

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist eine detaillierte Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss nicht nötig und zum derzeitigen Stand der Planungen auch nicht möglich. Die genaue Bauausführung wird insbesondere von den konkreten Hochbauten abhängen. Für diese sind noch Baugenehmigungen einzuholen. Innerhalb der Bauausführung sind dann die entsprechenden Waldfahrgenehmigungen zu erwirken. Die Träger des Vorhabens haben außerdem eine enge Abstimmung mit den zuständigen Forstbehörden bei der Bauausführungsplanung und dem Baulogistikkonzept zugesagt. Diese Zusage wird durch Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss verbindlich.

16 Leitungen und Anlagen

Das Vorhaben bedingt umfangreiche Rückbauten und Neu- bzw. Umverlegungen von Leitungen, die jedoch unter Beachtung der Auflagen und Hinweise mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar sind. Die Einzelheiten der Maßnahmen sind in den Plänen und Berichten der Bände F sowie dem Bauwerksverzeichnis Band B des Antrags dargestellt. Die Funktionalität des Flughafens ist aus der Sicht der Ver- und Entsorgung sichergestellt.

16.1 Auswirkungen des Vorhabens auf Leitungen

Auf der Fläche des künftigen Flughafengeländes sind derzeit Leitungen verschiedener Medien verlegt, die entlang der Grenze der künftigen Flughafenanlage umverlegt werden müssen, um den jeweiligen Versorgungsunternehmen jederzeitige Zugänglichkeit zu ermöglichen. Aus diesem Grunde kommt auch eine Unterbauung des Flughafens und damit der Start- und Landebahnen nicht in Betracht.

Es ist eine Bündelung der erdverlegten Kabel und Druckleitungen in einer Umverlegungstrasse vorgesehen. Diese Gesamttrasse von ca. 50 m Breite schließt sich eng an das künftige Flughafengelände an. Die Lage der Gesamttrasse beruht darauf, dass einerseits die Querung des Flughafengeländes und damit der Flugbetriebsflächen ausgeschlossen wird, andererseits sollte die Bündelung außerhalb des Flughafens erfolgen. Beide Kriterien ergeben sich aus der Anforderung der Versorgungsunternehmen, ihnen jederzeit die Zugänglichkeit zu ermöglichen. Gegen die Lage der Gesamttrasse bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken. Es kommt auch keine alternative Trassenführung in Betracht. Zu den über die in diesem Kapitel hinausgehenden Ausführungen zur Alternativenbetrachtung wird auf den Abschnitt C.III „Umweltverträglichkeitsprüfung“, ab Seite 1087, verwiesen.

Die Art der Bündelung war im Plan dargestellt. Aufgrund der Stellungnahme der GASAG wurde die Reihenfolge der Lage der Medien verändert, um Mehrfachkreuzungen zu vermeiden. Mit der Planänderung Nr. 06 vom 10.12.2003 wurde die geänderte Lage der Medien mit dem Plan F 5.1-5 A1 zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens gemacht.

Weiterhin ist die Verlegung von 110-kV-Freileitungen erforderlich. Hierzu hat die Träger des Vorhabens im Gutachten N 3 Alternativen untersucht. Die bevorzugte Variante 2, bei der eine überwiegende Bündelung mit natürlichen Strukturen (Waldkante) erreicht wird, quert die Kienitzer Berge im Rodungsbereich und führt zu keinen zusätzlichen Zerschneidungen. Sie wurde dem Planantrag zugrunde gelegt. Die anderen denkbaren Varianten hätten zu Konflikten mit Erholungsnutzungen, zusätzlichen Querungen und Sichtachsenstörungen sowie Konflikten mit den Hindernisfreiflächen und Zerschneidungen geführt. Die Darlegung der Auswahlkriterien ist aus umweltfachlicher, wirtschaftlicher und technischer Sicht nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Der im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemachte Vorschlag, die 110-kV-Freileitung mit der Bahntrasse bzw. der B 96a zu bündeln, stellt sich nicht als Alternative dar, da beide nördlich zum Flughafengelände verlaufen, die Zwangspunkte für die Umverlegung sich jedoch südlich des Flughafengeländes befinden.

Die erforderlichen Leitungsverlegungen bedürfen nicht der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens. Da die geplanten Umverlegungen Ersatzleistungen für bestehende Gas- bzw. Freileitungen mit einer Nennspannung von 110 kV darstellen und mit der landesplanerischen Zielstellung des LEP FS in Einklang stehen, wurde seitens der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens gemäß § 15 Abs. 2 ROG abgesehen. Das entspricht auch Art. 16 Abs. 2 des Landesplanungsvertrages.

Mit den verfügbaren Auflagen wird sichergestellt, dass bestehende Leitungen erst unterbrochen werden dürfen, wenn ersatzweise installierte Leitungen ver- bzw. entsorgungswirksam sind, um zu verhindern, dass es zu längeren Unterbrechungen bei der Versorgung der Bevölkerung mit Elektrizität, Gas, Trinkwasser oder im Bereich der Telekommunikation kommt. Weiterhin sind sicherheitstechnische und arbeitsschutzrechtliche Anforderungen zu beachten. Durch die Auflagen wird verbindlich festgelegt, dass die erforderlichen Maßnahmen in Abstimmung mit den Leitungsträgern erfolgen. Diese Abstimmung soll die von den Leitungsträgern zum Verfahren abgegebenen Stellungnahmen zur Grundlage haben. Dadurch kann gewährleistet werden, dass alle Hinweise aus diesen Stellungnahmen Beachtung finden.

16.2 Trinkwasserver- und Schmutzwasserentsorgung

Der Flughafenaustrau erfordert die Um- bzw. Stilllegung vorhandener Trinkwasserleitungen. Im nördlichen Flughafenbereich soll jedoch das bestehende Trinkwassernetz nach kleineren Anpassungs-, Umverlegungs-, Auswechsellungs- oder Ergänzungsmaßnahmen weiter genutzt werden. Konkrete Angaben zu den erforderlichen Maßnahmen finden sich in Band F 3 des Planantrages sowie im Bauwerksverzeichnis Band B.

Das Kanalsystem der inneren Erschließung umfasst ein westliches, ein östliches und ein südliches Gebiet, bestehend aus Freispiegelkanälen und Druckleitungen. Weiterhin sind fünf Pumpwerke geplant. Drei von ihnen dienen der inneren Weiterleitung des Schmutzwassers im Flughafengelände, zwei leiten das Schmutzwasser zu den öffentlichen Behandlungsanlagen außerhalb weiter. Zur Entsorgung des verschmutzten Regenwassers soll eine Druckleitung DN 900 und für Schmutzwasser eine Druckleitung DN 500 vom Flughafen Schönefeld zur Kläranlage Waßmannsdorf verlegt werden.

Gemäß § 71 des BbgWG bedarf die Errichtung und Betreibung von Kanalisationen einer wasserrechtlichen Genehmigung, die hier von der Planfeststellungsbehörde erteilt wird.

Die Nebenbestimmungen sind erforderlich, um nachteilige Wirkungen für das Wohl der Allgemeinheit zu verhüten oder auszugleichen und um sicherzustellen, dass die der Gewässerbenutzung dienenden Anlagen nach den jeweils hierfür in Betracht kommenden Regeln der Technik und des Arbeitsschutzes errichtet und betrieben werden (§ 28 Abs. 2 BbgWG). Durch die Bauarbeiten darf es nicht zu Beschädigungen an vorhandenen Leitungen kommen. Es soll sichergestellt werden, dass die Versorgung der Bevölkerung mit Wasser, Strom und Gas trotz der Bauausführung unterbrechungsfrei gewährleistet wird. Die Nebenbestimmungen sind, auch soweit Ermessen eingeräumt ist, im öffentlichen Interesse gerechtfertigt. Nach Abwägung der Interessen des Antragstellers gegenüber den Interessen der Allgemeinheit am Gemeingut Wasser sind die Nebenbestimmungen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gerechtfertigt.

Der Planantrag ging zunächst davon aus, dass zur Trinkwasserversorgung sowohl die Dahme-Nuthe Wasser-, Abwasserbetriebsgesellschaft mbH (DNWAB) als auch die Berliner Wasserbetriebe (BWB) herangezogen werden sollten. Hiergegen hat der Märkische Abwasser- und Wasserzweckverband (MAWV) im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingewandt, dass er aufgrund seines Versorgungsauf-

trags seiner Verbandsgemeinden und dem Brandenburgischen Wassergesetz nach dem Belegenheitsprinzip der einzige Trinkwasserversorger der betroffenen Region sei. Die Zuführung von Trinkwasser sei in der notwendigen Dimension möglich.

Die FBS GmbH hat mit dem MAWV im September 2003 eine Vereinbarung zur Trinkwasserver- und Schmutzwasserentsorgung des künftigen Flughafens getroffen, nach der diese ausschließlich durch den MAWV erfolgen sollen. Der MAWV garantiert eine unterbrechungslose Versorgung. Die Übergabestelle zu den Anlagen des Flughafens soll grundsätzlich die künftige Flughafengrenze bilden. Für die Entsorgung von belastetem Niederschlagswasser wurde seitens der FBS GmbH eine eigenständige Anlage (Niederschlagswasserdruckleitung DN 900) geplant, die nach Abstimmung mit dem MAWV separat von den übrigen Abwasseranlagen des MAWV realisiert und betrieben werden soll. Die Modalitäten der Übergabe durch die FBS GmbH sowie die zu entrichtenden Gebühren sollen später vertraglich zwischen dem MAWV und der FBS GmbH geregelt werden. Das Landesumweltamt bestätigt in seiner Stellungnahme, dass die Grundwasserentnahmerechte der zur Verfügung stehenden versorgungswirksamen Wasserwerke für den Flughafen Schönefeld sowie das Verbandsterritorium des MAWV in ausreichender Höhe gegeben sind.

