). Die S-Bahn-Gleise werden über den Bahnsteig hinaus verlängert und an die beiden südlichen Fernbahngleise des Berliner Außenringes (Streckengleise der Strecke 6137) angebunden, die bis zum Strecken-km 31,53 (westlich der Ortslage Waßmannsdorf) zu S-Bahn-Gleisen umgebaut werden (Umrüstung der Stromversorgung). Danach schwenken die S-Bahn-Gleise in einer langen Linkskurve (Radius ca. 450 m) zunächst auf Dammlage zur Überquerung von drei Ver-

kehrswegen, darunter die vierstreifig auszubauende Bundesstraße B 96a, in Richtung Flughafen ab. Mit Längsneigungen von bis zu 25 ‰ wird die S-Bahn-Trasse auf das Niveau der Fernbahnverbindung abgesenkt, um dann mit ihr gebündelt zu werden. Die entstehenden Trassierungsparameter verursachen daher einen solchen Streckenwiderstand, dass in diesem Bereich deshalb auch nur eine Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h gestattet werden kann. Ab Bau-km 4,75 bzw. 104,9 der S-Bahn wird die S-Bahn-Trasse parallel zur Fern- und Regionalbahntrasse in einer gemeinsamen Trog- bzw. Tunnelanlage bis zum neuen Flughafenbahnhof geführt. Im Flughafenbahnhof endet die S-Bahn-Trasse an einem S-Bahnsteig (Länge 152,5 m), der zugleich als Kehranlage genutzt wird. Die Verlängerung der S-Bahntrasse beträgt ca. 7,8 km.

Im Verlaufe der Verlängerung der S-Bahn-Trasse durchquert sie etwa nach 3,6 km die Ortslage Waßmannsdorf. Die umliegenden Gemeinden Waßmannsdorf, Selchow und Großziethen und auch Einwohner haben verlangt, zur Erschließung der westlich von Schönefeld liegenden Gemeinden bzw. zur Gewährleistung einer einfachen Erreichbarkeit des Flughafens für in der Nähe liegenden Siedlungsgebiete, eine S-Bahn-Station vorzusehen.

Eine solche S-Bahn-Station wäre zwar sinnvoll und wird auch in der Zukunft auch im Zusammenhang mit den entstehenden Gewerbegebieten mit hoher Wahrscheinlichkeit unumgänglich sein, jedoch ist eine S-Bahn-Station in Waßmannsdorf für die bedarfsgerechte Anbindung des Flughafens nicht zwingend erforderlich. Die Verlängerung selbst schließt den Bau dieser Station nicht aus, so dass mit dem Planfeststellungsbeschluss auch keine Entscheidungen getroffen werden, die einem späteren Bau einer S-Bahn-Station entgegenstehen würden.

Die westlich der Ortslage Waßmannsdorf für verschiedene Straßen herzustellenden Kreuzungsanlagen berücksichtigen die Bedingungen, die zum Bau bzw. Ausbau dieser Verkehrswege erforderlich sind. Die Gradienten der S-Bahn-Trasse wurde so geplant, dass die Bauwerke für die überführten Verkehrswege eine lichte Höhe von 4,50 m gewährleisten. Die gemäß Nummer 14 der Richtlinie für den Entwurf und Ausbildung von Brückenbauwerken an Kreuzungen zwischen Bundesbahnstrecken und Bundesfernstraßen einzuhaltende lichte Höhe von 4,70 m (BMV Allgemeines Rundschreiben Nr. 10/1982, Verkehrsblätter 1982, S. 153) findet beim Bauwerk über die Bundesstraße B 96a nach Abstimmung mit dem Kreuzungsbeteiligten (vgl. Schreiben des Brandenburgischen Autobahnamtes vom 06.04.2004), der auf die Möglichkeit eines Hocheinbaues einer neuen Tragschicht verzichtet, keine Anwendung. Bei diesem Bauwerk ist wegen der Anwendung ungünstiger Trassierungsparameter lediglich eine lichte Höhe von 4,55 m geplant.