Der MAWV teilte mit Schreiben vom 30.01.2004 mit, dass mit der Vereinbarung vom 24.09.2003 seine Einwände erledigt sind.

Teilweise wird seitens der Einwender bezweifelt, dass die Dimensionierung der Trinkwasseranlage für den Flughafen ausreiche.

Der Trinkwasserbedarf kann im Einzelnen erst bei der Ausführungsplanung exakt ermittelt werden, da zur Zeit noch nicht die wasserverbrauchsbestimmenden Randbedingungen vorliegen. Die im Erläuterungsbericht zum Planantrag zugrunde gelegten Zahlen basieren auf Zahlen vergleichbarer Flughäfen. Dieses Prognoseverfahren ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Den Antragstellern kann insoweit gefolgt werden. Die jeweiligen Wasserversorger haben zudem bestätigt, dass eine ausreichende Trinkwasserkapazität vorhanden ist. Es ist somit davon auszugehen, dass die Versorgungssicherheit des Flughafens gewährleistet sein wird.

Weiterhin wurde von Trägern öffentlicher Belange und Einwendern vorgebracht, dass die Führung der Flugrouten über Trinkwasserschutzgebiete eine Verletzung der Schutzbestimmungen für die Wasserschutzgebiete darstelle und aus einem Flugzeugabsturz eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung resultieren könne.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist zunächst festzustellen, dass die dargelegten Risiken als gering einzustufen sind. Für Trinkwasserschutzgebiete ergeben sich keine besonderen Anforderungen hinsichtlich der Festlegung von An- und Abflugrouten, die ohnehin nicht durch die Planfeststellungsbehörde erfolgt. Für den Fall eines Flugzeugabsturzes sind wie bei anderen Katastrophen alle gebotenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen zu ergreifen. Sollten wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser eindringen, sind alle Vorkehrungen zu treffen, um den Schadensfall zu begrenzen und anschließend zu sanieren. Zur Bewältigung von Katastrophenfolgen sind ereignisbezogene Maßnahmen zu ergreifen.

16.3 Stromversorgung

Die künftige Stromversorgung des Flughafens soll über zwei voneinander unabhängige Stromanschlusstrassen, einerseits aus Süden, andererseits aus Norden, erfolgen. Die zunächst geplante Ein-

speisung von Norden über ein neues Umspannwerk wurde im Zuge des Planfeststellungsverfahrens mit der Planänderung Nr. 05 vom 01.08.2003 aufgegeben. Sie erfolgt nunmehr über das vorhandene Umspannwerk Schönefeld Wohnungsbau durch eine neue 20-kV-Kabeltrasse, die entlang der bestehenden Kabeltrassen verlegt wird.

Neben den unter 16.3.1 behandelten planfeststellungsbedürftigen 110-kV-Freileitungen, sind weitere Stromleitungen mit geringerer Nennspannung bezüglich ihrer Trassen für Neu- und Rückbau im Planfeststellungsantrag benannt. Diesbezüglich wird auf den entsprechenden Teil dieses Beschlusses zum Bauwerksverzeichnis Band B verwiesen.

16.3.1 110-kV-Freileitungen

Für die Errichtung und den Betrieb von Hochspannungsfreileitungen, ausgenommen Bahnstromfernleitungen, mit einer Nennspannung von 110 kV oder mehr, sieht § 11 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 EnWG die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vor, wenn nach dem UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Um solche Leitungen handelt es sich bei den zwei 110-kV-Freileitungen „Wildau - Großbeeren“ (Ifd. Nr. 50 im Bauwerksverzeichnis) und „Freileitung Süd“ (Ifd. Nr. 51 im Bauwerksverzeichnis), deren teilweise Umverlegung bzw. Neuanschluss durch das Vorhaben veranlasst sind. Somit hat die Entscheidung über diese 110-kV-Freileitungen aufgrund der Konzentrationswirkung des § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu erfolgen.

Teilweise wurde die unterirdische Verlegung von Hochspannungsleitungen mit einer Nennspannung von 110 kV verlangt, um eine Gefährdung der Bevölkerung bzw. eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu verhindern.

Inwieweit von der Hochspannungsfreileitung eine Gefährdung der Bevölkerung ausgehen soll, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Bezüglich möglicher Auswirkungen von elektromagnetischen Wellen durch 110-kV-Freileitungen wird auf den Abschnitt C.II.12 „Sonstige Auswirkungen“, ab Seite 743, verwiesen. Eine unterirdische Verlegung ist aus Versorgungssicherheitsaspekten weniger günstig. Im Falle einer Leitungsunterbrechung kann bei einer Freileitung die Störung relativ schnell behoben werden, während sie bei einer unterirdischen Verlegung schon aufgrund der schwierigeren Verortung der Störung wesentlich länger dauert. Das bedeutet, dass bei unterirdisch verlegten Hochspannungsleitungen die Gefahr besteht, dass die Stromversorgung für längere Zeit unterbrochen ist, als es bei Freileitungen der Fall wäre. Zudem ist eine unterirdische Verlegung kostenintensiver.

Zu Belangen des Naturschutzes, insbesondere der Frage der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch 110-kV-Freileitungen wird auf den Abschnitt C.III „Umweltverträglichkeitsprüfung“, ab Seite 1087, verwiesen.

16.3.2 Energiezentrale

Das für den derzeitigen Betrieb des Flughafens Berlin-Schönefeld zur Wärmeversorgung genutzte Heizkraftwerk, das von der FBS GmbH betrieben wird, befindet sich im südlichen Teil des Flughafens.

Im Planantrag werden drei Alternativen zur künftigen Energieversorgung dargestellt, wobei die Erzeugung von Energie durch ein Blockheizkraftwerk favorisiert wird. Die Errichtung einer Energiezentrale selbst wurde ausdrücklich nicht zur Planfeststellung beantragt. Im nachrichtlichen Plan B 3-1 ist eine Fläche SF 3 ausgewiesen, auf der u. a. auch technische Zentralen errichtet werden sollen. Zu diesen ist

auch die Energiezentrale zu rechnen. Im Rahmen der Planfeststellung sollte lediglich über einen möglichen künftigen Standort der Energiezentrale (nähere Verortung in den ebenfalls nachrichtlichen Plänen I 3-1 und F 2.4-1) entschieden werden.

Von einigen Trägern öffentlicher Belange wurde gefordert, die Energiezentrale in den Planantrag mit einzubeziehen, da sich die Konzentrationswirkung des § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG auch auf immissionschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlagen, zu denen gemäß § 4 Abs. 1 Satz 3 BImSchG i. V. m. mit der 4. BImSchV auch die Energiezentrale gehöre, beziehe.

Die immissionsschutzrechtliche Genehmigung der Energiezentrale wird nicht zwingend von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung mitumfasst, weil die Anlage nicht zwingend Bestandteil des Flughafens im Rechtssinne ist. Das Luftrecht regelt nicht, welche Anlagen Bestandteile eines Flughafens sind. Darin unterscheidet es sich z. B. vom Bundesfernstraßengesetz, das in § 1 den Begriff der Bundesfernstraße definiert und die dazu gehörenden Bestandteile ausdrücklich benennt.

Maßgebliches Kriterium für die Beantwortung der Frage, welche regelungsbedürftigen Inhalte unter die Konzentrationswirkung des § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG fallen, ist der Gegenstand der Planfeststellung. Dieser besteht nicht in der Gesamtheit der auf dem Flugplatzgelände zu errichtenden Anlagen, sondern in dem jeweiligen Vorhaben, hier dem Flughafen mit seinen dem Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Bestandteilen. Das bedeutet, dass die Genehmigung der Energiezentrale nur dann in die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde fällt, wenn sie im weiteren Sinne zum Flughafen zu rechnen ist. Das ist aber nicht zwingend der Fall. Und zwar aus folgenden Erwägungen:

§ 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG ist nicht als abschließende Regelung zu verstehen. Aus ihm ergibt sich nur, dass die Planfeststellung in keinem Fall die Baugenehmigung (zumindest hinsichtlich der bauordnungsrechtlichen Anforderungen) ersetzt, unabhängig davon, ob die Planfeststellung sich nur auf die zwingend planfeststellungspflichtigen Flächen, Anlagen und Einrichtungen bezieht oder auch auf im räumlichen und betrieblichen Zusammenhang damit stehende und auf (weitere) Hochbauten auf dem Flugplatzgelände ausgedehnt wird. Dass § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG nur die Baugenehmigung von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung ausnimmt, beruht darauf, dass auf einem Flugplatzgelände in der Regel keine Anlagen errichtet werden, die die Merkmale einer immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlage erfüllen. Die Vorschrift sagt nichts über den Vorhabensbegriff des LuftVG aus, sondern regelt nur die Konzentrationswirkung als Folge daraus, dass ein Vorhaben Gegenstand der Planfeststellung wird.

Dem LuftVG liegt erkennbar ein flexibler Begriff des im Planfeststellungsverfahren zu genehmigenden Flughafens zugrunde, der bezogen auf das konkrete Projekt primär danach zu bestimmen ist, welche Einrichtungen und Anlagen luftverkehrlichen Zwecken dienen und für die Sicherheit des Luftverkehrs und zum Schutz vor den Gefahren des Luftverkehrs erforderlich sind.

Das LuftVG will auf der einen Seite eine Entlastung des Planfeststellungsverfahrens von der Prüfung und Entscheidung sicherheitstechnischer Fragen, die keinen Bezug zur Sicherheit des Luftverkehrs und zum Schutz vor dessen Gefahren haben. Das sind im allgemeinen bauordnungsrechtliche Sicherheitsfragen.

Auf der anderen Seite will das LuftVG die zweckmäßige Einbeziehung von Anlagen und Einrichtungen in das Planfeststellungsverfahren ermöglichen, die in einem räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit den unmittelbar dem Luftverkehr dienenden Anlagen und Einrichtungen stehen, oder noch allgemeiner, die, z. B. als Hochbauten, auf dem Flugplatzgelände errichtet werden sollen.

In diesem variablen Rahmen bestimmt der Vorhabensträger das Vorhaben, das er zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens macht.

Eine Energiezentrale auf dem Flugplatzgelände dient zwar nicht unmittelbar Luftfahrtzwecken und unterliegt deshalb als solche nicht zwingend der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung und deren Konzentrationswirkung. Sie kann aber hinsichtlich aller öffentlich-rechtlichen Anforderungen mit Ausnahme der bauordnungsrechtlichen (§ 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG) Gegenstand der Planfeststellung sein.

In dem hier geführten Verfahren muss sie nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden, denn es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass die vorgesehene unter die 4. BImSchV fallende Anlage immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungsfähig ist. Das hat das Amt für Immissionsschutz in seiner Stellungnahme bestätigt. Zudem wurde im Planfeststellungsverfahren durch einen entsprechenden Nachweis der Träger des Vorhabens geklärt, dass die Betriebsfähigkeit der dem Luftverkehr dienenden Anlagen und Einrichtungen im Hinblick auf die erforderliche Versorgung mit Energie gewährleistet ist. Auch kann im Rahmen eines nachfolgenden immissionsschutzrechtlichen Verfahrens für die künftige Energiezentrale, ggf. durch Auflagen, sichergestellt werden, dass durch eine auf dem Flugplatzgelände auf der in Plan B 3-1 dargestellten Fläche SF 3 nach Standort und Höhe die Sicherheit des Flugverkehrs nicht beeinträchtigt ist. Die künftige Energiezentrale ragt auf dem vorgesehenen Standort in den künftigen Bauschutzbereich hinein, daher hat im Rahmen des erforderlichen Genehmigungsverfahrens eine Beteiligung der DFS zu erfolgen. Durch das Bauvorhaben mit 68,00 m über NHN wird die Horizontalfläche nach den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 02.11.2001 (NfL I-328/01) nicht berührt. Auch nach Art und Umfang etwaiger Emissionen ist nicht mit einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Flugverkehrs zu rechnen. Nach der Stellungnahme des Amtes für Immissionsschutz Wünsdorf bestehen nach den im Planantrag gemachten Angaben grundsätzlich keine Bedenken aus immissionsschutzrechtlicher Sicht gegen den Standort der geplanten Energiezentrale.

Die geplante Energiezentrale musste demnach nicht in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden. Vor ihrer Errichtung ist jedoch ein immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren durchzuführen.

16.4 Gasversorgung

Mit dem Flughafenausbau werden zahlreiche Umverlegungen sowie der Neu- und Rückbau von Erdgasleitungen erforderlich, da diese teilweise das Planungsgebiet queren oder Kreuzungspunkte mit der Bahnanbindung bilden. Durch die Überbauung der Gemeinde Diepensee müssen z. B. das gesamte vorhandene Ortsnetz und die Verbindungstrassen rückgebaut werden.

Die Erdgasversorgung einer künftig neu zu errichtenden Energiezentrale soll über einen neu zu verlegenden Erdgasanschluss im Südosten unter Verwendung der bestehenden Gasregelstation erfolgen. Die Versorgungsleitung zum bestehenden Heizwerk verläuft unter dem künftigen Flughafengelände und muss unter Beachtung der Aufrechterhaltung der Versorgung bis zur Inbetriebnahme einer neuen Energiezentrale umverlegt werden. Die Planung der Gasleitung der WINGAS, die im Erläuterungsbericht F 5 mit aufgeführt ist, wurde von der WINGAS aufgegeben. Die Gasversorgung des künftigen Flughafens kann aber durch die weiteren Gasversorger gewährleistet werden.

§ 11 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 EnWG sieht für die Errichtung und den Betrieb von Gasversorgungsleitungen mit einem Durchmesser von mehr als 300 mm die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bzw. eines Plangenehmigungsverfahrens vor. Die Errichtung der überregionalen Gasversorgungsleitungen der

Verbundnetz Gas AG (VNG) und der Ferngasleitung (FGL) 301 Tollkrug - Selchow DN 600 fallen aufgrund ihres Durchmessers von 600 mm in den Anwendungsbereich des § 11 a EnWG. Die Entscheidung über diese Erdgasleitungen hat im Rahmen der Konzentrationswirkung des § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu erfolgen, da ihre Umverlegungen durch das Vorhaben veranlasst sind. Das Gleiche gilt auch für die erforderliche Schutzrohrummantelung der Erdgasleitung Selchow - Kleinziethen DN 600 im Bereich der Bahnkreuzung. Die zunächst beantragte Umverlegung der FGL 214.01 Karlshof Waltersdorf DN 600 wurde im Laufe des Verfahrens im Rahmen der Planänderung Nr. 06 - Unterbrochene Straßen und Wege/Verbindungsweg zwischen der L 75 und der K 6163 - vom 29.08.2003 aufgegeben. Als Begründung dafür haben die Träger des Vorhabens mit Schreiben vom 10.12.2003 dargelegt, dass im Zuge der Leitungsänderungsmaßnahmen des Brandenburgischen Autobahnamtes (BABA) für die BAB 113n entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss für die BAB 113n, die Ausbauplanung für den Flughafen Berlin-Schönefeld berücksichtigt und eine abgestimmte Umverlegung durch das BABA bereits realisiert wurde.

Die Einhaltung der erforderlichen Mindestabstände zu unterirdischen Anlagen, wie z. B. Kabel und andere Rohrleitungen, der Abstände zu geplanten Hochspannungsfreileitungen und der Stärke der Erdüberdeckung entspricht in der geplanten Form den technischen Anforderungen. Durch die Auflage, dass die entsprechenden technischen Vorschriften bei der Realisierung der Planung zu beachten sind, wird sichergestellt, dass auch die Umsetzung der Planung dem Stand der Technik entspricht.

Aus fachlichen Gründen ist die Ummantelung von Gasleitungen im Bereich der geplanten Bahnkreuzungen erforderlich.

Es wurden in Stellungnahmen Bedenken wegen der Gasübernahmestation Waltersdorf geäußert. Zu der Station gehört ein Ausbläser als Sicherheitseinrichtung zum Entspannen des Erdgases aus den Leitungen und Anlagen. Beide liegen im Bereich der östlichen Anflugsektoren des Flughafens. Es wird befürchtet, dass ein Flugzeugabsturz im Bereich der Gasübernahmestation bzw. von Gashochdruckleitungen, die an der Flughafengrenze entlang geführt werden sollen, zur Gefährdung der Bevölkerung führen könne.

Seitens eines Energieversorgers wurde problematisiert, dass die Ausblasvorgänge unter Berücksichtigung einer zukünftig höheren Flugfrequenz ein Gefährdungspotenzial aus der sich bildenden Gas-Luft-Gemisch-Wolke darstellen könnten.

Zur Frage der Gefährdung durch Gashochdruckleitungen und durch die Erdgasübernahmestation Waltersdorf in unmittelbarer Nähe des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld hat der TÜV Rheinland/Berlin-Brandenburg, beauftragt durch den Wirtschaftsminister des Landes Brandenburg, ein Gutachten erstellt (Technischer Bericht Nr.: 620 - 130070 vom 04.10.2001). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung der Erdgasübernahmestation Waltersdorf durch einen Flugunfall bei 5×10^{-7} pro Jahr liegt und die Auswirkungen örtlich eng begrenzt sind, eine Brandgefahr besteht in maximal 163 m Entfernung. Die Untersuchung der Frage einer Leitungsschädigung ergab, dass ein echter Bruch praktisch auszuschließen ist. Die Wahrscheinlichkeit für einen Bruch beträgt ca. 7×10^{-7} pro Jahr. Ebenso werden die Ausbildung eines Freistrahls und eine Explosion praktisch ausgeschlossen. Es wird in diesem Zusammenhang der Vermutung widersprochen, dass eine innerhalb der Gasleitung auftretende und fortschreitende Explosion möglich sei. Die Brandwirkung bei impulsfreiem Gasaustritt wird mit einer allgemeinen Brandgefahr im Umkreis von ca. 107 m um die Leitungsbruchstelle angegeben. Eine Gefährdung der Wohnbevölkerung verursacht durch Gasbrand oder Gasexplosion wird in dem Gutachten explizit ausgeschlossen.