Die außer dieser Trassenführung untersuchten Varianten sowie die Gründe für die Entscheidung zugunsten der festgestellten Lösung (Variante A) sind im Erläuterungsbericht D Kapitel 1.1.5.2 im Einzelnen dargestellt. Hierauf wird Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde beurteilt auch die festgestellte Trassenführung der S-Bahn als ausgewogen und angemessen. Die entstehenden Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sowie die Grundstücksinanspruchnahme sind unvermeidbar und in dem ausgewiesenen Umfang im öffentlichen Interesse. Erhobene Bedenken, Hinweise oder Anregungen bzw. Einwendungen zur Planung bzw. der daraus resultierenden Grundstücksinanspruchnahme waren daher zurückzuweisen (siehe Abschnitt C.II.22.2 „Grundeigentum“, ab Seite 964).

### 9.3.3 Flughafenbahnhof

Der Flughafenbahnhof verfügt über drei Bahnsteige, zwei Bahnsteige (Breite 12,60 m) für den Fern- und Regionalbahnverkehr sowie einen Bahnsteig (Breite 10,60 m) für den S-Bahn-Verkehr. Der Flughafenbahnhof ist unmittelbar unter dem Abfertigungsterminal angeordnet, so dass von allen Bahnsteigen direkte Verbindungen in das Abfertigungsterminal

- Fern- und Regionalbahnsteig: drei Treppenanlagen (feste Treppe und Rolltreppe) sowie zwei Aufzüge
- S-Bahnsteig: drei Treppenanlagen sowie ein Aufzug

und zur „Airport City“

- Fern- und Regionalbahnsteig: zwei Treppenanlagen sowie ein Aufzug
- S-Bahnsteig: eine Treppenanlage

vorgesehen sind.

Die Treppen werden nach den technischen Richtlinien der Bahn geplant. Mit ihnen werden für den Flughafenbahnhof die Anforderungen an den vorbeugenden Brandschutz gewährleistet, soweit dies ohne Kenntnis der Gestaltung des Abfertigungsterminals festgestellt werden kann. Für behinderte Menschen, alte Menschen sowie Kinder und Personen mit sonstigen Nutzungsschwierigkeiten, die gemäß der Vorschriften der EU einen Anteil von etwa 30 % aller Reisenden ausmachen, werden Anlagen bereit gehalten, die ihnen ohne besondere Erschwernisse das Umsteigen ermöglichen [§ 2 Abs. 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 08.05.1967 (BGBl. II, S. 1563), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 21.06.2002 (BGBl. I, S. 2191, 2197)].

Auf den Bahnsteigen werden die zur Benutzung der Züge notwendigen Anlagen für Service, Information und Aufenthalt installiert.

### 9.3.4 Güteranschluss

Der über die Strecke 6519 Berlin-Grünau - Berlin-Schönefeld Süd bestehende Güteranschluss des Flughafens ist aufgrund der Überbauung dieser Strecke durch die Ostanbindung neu zu gestalten und gleichzeitig an die Anforderungen des größeren Frachtumschlages anzupassen. Die bestehende Übergabegruppe wird deshalb auf drei Gleise erweitert und bei Bau-km 10,35 mit einer Anschlussweiche an das bahnlinke Gleis neu angeschlossen. Die Ausfahrten in Richtung Berlin-Grünau werden durch eine Überleitverbindung zwischen Bau-km 10,6 und Bau-km 10,7 gewährleistet. Der Güteranschluss erhält zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes auf den durchgehenden Gleisen einen baulichen Flankenschutz.

Die Gleise des Tanklagers und des Cargo-Anschlusses werden in unveränderter Form an die neue Übergabegruppe angebunden.