Die Planfeststellungsbehörde geht deshalb davon aus, dass die Schädigung einer Gasleitung bzw. der Gasübernahmestation Waltersdorf mit sehr hoher und ausreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. Selbst wenn es jedoch zu einem solchen Ereignis käme, sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass dies zu einer Gefährdung der in der Nähe wohnenden Bevölkerung oder vorhandenen Einrichtungen führen könnte.

Soweit geltend gemacht wurde, dass durch Flugzeugabstürze auf Gasleitungen in unmittelbarer Nähe des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld eine Gefährdung für den Flugverkehr ausgehen könnte, wird auf den Abschnitt C.II.7.1.5 „Sicherheit des Luftverkehrs“, ab Seite 422, verwiesen.

16.5 Betriebsstoffversorgung

Die Betriebsstoffversorgung soll über die drei Anlagenkomponenten Tanklager, Hydrantenanlage (Unterflurbetankungsanlage) und Tankdienstgesellschaften erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Planungen eine funktionierende, ordnungsgemäße und sichere Versorgung gewährleisten

16.5.1 Tanklager

Das bestehende Tanklager, das nicht von den Trägern des Vorhabens betrieben wird und außerhalb der genehmigten Flughafenanlage liegt, soll nach den Ausführungen im Planantrag entsprechend den Anforderungen des Betreibers erweitert werden. Diese Tanklagererweiterung ist jedoch nicht zur Planfeststellung beantragt, sondern wird nur nachrichtlich in den Planantragsunterlagen erwähnt.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens gab es Forderungen, auch die Erweiterung des Tanklagers aus Gründen des Problembewältigungsgebotes in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen. Die Konzentrationswirkung des § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG gebiete, die immissionsschutzrechtlich erforderlichen Genehmigungen innerhalb der Planfeststellung mit zu erteilen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde musste jedoch eine Einbeziehung einer Tanklagererweiterung durch einen nicht am Verfahren beteiligten Betreiber in das hier geführte Planfeststellungsverfahren nicht zwingend erfolgen. Auch hier gilt - wie für die Energiezentrale - dass der Gegenstand der Planfeststellung, hier also der Flughafen mit seinen dem Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Bestandteilen, der Maßstab dafür ist, welche Anlagen in das Verfahren einzubeziehen sind. Ebenso wie die Energiezentrale kann auch ein Tanklager grundsätzlich Gegenstand einer luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung sein, muss es aber nicht. Zur eingehenden Begründung wird auf die Ausführungen zur Energiezentrale verwiesen, die entsprechend für die Erweiterung des Tanklagers gelten.

Bedenken gegen die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit einer Tanklagererweiterung bestehen laut den fachbehördlichen Stellungnahmen des Amtes für Immissionsschutz Wünsdorf und des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung nicht. Auch sonst sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass eine Erweiterung des Tanklagers in einem späteren immissionsschutzrechtlichen Verfahren nicht grundsätzlich genehmigungsfähig wäre.

Darüber hinaus haben die Träger des Vorhabens im Laufe des Verfahrens nachgewiesen, dass die Versorgung des Flughafens mit Flugbetriebsstoffen sowohl für die Eröffnungsphase als auch im Zustand des Endausbaus ohne eine Tanklagererweiterung realisierbar wäre. Für die Versorgung des Flughafens mit Flugbetriebsstoffen, überwiegend Flugturbinentreibstoff der Klasse JET A-1, soll die bereits vorhandene Schienenanbindung genutzt werden. Zudem wird laut Planantrag der Raumbedarf

für eine Pipelineübergabestation auf dem Flughafengelände freigehalten und damit grundsätzlich die Möglichkeit, den Flugbetriebsstoff über eine Pipeline zu transportieren, offengehalten.

16.5.2 Unterflurbetankungsanlage

Da die Unterflurbetankungsanlage rechtlich überwiegend nach Vorschriften, die den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen regeln, zu beurteilen ist, wurden Ausführungen hierzu unter dem Thema C.II.14.2.4 „Wassergefährdende Stoffe“, ab Seite 784, gemacht.

16.6 Telekommunikation

Durch den ausgewiesenen Flächenumgriff für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld werden keine Fernlinien der Telekommunikation tangiert. Lediglich die Ortsnetz- und Vzk-Bereiche Diepensee und Selchow werden durch die Baumaßnahmen beeinflusst. So müssen das vorhandene Ortsnetz und die Verbindungstrassen im Bereich Diepensee aufgrund der Überbauung der Gemeinde ersatzlos rückgebaut werden. Die Telekomleitung zwischen Tollkrug und Selchow wird auf dem neuen Flughafengelände rückgebaut, um das Flughafengelände verlegt und an bestehende Trassen angebunden. Im östlichen Bereich des Flughafengeländes reicht der Rückbau bis zur vorhandenen Baustoffrecyclinganlage. Die Maßnahmen stellen notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg dar. Sie sind im Bauwerksverzeichnis Band B aufgeführt, das planfestgestellt wird.

17 Abfall

Die Abfallentsorgung ist während der Bauphase wie auch nach Ausbau des Flughafens in der Betriebsphase sichergestellt.

Während der Bauphase entstehen Bauschutt durch Abbruchmaßnahmen, insbesondere Betonabbruch und Pflasterabbruch, sowie Baustellenabfälle im Zuge der Neubaumaßnahmen.

Beim Betrieb des Flughafens entstehen - der Menge nach - überwiegend hausmüllähnliche Gewerbeabfälle, vor allem im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb auch besonders überwachungsbedürftige Abfälle (z. T. als Sonderabfälle bezeichnet) und schließlich Kehricht und Grünschnittabfälle.

17.1 Zum Umfang der Planfeststellung für den Bereich der Abfallentsorgung

Mit den Antragsunterlagen haben die Träger des Vorhabens ergänzende Unterlagen zum Nachweis der Funktion, nämlich zur Abfallentsorgung der Baustellenrestmassen während der Bauphase (K 8) und zur Grundlagenermittlung und Konzeptentwicklung für die Abfallentsorgung des Flughafens nach Inbetriebnahme (K 7) vorgelegt. Daraus ergibt sich, dass die Abfallentsorgung extern erfolgen soll. Die Errichtung von Anlagen der Abfallentsorgung innerhalb des Flughafengeländes ist nicht zur Planfeststellung beantragt.

Nach den ergänzenden Unterlagen soll der bei den Abbruchmaßnahmen entstehende Bauschutt, soweit er nicht nach Aufbereitung als Recyclingbaustoff gemäß den Richtlinien der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) am Ort wiederverwendet wird, zur externen Aufbereitung bzw. Wiederverwendung dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger oder privaten Recycling- und Entsorgungsunternehmen überlassen werden bzw., soweit es sich um Abfälle zur Beseitigung handelt, zur Entsorgung als überwachungsbedürftiger oder besonders überwachungsbedürftiger Abfall dem zuständigen öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger angedient werden.

Die beim Flughafenbetrieb entstehenden hausmüllähnlichen Gewerbeabfälle und „Sonderabfälle“ sollen nach den ergänzenden Unterlagen am Anfallort getrennt und über flughafeneigene zentrale Einrichtungen der externen Wiederverwertung oder Entsorgung zugeführt werden. In K 7 werden drei verschiedene Varianten dargestellt, wie die Abfallentsorgung organisiert werden kann. Alle Varianten haben Folgendes gemeinsam: Erfassung und Umschlag der Abfälle erfolgen in Abfallsammelräumen, in denen Abfallcontainer und Behälter für Nassmüll bereitstehen. Der vorsortierte Abfall wird ggf. zerkleinert oder anderweitig konditioniert und, soweit möglich, verdichtet verladen und zum Abtransport bereitgestellt. Für einzelne Abfallfraktionen wie Nassmüll aus Catering, Gastronomie usw. kommen entsprechende technische Lösungen für Zwischenlagerung oder Behandlung in Frage. Grünschnitt wird ebenso wie Straßenkehrschutt ohne Zwischenumschlag in Spezialfahrzeugen extern entsorgt.

Die Fachbehörden haben im Rahmen ihrer Stellungnahmen als Träger öffentlicher Belange die grundsätzliche Eignung der mit den ergänzenden Unterlagen vorgelegten Abfallwirtschaftskonzepte als Grundlage der Abfallentsorgung attestiert. Außerdem haben sie mitgeteilt, dass davon ausgegangen werden kann, dass aufgrund der vorhandenen und sich noch entwickelnden Entsorgungskapazität die Entsorgung der auf dem Flughafen Schönefeld in der Bauphase und nach der Inbetriebnahme anfallenden Abfälle gesichert ist.

Die vorgelegten Abfallkonzepte dienen dem Nachweis der Funktion des Flughafens. Sie sind nicht zur Planfeststellung beantragt. Die im Rahmen der Umsetzung der Konzepte zu schaffenden Einrichtungen und Anlagen bedürfen nicht der Planfeststellung.

Soweit im Zuge der Abbruch- und Baumaßnahmen Einrichtungen und Anlagen zur Trennung, vorübergehenden Lagerung und Aufbreitung von Abbruchmaterial, Bodenaushub, nicht verwendeten Baustoffen und Baustellenabfällen errichtet werden, sind verfahrens- und materiellrechtlich insbesondere die Regelungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG), des Brandenburgischen Abfallgesetzes (BbgAbfG), der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) einschlägig. Entsprechendes gilt für die Sammlung und Konditionierung der beim Flughafenbetrieb anfallenden Abfälle zur externen Entsorgung und für die Errichtung der dieser dienenden Einrichtungen und Anlagen.

Die von fachbehördlicher Seite geäußerte Ansicht, solche Anlagen, die einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung unterliegen (vgl. insbesondere Nr. 8 des Anhangs der 4. BImSchV), müssten im Hinblick auf die Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG Gegenstand der Planfeststellung sein, trifft nicht zu.

Die Bauausführung des planfestzustellenden Vorhabens als solche und die dafür erforderlichen mobilen und stationären Einrichtungen und Anlagen bedürfen ohnehin nicht der Planfeststellung.

Die Abfallsammelräume sowie die der Konditionierung zum Abtransport dienende Zentraleinrichtung auf dem Gelände des auszubauenden Flughafens gehören nicht zu den zwingend der luftrechtlichen Planfeststellung zu unterziehenden Anlagen und Einrichtungen. Der Begriff des - der Planfeststellung bedürftigen - Flughafens und seiner - planfeststellungsbedürftigen - Bestandteile ist gesetzlich nicht definiert. Der insoweit maßgebende Vorhabensbegriff ist deshalb vom Zweck her zu bestimmen, den das Luftverkehrsgesetz mit dem Planfeststellungszwang für die Anlegung und die Änderung von Flughäfen verfolgt. Zwingend Gegenstand der Planfeststellung ist deshalb nicht die Gesamtheit der auf dem Flugplatzgelände zu errichtenden Anlagen, sondern der Flughafen mit seinen dem Start- und Landebetrieb von Luftfahrzeugen dienenden Bestandteilen, nämlich den Einrichtungen und Anlagen, die unmittelbar luftverkehrlichen Zwecken dienen, und denen, die darüber hinaus für die Sicherheit des Luftverkehrs

und zum Schutz vor den Gefahren des Luftverkehrs erforderlich sind. Das trifft für die hier in Rede stehenden Einrichtungen und Anlagen nicht zu.

Sollten im Rahmen späterer baurechtlicher oder immissionsschutzrechtlicher Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Abfallsammelräume und der Zentraleinrichtung, der dort zu stationierenden Einrichtungen sowie der Transporteinrichtungen und –wege Fragen entstehen, die einen flugbetrieblichen Zusammenhang aufweisen, so ist durch die Beteiligung der Luftfahrtbehörde als der zuständigen Fachbehörde die Einbringung von Sicherheitsanforderungen aus flugbetrieblicher Sicht gewährleistet.

Gegen die mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegten Abfallkonzepte bestehen aus flugbetrieblicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken.

17.2 Auflagen und Hinweise für die Bauphase

Um eine ordnungsgemäße Planung der Entsorgungsträger für besonders überwachungsbedürftige Abfälle während der Bauphase zu gewährleisten, ist es erforderlich, dass ihnen mit einem gewissen zeitlichen Vorlauf Prognosen zu Abfallmengen und -arten übermittelt werden. Um dies sicherzustellen, ergeht die Auflage im Abschnitt Bauphase „Prognose hinsichtlich besonders überwachungsbedürftiger Abfälle“.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind verschiedentlich Forderungen aufgestellt worden, die dahin gehen, bestimmte abfallrechtliche Vorschriften einzuhalten.

Sämtliche im Zusammenhang mit der Lagerung und Entsorgung von Abfällen einschlägigen Vorschriften sind von den Trägern des Vorhabens einzuhalten.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Hinweise zum Thema Abfall in Bezug auf die Bauphase zu beachten.

17.3 Auflagen und Hinweise für die Betriebsphase

Um eine ordnungsgemäße Planung der Entsorgungsträger für besonders überwachungsbedürftige und sonstige Abfälle während der Betriebsphase zu gewährleisten, ist es erforderlich, dass ihnen mit einem gewissen zeitlichen Vorlauf Prognosen zu Abfallmengen und -arten übermittelt werden. Um dies sicherzustellen, ergehen die Auflagen „Prognose hinsichtlich besonders überwachungsbedürftiger Abfälle“ und „Prognose hinsichtlich der Abfälle zur Beseitigung“.

Auch hinsichtlich der Betriebsphase sind im Rahmen des Anhörungsverfahrens Forderungen aufgestellt worden, die darauf abzielen, abfallrechtliche Vorschriften einzuhalten.

Im laufenden Betrieb des Flughafens sind sämtliche im Zusammenhang mit der Lagerung und Entsorgung von Abfällen einschlägigen Vorschriften von den Trägern des Vorhabens einzuhalten.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Hinweise zum Thema Abfall in Bezug auf die Betriebsphase zu beachten.

In privaten Einwendungen wurde unter anderem gefordert, Einsatzgebote für wiederverwertbare Ess- und Trinkgeschirre aufzuerlegen, sowie den Verkauf von Getränkedosen zu untersagen. Auch eine Selbstverpflichtung des Betreibers zur bestmöglichen Müllvermeidung wurde gefordert.

Gründe für ein über die bestehenden Regelungen (insbesondere Verpackungsverordnung) hinausgehendes Einsatzgebot sind nicht ersichtlich. Die Verpackungsverordnung ist zu beachten. Es obliegt nicht der Planfeststellungsbehörde, den Trägern des Vorhabens eine Selbstverpflichtung aufzugeben. Eine solche könnten die Träger des Vorhabens vielmehr nur eigenständig eingehen.

Die Einwendungen werden daher, soweit sich entsprechende Gebote nicht aus den bestehenden Regelwerken ergeben, zurückgewiesen.

Es wurde außerdem auf Gesundheitsgefahren hingewiesen, die sich aus der Lagerung von Abfällen auf Deponien bzw. aus dem Abfalltransport dorthin ergäben.

Von einer Gefährdung ist hier nicht auszugehen, da sich die Anforderungen an eine gemeinwohlverträgliche Beseitigung aus den entsprechenden Rechtsvorschriften zum Transport bzw. zur Deponierung ergeben, bzw. aus den in diesem Zusammenhang erforderlichen Zulassungen. Die entsprechenden Rechtsverordnungen richten sich direkt an den Abfallbesitzer.

18 Altlasten, Altlastenverdachtsflächen, Kampfmittel

Die Tatsache, dass sich auf dem Gelände, das für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld flächenmäßig benötigt wird bzw. auf dem es durch die geplante Grundwasserabsenkung oder -aufhöhung zu Grundwasserstandsschwankungen von 5 cm und mehr bezogen auf das mittlere Niedrigwasser kommt, zahlreiche altlastenverdachtsverdächtige Flächen und Altlasten (im Weiteren als ALVF bezeichnet) befinden, steht der Zulässigkeit des Vorhabens nicht entgegen.

Unter Berücksichtigung der zum Thema Altlasten zu erfüllenden Auflagen sind die Flächen als für den Flughafenausbau geeignet zu bewerten.

Durch die erlassenen Auflagen wird sichergestellt, dass schädliche Bodenveränderungen i. S. d. § 1 BBodSchG abgewehrt und von Altlasten ausgehende Gefahren beseitigt werden. Die Träger des Vorhabens werden darüber hinaus gemäß § 7 BBodSchG verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen, die durch ihre Nutzungen auf dem Grundstück oder in dessen Einwirkungsbereich hervorgerufen werden können.

18.1 Technisches Gutachten Altlasten (M 20)

Zur Bewertung der Altlastensituation in dem durch die Baumaßnahmen für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld betroffenen Gebiet wurde mit den Planfeststellungsunterlagen das Technische Gutachten Altlasten (M 20) vorgelegt. Es stellt die Altlastensituation auf dem derzeitigen Flughafengelände sowie im Erweiterungsbereich des Flughafens, wie er sich aus dem vorliegenden Planantrag ergibt, dar.

Die aus M 20 ersichtlichen Kontaminationen des Bodens sind beispielsweise durch ehemalige Tanklager, Werkstätten, landwirtschaftliche Betriebe, Kläranlagen, sowie auch Siedlungsabfälle und Bauschutt verursacht worden. Entsprechend den unterschiedlichen Ursachen der Kontamination ist auch eine große Bandbreite von Schadstoffen auf dem Gelände gefunden worden.

In das Gutachten M 20 wurden die Daten aus dem bei der unteren Bodenschutzbehörde gemäß § 37 BbgAbfG geführten Altlastenkataster übernommen.

Im folgenden wird für alle altlastverdächtigen Flächen und Altlasten, unabhängig von der Bewertung des Schadstoffpotenzials und unabhängig von der Bearbeitungsstufe, der Begriff „ALVF“ verwendet.

Die ALVF sind mit „A“ bezeichnet, soweit es sich um Flächen handelt, die sich auf dem Gelände des derzeitigen Flughafengeländes befinden und aus einer Nutzung vor 1945 resultieren. Sie sind mit „N“ bezeichnet, sofern sie sich auf dem derzeitigen Flughafengelände befinden und aus einer Nutzung nach 1945 stammen. ALVF, die sich außerhalb des derzeitigen Flughafengeländes und innerhalb der 5-cm-Grundwasserabsenkungslinie befinden, werden mit „E“ bezeichnet. Einige ALVF haben keine projektinterne Bezeichnung und werden deshalb mit der Nummer des Informationssystems Altlasten (ISAL-Nr.) angegeben.