Der Betrieb des Tanklageranschlusses, der drei Gleise aufweist, von denen eines als Entladegleis genutzt dient, wird durch die südlich davon verlaufende und sich bis auf etwa 50 m nähernde Schienenanbindung nicht beeinträchtigt. Die Gleise besitzen als Gleisabschluss jeweils einen Festprellbock, hinter denen sich ein ausreichend großer Schutzabstand von 15 m befindet. Der Abstand zur Schienenanbin-

dung ist darüber hinaus so groß, dass für das Aufstellen der Maste der Oberleitungsanlage keine Schutzauflagen zu treffen sind (vgl. Richtlinie 997.0102 "Oberleitungsanlagen planen und errichten" der Deutschen Bahn). Dem Stand der Technik nach sind des Weiteren auch keine Auswirkungen durch mögliche Explosionsgefahren infolge mechanischer Beschädigungen an den Kesselwagen im Zusammenhang mit dem Überfahren des Festprellbockes und dem Auslaufen der transportierten brennbaren Flüssigkeiten zu befürchten, da der explosionsgefährdete Bereich gemäß Punkt 5.5 der Technischen Regeln für brennbare Flüssigkeiten (TRbF) i. V. m. Punkt 2 Abs. 1 der Richtlinie der Deutschen Bahn 132.017A32 "Anlagen zur Lagerung, Abfüllung und Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten" kleinere Abstände bis zur Schienenanbindung erfordert als zur Verfügung stehen.

Für die derzeit an die vorhandenen Gütergleise zur Görlitzer Bahn angeschlossenen Ladegleise im Bereich der BAB 113n (Plan D 4-22b) ist laut Antrag, Band D 1, S. 19 kein Anschluss an die zweigleisige elektrifizierte Fernbahn vorgesehen. Die DB Netz AG hat darauf hingewiesen, dass zwischen der Betreiberin des Lagerplatzes und der DB AG ein Gleisanschlussbahnvertrag besteht. Die Betreiberin hat demnach gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfGBbg Anspruch auf Wiederherstellung des Anschlusses. Nach Auskunft der Träger des Vorhabens gibt es neue Betreiber, die den Gleisanschluss eventuell weiter nutzen wollen. Die Auflage A.II.11.1 „Ladegleise“, ab Seite 130, dient der Sicherung ihres Anspruches.

#### 9.4 Entwässerungsanlagen

Die Entwässerung des Bahnkörpers erfolgt über seitlich des Bahndammes, in mehrgleisigen Abschnitten auch über zwischen den Gleisen im Bahndamm angeordnete Entwässerungsanlagen.

Die zwischen den Gleisanlagen liegenden Entwässerungsanlagen werden als Kiesrigole mit einem in die Sohle eingelegten Teilsickerrohr ausgebildet, welches das gesammelte und nicht versickerte Niederschlagswasser in die seitlich angeordneten Bahnseitengräben ableitet. Wegen der im Allgemeinen mäßigen bis schlechten Versickerungsfähigkeit des Untergrundes wird das Niederschlagswasser durch die Bahnseitengräben hauptsächlich, bis auf einen geringen Anteil, der bereits im Bahnseitengraben versickert, in Versickerungsbecken weitergeleitet, wo es gesammelt und durch Versickerung dem Grundwasser zugeführt wird. In Trogstrecken wird das Niederschlagswasser in Entwässerungsleitungen gesammelt. Westlich des Flughafens sind hierfür vier Versickerungsbecken, bei Bau-km 2,8 (bahnlinks), bei Bau-km 3,4 (bahnlinks) sowie Bau-km 4,15 (bahnlinks und bahnrechts) vorgesehen. Zum Transport des gesammelten Niederschlagswassers in die Versickerungsbecken sind teilweise Pumpenanlagen erforderlich.

Im Bereich des Flughafens wird das nicht versickerte Niederschlagswasser gesammelt und den Entwässerungsanlagen des Flughafens zugeführt. Im Bereich der Fern- und Regionalbahn betrifft das den Abschnitt zwischen Bau-km 4,617 und Bau-km 10,270 (bahnrechts) bzw. Bau-km 10,390 (bahnlinks). Der Cargo-Anschluss entwässert zunächst in das Regenrückhaltebecken bei Bau-km 10,14 (bahnlinks) und danach in dem Maße, wie das Entwässerungssystem aufnahmefähig ist, in das Entwässerungssystem des Flughafens. Die S-Bahn-Gleise entwässern ab Strecken-km 103,580 (bahnrechts) bzw. Strecken-km 103,740 (bahnlinks) in das Entwässerungssystem des Flughafens.

Ab Bau-km 10,390 bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts in Bau-km 10,830 wird das nicht versickerte Niederschlagswasser einem Versickerungsbecken zugeführt, das östlich der Planfeststellungsgrenze liegt und mit dem Planfeststellungsbeschluss für diesen Abschnitt (Ostanbindung) festgesetzt wird.

Die zu versickernden Niederschlagswassermengen können dem Antrag Band D 8 Tabellen 8.2.1. bis 8.2.4 entnommen werden.

### 9.5 Ausstattung der Schienenanbindung

Der Plan beinhaltet, die bestehenden und die neu herzustellenden Betriebsanlagen mit moderner Sicherungs- und Kommunikationstechnik sowie Stromversorgung auszurüsten.

Im Flughafenbahnhof befindet sich ein elektronisches Stellwerk, das in den unterirdischen Baukörper integriert ist, und mit dem der zwischen den Stellbereichen der Stellwerke Grünauer Kreuz und der Dresdener Bahn liegende Bereich gesteuert wird. Dazu wird entlang der Gleisanlage eine Kabelanlage aufgebaut.

Die Telekommunikation wird durch ein Streckenfernmeldekabel und Streckenfernsprecher sowie ein im Flughafenbahnhof zu verlegendes Bahnhofskabel sichergestellt. Der Streckenabschnitt wird mit einer Betriebsfernmeldeanlage und einem Meldeanlagen-system mit betrieblichen Gefahrenmeldeanlagen, u. a. einer Brandmeldeanlage, ausgerüstet. Zur Ausrüstung der Strecke mit Zugfunk hatten die Träger des Vorhabens westlich des Flughafentunnels den Bau von zwei Funkmasten (15 m hoch) mit Schalthäusern in Bau-km 3,424 und in Bau-km 102,485 (S-Bahn) vorgesehen. Sie haben ihren Plan jedoch nochmals aktualisiert. Auf Grund der inzwischen vorhandenen Ausstattung des Streckenabschnittes zwischen Glasower Damm und dem Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld mit Zugfunk entfällt der Standort in Bau-km 102,485 (S-Bahn) (vgl. Plan D 4-07a, D 2 Bauwerksverzeichnis Schiene, S. 44b). Der Standort des Funkmastes in Bau-km 3,424 liegt in einem Bereich, in dem keine Auswirkungen auf den Menschen und das Landschaftsbild entstehen. Der Tunnel selbst erhält eine separate Funkanlage.

Die Stromversorgung des neuen Streckenabschnittes erfolgt über die Schaltstelle Glasower Damm im westlichen Abschnitt und von Osten her über das geplante Unterwerk Grünau sowie entsprechende Bahnenergieleitungen zu den Einspeisungspunkten der Oberleitungsanlage. Die Verlängerung der S-Bahn-Strecke erfordert die Errichtung von zwei Gleichrichterunterwerken (Bau-km 104,100 und Bau-km 107,900 der S-Bahn). Des Weiteren erfordert die Schienenanbindung zur Sicherstellung deren Verfügbarkeit die Ausstattung mit Weichenheizstationen. In diesem Planfeststellungsabschnitt sind zwei Stationen (Bau-km 3,415 und Bau-km 10,431) geplant, deren Standort sich nach der Lage der zu heizenden Weichen richtet.

### 9.6 Sicherheitskonzept

Die unterirdische Führung der Schienenanbindung sowie die unterirdische Lage des Flughafens erfordern ein Sicherheitskonzept, für das mit diesem Planfeststellungsbeschluss die Grundsätze sowie die dafür erforderlichen baulichen Anlagen festgesetzt werden. Grundlagen für das Sicherheitskonzept bilden u. a. die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ sowie die Vorgaben aus dem „Leitfaden Brandschutz in Personenverkehrsanlagen“. Es wird auf den Erläuterungsbericht für die Verkehrsanbindung Schiene verwiesen (Antrag, Band D 1, Kapitel 1.3.1).