Die Flächenauswahl auf dem Flughafengelände erfolgte unter Berücksichtigung folgender Parameter:

Schadstoffinventar, Flächengröße, geschätztes Volumen der Kontamination (Schadstoffkonzentration, Schadstoffmengen), Beeinflussung des Grundwassers (Flurabstand des Grundwassers), Geschütztheitsgrad des Grundwassers (Überdeckung) und Wahrscheinlichkeit des direkten Schadstoffeintrags in den Boden, bzw. insgesamt als Gefahrenpotenzial für die öffentliche Sicherheit und Ordnung.

Flächen außerhalb des derzeitigen Flughafengeländes wurden berücksichtigt, wenn sie sich nicht deutlich außerhalb des Flughafenumgriffs bzw. der Verkehrsanbindung befinden und ausgewählte Schadstoffe nicht zu vermuten waren. Im wesentlichen nicht weiter berücksichtigt wurden Flächen, die aufgrund landwirtschaftlicher Nutzung (LPG) als Altstandort im ISAL-Kataster aufgenommen wurden, ausgenommen solche Betriebe, die Werkstätten oder Tankstellen hatten. Auch Flächen mit dem Themenschwerpunkt „Gülleverkippung“ (Güllehochlastflächen, Güllestapelbecken) wurden zunächst nicht weiter berücksichtigt, da sie aus Sicht der unteren Bodenschutzbehörde für den Flughafenausbau nicht relevant sind.

18.1.1 Gutachtenkritik im Anhörungsverfahren

An der ursprünglichen Version des technischen Gutachtens M 20 ist sowohl seitens der Träger öffentlicher Belange, insbesondere der zuständigen Fachbehörden, als auch seitens Einwendern umfangreiche Kritik geübt worden.

18.1.1.1 Bewertung von M 20 im Anhörungsverfahren

Soweit sich die Kritik generell auf das Gutachten M 20 bezog, beinhaltete sie im Wesentlichen Folgendes:

Die Abstimmung der Träger des Vorhabens mit den Fachbehörden sei unzureichend gewesen, insbesondere sei das vereinbarte Vorgehen nach einem 10-Punkte-Programm nicht eingehalten worden. Mit den Unterlagen sei lediglich der Kenntnisstand einer orientierenden Untersuchung erreicht worden.

Die Auswahlkriterien für die Untersuchung der Altlastenverdachtsflächen im Rahmen von M 20 seien nicht transparent bzw. nicht akzeptabel.

Zum Beispiel basiere das den Untersuchungen zugrunde gelegte Schadstoffinventar auf möglicherweise nicht mehr relevanten Altuntersuchungen. Der Ausschluss bestimmter Flächen wurde beanstandet.

Insbesondere sei der Ausschluss kleiner Flächen nicht akzeptabel, auch dürfe die Wahrscheinlichkeit eines Schadstoffeintrags kein Bewertungs- oder Ausschlusskriterium sein.

Die im Einzelnen durchgeführten Arbeiten würden in ihrer Darstellung nicht sauber voneinander getrennt. Auch seien die Arbeiten nicht so durchgeführt worden, dass sie den Anforderungen des Bundesbodenschutzgesetzes genügten. Es seien z. B. zu wenig Rammkernsondierungen durchgeführt und zu wenig Bodenproben entnommen worden.

Mit M 20 allein seien die Bewertung der Altlastensituation und der daraus resultierende Handlungsbedarf im Bereich des Flughafens und des Flächenumgriffs des Flughafens nicht nachzuvollziehen. Es werde eine Rasteruntersuchung aller Altlastenverdachtsflächen gefordert. Bei der Bewertung der Altlastensituation seien das Bundesbodenschutzgesetz und die Bundesbodenschutzverordnung heranzuziehen gewesen, was nicht erfolgt sei.

Aus der vorliegenden Version von M 20 seien Aussagen zum Sanierungsumfang fachlich fundiert nicht ableitbar. Insbesondere die Menge und die räumliche Verteilung der Schadstoffe könne für die untersuchten Flächen nicht als abschließend betrachtet werden. Außerdem werde eine monetäre und zeitliche Bewertung des Sanierungsumfangs vermisst.

Die Sanierungsplanung sei im Fall einer positiven Bescheidung des Planfeststellungsbeschlusses noch vor Beginn der Baumaßnahme zu erarbeiten und durch die zuständige untere Bodenschutzbehörde bestätigen zu lassen.

Es wurde die Einschätzung geäußert, bodenschutzrechtliche Erwägungen stünden einer Feststellung des Geländes als geeignet entgegen.

Außerdem wurde von Einwendern in der Erörterung vorgetragen, dass ein ehemaliges Nervengasinstitut, Dahmestraße 33 in Berlin Treptow-Köpenick, das von M 20 nicht erfasst wird, möglicherweise nicht ordnungsgemäß beräumt worden sei und eine Gefahr im Falle einer Havarie darstelle. Es müsse im Rahmen des hiesigen Verfahrens berücksichtigt werden.

Nach Ansicht der obersten Bodenschutzbehörde muss eine Dokumentation zur abschließenden Gefährdungsabschätzung aller altlastenverdächtigen Flächen einschließlich der Auswirkungen auf alle Schutzgüter im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt werden. Der Antragsteller müsse eine Verpflichtungserklärung für den Fall abgeben, dass die noch durchzuführenden Detailuntersuchungen ein Planungsbedürfnis i. S. v. § 13 BBodSchG begründen würden und demzufolge die Sanierungsplanung noch vor Beginn der Baumaßnahmen zu erarbeiten, sowie durch die untere Bodenschutzbehörde zu bestätigen lassen sei.

18.1.1.2 Umgang mit M 20 nach dem Anhörungsverfahren

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Anhörungsverfahren wurde das Gutachten M 20 überarbeitet. Es liegt nunmehr ein M 20 (neu) „Technisches Gutachten Altlasten, Aktualisierung Technisches Gutachten Altlasten“, Arcadis, 21.05.2002 vor.

Dem technischen Gutachten Altlasten M 20 (neu) wurde das der Forderung der Fachbehörden entsprechende Untersuchungsgebiet zugrunde gelegt, d. h. es wurde unter Berücksichtigung der 5-cm-Absenkungslinie des mittleren Niedrigwassers neu bestimmt. Diese 5-cm-Absenkungslinie wird als Er-

heblichkeitsschwelle für die Mobilisierung von Schadstoffen mit der Folge potenzieller Grundwasserverunreinigungen durch Altlasten angesehen.

Im Rahmen der Überarbeitung wurden die Altlastenverdachtsflächen, die sich aus Sicht der unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises LDS im Einflussbereich der Baumaßnahme befinden, neu bewertet und der Handlungsbedarf für die jeweilige Fläche ermittelt. Ebenso für vier ALVF, die sich im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Teltow-Fläming befinden.

Für die vier ALVF im Landkreis Teltow-Fläming wurde im Einvernehmen mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde kein weiterer Handlungsbedarf in Bezug auf den Flughafenausbau festgestellt.

Hinsichtlich der bereits in der ursprünglichen Version von M 20 behandelten ALVF wurde der Informationsstand bezüglich Schadstoffinventar und Flächengröße aktualisiert.

Als Kriterien für die Beurteilung des Handlungsbedarfs wurde der aktuelle Erkenntnisstand basierend auf den zur Verfügung stehenden Unterlagen, Begehungen und Abstimmungsgesprächen mit der zuständigen Behörde, das Gefährdungspotenzial der vermuteten/festgestellten Schadstoffe und ihre Wirkung auf betroffene Schutzgüter (Mensch, Wasser, Boden und Luft), die vermutete/festgestellte Schadensausbreitung und die Lage zum Einflussbereich der geplanten Baumaßnahmen inklusive der Wasserhaltung herangezogen.

Im übrigen wird auf die Inhalte der aktualisierten Fassung des technischen Gutachtens Altlasten M 20 (neu) verwiesen.

Darüber hinaus wurden in Auswertung des Anhörungsverfahrens aufbauend auf dem ursprünglichen Gutachten M 20 und der aktualisierten Version vom 21.05.2002 folgende weitere Untersuchungen durchgeführt:

- Detailuntersuchung BGI-Fläche und Schadensfläche Süd, Ergebnisbericht Detailuntersuchung ALVF N1, A20/N8, N12, N13, N14, ARCADIS, 29.08.2003/31.01.2004, (ALVF N1, A20/N8, N12, N13, N14),
- orientierende Untersuchung im Bereich der stillgelegten Kläranlage Diepensee, Trion, 08.03.2002, (ALVF E2),
- erweiterte orientierende Untersuchung im Bereich der Kläranlage Diepensee, Dr. Fechter GmbH, 25.11.2002, (ALVF E2),
- historisch-deskriptive Recherche Rüstungsaltlast-Verdachtsflächen Flughafen Berlin-Schönefeld, 1. Stufe Vorrecherche, Corporate Consult, 15.05.2003, (ALVF A10, A11, A15, A19, A21),
- vertiefende Recherche (einschl. Luftbildauswertung) betr. Munitionslagerung und Umgang mit Munition, Untertägige Anlagen, Lagerung von Treibstoffen, M&P Ingenieurgesellschaft, 17.11.2003, (ALVF A18),
- multitemporale Luftbildauswertung von Altlablagerungsflächen im Bereich des Ausbaus des Flughafens Schönefeld, M&P Ingenieurgesellschaft, 10.02.2004, (ALVF A16, A17, N5, N5a, E1, E8, ISAL-Nr. 329610381, ISAL-Nr. 329610383, 329610473),