Der Flughafentunnel sowie die anschließenden Trogstrecken erfordern außer der Anlage von Rettungswegen neben der Gleisanlage auch die Möglichkeit von rauchfrei auszubildenden Notausstiegen, die so angeordnet werden, dass die größte Rettungsweglänge 300 m beträgt. Der zulässige Abstand der Notausstiege beträgt somit 600 m. Zusätzlich ist jeweils am Tunnelmund und am Anfang der Trogstrecke bzw. an einer anderen geeigneten Stelle des Troges ein Zugang von bzw. nach außen

vorgesehen. Westlich des Flughafenbahnhofs sind somit zwei Notausstiege (Bau-km 6,537 und 7,030) und ein Fluchttreppenhaus (Bau-km 5,798) vorgesehen. Wegen der zu beachtenden oberirdischen Nutzung der Flughafenfläche entsteht zwischen dem Treppenhaus am westlichen Tunnelmund und dem ersten Notausstieg jedoch ein Abstand von ca. 740 m. Insoweit weicht die Planung von den anerkannten Regeln der Technik (DS 853, Stand 01.08.2003) ab. Die Abweichung ist zulässig, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen wird (§ 2 Abs. 2 Eisenbahnbau- und -betriebsordnung) (siehe Auflage A.II.11.4 „Notausgänge“, ab Seite 131).

Der östlich des Flughafenbahnhofs liegende Abschnitt erfordert außer dem Fluchttreppenhaus keine Notausstiege.

Im Flughafenbahnhof führen die Rettungswege über die angeordneten festen Treppen entweder auf die Verteilerebene des Abfertigungsterminals oder unmittelbar das Freie. Die Festsetzung der Rettungswege von der Verteilerebene in das Freie bleibt der gesonderten Genehmigung für das Abfertigungsgebäude vorbehalten.

An den Notausstiegen sowie den Fluchttreppenhäusern an den Tunnelportalen werden Rettungsplätze sowie Aufstellflächen für Rettungsfahrzeuge eingerichtet. Darüber hinaus werden die Troganfänge zugänglich gemacht. Des Weiteren stehen im Tunnel Trockenleitungen zur Verfügung, die von den Tunnelportalen her und über Trockenleitungen an den Notausstiegen mit Löschwasser zu speisen sind. Im Bahnhof sind Löschwasserwasserleitungen mit fester Zuführung vorgesehen.

Das Sicherheitskonzept wird durch ein Entrauchungskonzept ergänzt (Antrag, Band D 1, Kapitel 1.3.1.9).

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass mit dem Antrag bereits diejenigen baulichen Anlagen des vorbeugenden Brand- und Katastrophenschutzes für die Schienenanbindung festgestellt werden, die für ein den Flughafen einschließendes und umfassendes Sicherheitskonzept erforderlich sind. Weitere bauliche Voraussetzungen, wie die einer Verlängerung der S-Bahn-Gleise bis ins Freie, sind nicht erforderlich.

## 9.7 Ausführungsplanung

Mit der Auflage A.II.11.2 „Bautechnische Sicherheit“, ab Seite 131, wird gewährleistet, dass die bau- und betriebstechnische Sicherheit der Betriebsanlagen der Eisenbahn mit der Ausführung des Bauvorhabens gewährleistet ist. Der Planfeststellungsbeschluss enthält keine umfassenden Detailregelungen zur technischen Ausgestaltung der Anlagen. Diese waren im Hinblick auf die Funktion des Planfeststellungsverfahrens, die spezifisch planerische Abwägung von öffentlichen und privaten Belangen einem Verfahren der allseitigen Erörterung zu öffnen, auch nicht erforderlich. Die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens kann auf der Grundlage der vorliegenden Pläne getroffen werden. Es besteht keine Notwendigkeit, Fragen der Ausführungsplanung im Planfeststellungsbeschluss detailliert zu regeln.

Zum Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren, die bei der Ausführung der baulichen Anlagen entstehen können, und zur Sicherstellung, dass keine Anlagen errichtet werden, die den Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 AEG nicht entsprechen, war den Trägern des Vorhabens aufzugeben, dem Eisenbahn-Bundesamt als Bauaufsichtsbehörde für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes vor der Bauausführung geeignete Unterlagen zur Prüfung der Einhaltung der Regeln der Technik vorzulegen. Vor Freigabe der Ausführungsunterlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt darf mit den Bauarbeiten nicht be-

gonnen werden (vgl. dazu: BVerwG vom 05.03.1997, Az.: 1 A 5.96, S. 7; BVerwG vom 18.06.1997, Az.: 11 A 79.95, S. 15).

## 9.8 Gesamtabwägung

Die Schienenanbindung ist wesentlich für die Erschließung des im vorgesehenen Maße ausgebauten Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die neue Schienenanbindung berücksichtigt in ihrem Verkehrskonzept die zum Flughafen Berlin-Schönefeld erstellte Luftverkehrsprognose und die verkehrs- und umweltpolitische Forderung der Landesentwicklungsplanung, einen Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen von 50 % anzustreben. Aus dem prognostizierten Passagieraufkommen für den Flughafen ergibt sich, dass dessen Schienenanbindung ein wichtiges Element zur bedarfsgerechten und umweltfreundlichen Verkehrsbedienung in einem integrierten Gesamtverkehrssystem bildet. Neben der funktionalen Straßenerschließung soll die Anbindung des Flughafens an den öffentlichen schienengebundenen Nah- und Fernverkehr eine attraktive und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein.

Die konzipierte Schienenanbindung erfüllt die Anforderungen an eine bedarfsgerechte Anbindung des Hauptaufkommensgebietes Berlin, der Landeshauptstadt Potsdam und der sonstigen Zentren mit oberzentralen Funktionen des Landes Brandenburg an den neuen Flughafen und an das übergeordnete Schienennetz, nämlich die Dresdener Bahn und die Görlitzer Bahn über den Berliner Außenring als verteilendes Netzelement.

Die Planfeststellungsbehörde beurteilt die festgestellte Trassenführung der Fern-, Güter- und Regionalbahnanbindung sowie der S-Bahnanbindung als ausgewogen und angemessen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass mit dem Antrag bereits diejenigen baulichen Anlagen des vorbeugenden Brand- und Katastrophenschutzes für die Schienenanbindung festgestellt werden, die für ein den Flughafen einschließendes und umfassendes Sicherheitskonzept erforderlich sind.

## 10 Lärm

Alle Schallereignisse, die der Mensch als unangenehm und störend empfindet, werden als Lärm bezeichnet. Schallereignisse sind Töne, Klänge oder Geräusche. Als Geräusch werden im Unterschied zu Ton und Klang unperiodische Schwingungen bezeichnet, die keine exakt bestimmbare Tonhöhe aufweisen, Frequenzen und Stärke der Geräusche ändern sich in der Zeit. Geräusche werden durch einen Schallpegel beschrieben. Der höchste Schallpegel, der während eines Schallereignisses (z. B. eines Überfluges) auftritt, wird als Maximalpegel  $L_{max}$  bezeichnet. Der mittlere Maximalschallpegel ist der arithmetische oder logarithmische Mittelwert aller in Betracht kommenden Maximalpegel.

Schall stellt physikalisch eine sich im Raum ausbreitende Schallwelle dar. Die wichtigste Grundgröße zur Beschreibung der Schalleigenschaft ist der Schalldruck. Je höher der Druck ist, desto lauter ist der Schall. Da der Schalldruck normalerweise über einen großen Druckbereich variieren kann ( $10^{-5}$  bis  $10^2$  Pascal), wird er im logarithmischen Maßstab in Dezibel (dB) angegeben. Der Druck der Schallwelle nimmt mit der Entfernung ab, pro Entfernungsverdopplung mindern sich die Schallpegel um 6 dB.

Die Schallwahrnehmung hängt nicht nur vom Schalldruck, sondern auch von der Tonhöhe, der Schwingungsfrequenz der Schallwellen ab. Wahrnehmbar sind Frequenzen von 16 bis 20.000 Schwingungen pro Sekunde (Herz). Um eine hörgerechte Schallbewertung vorzunehmen, wird der Schalldruck in Ab-