- Untersuchungsbericht Altlastenverdachtsflächen Flughafen Schönefeld, Verdachtsfläche E1 vom 21.10.2003, Baugrundinstitut Franke-Meißner Berlin-Brandenburg GmbH, (ALVF E1),
- Gutachterliche Stellungnahme zur orientierenden Untersuchung und Detailerkundung im Bereich der Altlastenverdachtsflächen Flughafen Schönefeld - Verdachtsfläche E3, Baugrundinstitut Franke-Meißner, Berlin-Brandenburg GmbH, 03.04.2003, (ALVF E3),
- Altlasten-Schätzung II, Verdachtsfläche E5, U.C.A. Dr. Werner Knauf & Partner, 25.04.2003, (ALVF E5),
- Ergänzende Untersuchung in Diepensee ALVF E5 (Öllager), ARCADIS, 29.01.2004, (ALVF E5),
- Altlasten-Schätzung II, Verdachtsfläche E7 (ehem. Technikstützpunkt VEG), E8 (Gutshof-Teich und Deponie), E9 (ehem. VEG Tierhaltung), E13 (ehem. Gärtnerei), U.C.A. Dr. Werner Knauf & Partner, 01.05.2003, (ALVF E7, E8, E9, E13),
- Altlasten-Vorschätzung, Verdachtsfläche E10, U.C.A. Dr. Werner Knauf & Partner, 30.04.2003, (ALVF E10),
- Altlasten-Vorschätzung, Verdachtsfläche E11, U.C.A. Dr. Werner Knauf & Partner, 01.05.2003, (ALVF E11),
- Bericht zur Schätzung II, Orientierende Erkundungen im Erweiterungsbereich Tankstellen ehemaliger VEG-Stützpunkt Diepensee, U.C.A. Dr. Werner Knauf & Partner, 26.03.1999, (ALVF E7, E8),
- Gutachterliche Stellungnahme zur historischen Untersuchung im Bereich der Altlastenverdachtsflächen Flughafen Schönefeld - Verdachtsfläche E14, Baugrundinstitut Franke-Meißner, Berlin-Brandenburg GmbH, 12.06.2002, (ALVF E14),
- Gutachterliche Stellungnahme zur orientierenden Untersuchung und Detailerkundung im Bereich der Altlastenverdachtsflächen Flughafen Schönefeld - Verdachtsfläche E14, Baugrundinstitut Franke-Meißner, Berlin-Brandenburg GmbH, 01.04.2003, (ALVF E14),
- Orientierende Untersuchung ALVF N18 (Heizkraftwerk) und ALVF 329 610 078 (Hubschrauberlandeplatz), ARCADIS, 25.09.2003/30.01.2004, (ALVF N18, ISAL-Nr.329610078),

Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens wurden im Auftrag der Total Deutschland GmbH folgende Untersuchungen durchgeführt, die der Planfeststellungsbehörde vorliegen:

- Detailuntersuchung des ehemaligen Flughafentanklagers Schönefeld-Nord des Flughafens Berlin-Schönefeld", BIG, 29.12.2003, (N3)
- Detailerkundung für das Tanklager Schönefeld-Süd der TotalFinaElf Deutschland GmbH - Endbericht, GICON, August 2003, (N16)

Hinsichtlich der Ergebnisse und sonstigen Inhalte der Untersuchungen wird auf die einzelnen Untersuchungsberichte verwiesen.

Der Planfeststellungsbehörde liegt ein Grundwassermonitoringkonzept vor, das auch ein Altlastenmonitoring beinhaltet:

- Konzept Wassermonitoring Flughafen Berlin-Schönefeld, WASY Gesellschaft für wasserwirtschaftliche Planung und Systemforschung mbH, 12.09.2002,
- Planung der Erweiterung des Grundwassermonitorings für die umfassende Überwachung der Schadstoffe aus Altlastverdachtsflächen unter besonderer Berücksichtigung dieses Grundwassermonitorings bei der Grundwasserhaltung, WASY Gesellschaft für wasserwirtschaftliche Planung und Systemforschung mbH, 10.10.2002,
- Konzept Wassermonitoring Flughafen Berlin-Schönefeld, WASY Gesellschaft für wasserwirtschaftliche Planung und Systemforschung mbH, 25.02.2003,
- Konzept Wassermonitoring Flughafen Berlin-Schönefeld - Nachtrag -, WASY Gesellschaft für wasserwirtschaftliche Planung und Systemforschung mbH, 24.11.2003.

18.1.2 Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde

Die Ergebnisse der Altlastenuntersuchungen stehen der Eignung des Geländes für die Flughafenerweiterung aus bodenschutzrechtlicher Sicht nicht entgegen, sofern die in Bezug auf die einzelnen ALVF vorgesehenen Auflagen erfüllt werden.

Allgemein stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen für eine Bewertung der Altlastensituation und des sich daraus ergebenden Handlungsbedarfs ausreichen.

Soweit durch die Fachbehörden eine abschließende Gefährdungsabschätzung hinsichtlich der einzelnen ALVF gefordert wurde, liegt sie vor.

Die nachträglich durchgeführten Altlastenuntersuchungen erfolgten in Abstimmung mit den Fachbehörden, entsprechend den allgemein üblichen und anerkannten Verfahren, nach Stand der Technik und den geltenden Gesetzen. Die Untersuchungen entsprechen den Anforderungen von BBodSchG und BBodSchV.

Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden einer Bewertung durch die untere Bodenschutzbehörde des LDS unterzogen, der die Anforderungen von BBodSchG und BBodSchV zugrunde lagen. Die Fachbehörde hat für jede ALVF Ausführungen für das aus ihrer Sicht angezeigte weitere Vorgehen gemacht. Diese Vorgaben wurden von der Planfeststellungsbehörde aufgegriffen und einer Prüfung unterzogen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich im Ergebnis ihrer Prüfung der Ansicht der Fachbehörde an. Das danach hinsichtlich jeder einzelnen ALVF erforderliche weitere Vorgehen ist in den Auflagen zum Thema Altlasten geregelt worden. Die Einhaltung der Auflagen ist erforderlich, um sicherzustellen, dass es im Zuge der Baumaßnahmen zu keinen Schutzgutgefährdungen i. S. d. § 1 BBodSchG kommt. Auch der oberen und obersten Bodenschutzbehörde wurden die nachträglich ins Verfahren eingebrachten Untersuchungsberichte zur Verfügung gestellt.

Im Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen konnten mehrere ALVF aus dem Altlastenkataster der unteren Bodenschutzbehörde entlassen werden.

Durch die bislang durchgeführten Untersuchungen wurde hinsichtlich der ALVF, für die Untersuchungen in Bezug auf das Vorhaben als erforderlich angesehen wurden, der Stand einer abschließenden Gefährdungsabschätzung erreicht, der jeweils notwendige Sanierungsumfang ist ableitbar.

Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Übrigen kommt die Planfeststellungsbehörde zu folgenden Ergebnissen:

Die Tatsache, dass dem ursprünglichen Gutachten M 20 die seinerzeit noch nicht in Kraft getretenen Regelungen von Bundesbodenschutzgesetz und die Bundesbodenschutzverordnung nicht zugrunde gelegt worden waren, ist insofern unschädlich, als sich in der Bewertung der Untersuchungsergebnisse hinsichtlich der flächenbezogenen Gefährdungsabschätzung bei Zugrundelegung des BBodSchG i. V. m. der BBodSchV kein Unterschied ergäbe. Bei den nachträglich durchgeführten Untersuchungen sind BBodSchG und BBodSchV angewendet worden.

Die Auswahl der in M 20 (neu) untersuchten Flächen erfolgte sachgerecht und unter Berücksichtigung der Forderungen der zuständigen Fachbehörden in ihren Stellungnahmen wie folgt:

Untersucht wurden die ALVF, die unmittelbar vom Ausbaivorhaben betroffen sind, da sie zur Bebauung vorgesehen sind. Außerdem ALVF, die mittelbar dadurch betroffen sind, dass infolge der Baumaßnahmen Grundwasserhöhe und -fließrichtung verändert werden und dadurch möglicherweise Schadstoffe aus ALVF mobilisiert werden. Bei den ALVF, auf die das nicht zutrifft, wird kein Bedarf zu weiteren Maßnahmen bezogen auf das Bauvorhaben gesehen.

Dabei wurde aufgrund der geplanten Grundwasserhaltung die 5 cm Absenkungslinie des mittleren Grundwassers und die damit verbundene Möglichkeit der Mobilisierung potenzieller Grundwasserverunreinigungen zugrunde gelegt. Zur Klärung der Betroffenheit von ALVF durch die baubedingte Wasserhaltung wurde eine Grundwassermodellierung durchgeführt, um Aussagen zum gegenseitigen Einfluss zwischen Verdachtsstandort und Wasserhaltung zu erhalten.

Das technische Gutachten Altlasten wurde zur quantitativen und qualitativen Eingriffsbewertung konzipiert. Es dient zum einen der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens für die Schutzgüter Mensch, Wasser, Luft innerhalb der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und zum anderen liefert das Gutachten einen Beitrag für die technische Planung, so dass in der Phase der Vorplanung die sich aus Altlastensicht ergebenden Risiken bestimmter Planungsvarianten erkannt und optimiert und hinsichtlich ihrer zeitlichen und monetären Auswirkungen bewertet werden können.

Die ergänzenden Untersuchungen wurden sach- und fachgerecht nach dem aktuellen Stand der Technik durchgeführt und sind ausreichend:

Im Rahmen der ergänzenden Untersuchungen sind zahlreiche weitere Rammkernsondierungen durchgeführt und Bodenproben entnommen worden. Das Kriterium der Flächengröße war bei der Ermittlung des Handlungsbedarfs nicht ausschlaggebend, es wurden vielmehr die auf S. 25 A des Gutachtens M 20 (neu) genannten Kriterien für die Beurteilung des Handlungsbedarfs angelegt. Im Rahmen der Untersuchungen wurde ein auf die vormalige Nutzung der Flächen abgestimmtes und zur Gefährdungsabschätzung angemessenes Schadstoffspektrum berücksichtigt. Die Abschätzung der Wahrscheinlichkeit eines Schadstoffeintrags ist ein allgemein anerkanntes Kriterium zur Abschätzung erforderlicher Erkundungsuntersuchungen im Rahmen der orientierenden Erkundung und daher als zulässig anzusehen.

Eine Rasteruntersuchung aller ALVF ist weder üblich, noch ist sie ökonomisch sinnvoll.

Das BBodSchG sieht bei Vorliegen eines Altlastenverdachts in § 9 Abs. 1 vor, dass zur Ermittlung des Sachverhalts die „geeigneten Maßnahmen“ zu treffen sind. Welche Maßnahmen geeignet sind, kann nicht allgemein bestimmt werden; die Festlegung der Maßnahmen liegt im Einzelfall jeweils im Ermessen der unteren Bodenschutzbehörde. Es geht nicht darum, alle theoretisch in Betracht kommenden Untersuchungen anzustellen, sondern diejenigen, die bei effektivem und kostensparenden Mittelansatz konkret zuverlässige Erkenntnisse über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein, sowie ggf. über die Art, die Menge und das Gefahrenpotenzial von Schadstoffen in den Umweltkompartimenten (Boden, Grundwasser etc.) erwarten lassen. Von § 9 Abs. 1 BBodSchG i. V. m. der BBodSchV sind alle Informationsbeschaffungsmaßnahmen erfasst, die eine Bejahung oder Verneinung des Vorliegens einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast ermöglichen. Damit wird das gesamte Spektrum behördlicher Ermittlungstätigkeit erfasst, wobei sich der Umfang der Maßnahmen am Einzelfall zu orientieren hat. Anhand des Einzelfalls ist zu entscheiden, welche Kriterien einschlägig sind und mit welchem Gewicht sie zu berücksichtigen sind. (Frenz, BBodSchG, Kommentar, 1. Auflage 2000, § 9, Rn. 19 bis 25) Diese Vorgaben des BBodSchG fordern eine Rasteruntersuchung aller ALVF nicht, da eine solche eine gleichförmige, nicht dem Einzelfall angepasste Untersuchung sämtlicher ALVF bedeuten würde.

Das mit den Fachbehörden abgestimmte sogenannte 10-Punkte-Programm ist durch die aufgrund der Erkenntnisse des Anhörungsverfahrens durchgeführten weiteren Untersuchungen, soweit für die jeweiligen Altlastenverdachtsflächen erforderlich, bis zum Punkt 9 abgearbeitet. In Abstimmung mit den zuständigen Behörden kann die Sanierungsplanung (Arbeitsschritt 10) im Rahmen der konkreten Bauplanung erfolgen. Dies ist auch unter ökonomischen Aspekten sinnvoll.

Eine Sanierung sämtlicher Altlasten vor Beginn der Bauphase ist weder erforderlich noch ökonomisch sinnvoll. Dem Risiko der Grundwasserverunreinigung wird außer durch die baubegleitenden Untersuchungen, die in den Auflagen zu den einzelnen ALVF angeordnet werden, durch das Grundwasser- und Altlastenmonitoring wirksam begegnet. Baubegleitende Sanierungsmaßnahmen entsprechen auch dem Stand der Technik. Die Menge und räumliche Verteilung der Schadstoffe sind im Rahmen der abschließenden Gefährdungsabschätzung ausreichend untersucht worden.

Der ursprünglich insbesondere auch von den Fachbehörden vorgetragene Einwand, die Untersuchungen seien nicht ausreichend gewesen, ist damit ausgeräumt. Dies gilt insbesondere, da die Fachbehörden an der Planung und Bewertung der nachträglich durchgeführten Untersuchungen maßgeblich beteiligt waren.

Eine Bewertung der Sanierungskosten, der Sanierungsdauer und des Sanierungsumfangs ist vor Planung der Sanierung nicht erforderlich. Es gibt in den Untersuchungsberichten keine Hinweise darauf, dass eine Sanierung der Altlasten nicht möglich wäre oder die Sanierung einen zeitlichen bzw. finanziellen Rahmen hätte, der einer Verwirklichung des Vorhabens entgegen stehen könnte.

Soweit die Forderungen aus den Einwendungen und Stellungnahmen nicht berücksichtigt wurden, werden sie als unbegründet zurückgewiesen.

18.2 Altlasten/Altlastenverdachtsflächen (ALVF)

Die untere Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens drei Stellungnahmen abgegeben, in denen zu den einzelnen ALVF jeweils detaillierte Erläu-

terungen zur Bewertung im Hinblick auf das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“ enthalten sind.

Im Zusammenhang mit einzelnen Untersuchungsberichten hat sie weitere Stellungnahmen abgegeben.

Soweit in Bezug auf die einzelnen ALVF aus Sicht der unteren Bodenschutzbehörde LDS im hiesigen Verfahren die Erfüllung von Auflagen erforderlich ist, hat sie entsprechende Auflagenvorschläge formuliert.

Auf Grundlage dieser Einschätzungen der unteren Bodenschutzbehörde LDS wurden die weiteren, oben im Einzelnen bezeichneten Untersuchungen durchgeführt. Die untere Bodenschutzbehörde LDS wurde von den Trägern des Vorhabens in die Planung der Untersuchungen einbezogen. Die Ergebnisse wurden der unteren Bodenschutzbehörde LDS jeweils vorgelegt mit der Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Untersuchungsbericht und zum weiteren Vorgehen abzugeben.

Die Vorgaben der unteren Bodenschutzbehörde LDS wurden seitens der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Sie finden sich - soweit sie nicht bereits durch die Untersuchungen erledigt wurden - insbesondere in den mit den Fachbehörden abgestimmten Auflagen zu Altlasten wieder. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den Fachbehörden hinsichtlich der zum Thema Altlasten erteilten Auflagen abgestimmt. Die Fachbehörden sehen ihre Stellungnahmen damit als ausreichend berücksichtigt an.

Sowohl die untere Bodenschutzbehörde Landkreis Dahme-Spreewald (LDS), als auch das Landesumweltamt (LUA) als obere Bodenschutzbehörde und das Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung (MLUR) als oberste Bodenschutzbehörde sind in den Prozess der Auswertung der durchgeführten Untersuchungen auf den einzelnen ALVF eingebunden worden. Damit ist dem ursprünglichen Einwand von MLUR und LUA, auf die jeweiligen Einwände aus ihrer ersten Stellungnahme sei seitens der Träger des Vorhabens unzureichend reagiert worden, nachgegangen worden. Die gerügten Punkte konnten ausgeräumt werden.

Im Rahmen der Erörterung wurden seitens der Einwender Hinweise auf Dioxine im Bereich der ehemaligen Kläranlage Diepensee (ALVF ISAL-Nr. 329610067) gegeben. Diesen Hinweisen wurde nachgegangen. Im Bereich der ehemaligen Kläranlage Diepensee wurden eine orientierende Erkundung und eine erweiterte orientierende Erkundung mit abschließender Gefährdungsabschätzung und Handlungsempfehlung durchgeführt. Im Bereich des sogenannten „Tümpels“ erfolgte nach Auskunft der unteren Bodenschutzbehörde LDS eine Dekontamination (Auskofferung) des belasteten Sedimentschlammes. Das Aushubmaterial wurde als besonders überwachungsbedürftiger Abfall entsorgt. Der „Tümpel“ stellt somit im Rahmen der Baumaßnahmen keine Gefahrenquelle mehr dar. Die vorhandenen Abfälle im Bereich des Klärwerkes werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben noch vor Baubeginn beseitigt.

Für den Bereich des Regenrückhaltebeckens ist nach Einschätzung der unteren Bodenschutzbehörde LDS eine Sanierung zur Befreiung der vorhandenen Sedimentablagerung von Dioxinen erforderlich. Die Sanierungsuntersuchung und Sanierungsplanung soll nach Auskunft der unteren Bodenschutzbehörde LDS voraussichtlich 2004/2005 nach Bewilligung der Sanierungskosten im Rahmen des Haftungsverfahrens erfolgen.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zu den Planänderungsanträgen Nr. 01 bis 09, sowie der Aktualisierung des LBP/FFH-VU wird seitens der Gemeinde Eichwalde vorgetragen, dass es Anhaltspunkte dafür gäbe, dass sowohl der Selchower Flutgraben als auch der Glasowbach örtlich z. T. hochgradig mit

chlorierten Kohlenwasserstoffen, speziell mit Dioxinen/Furanen belastet seien. Es wird problematisiert, dass die Aufklärung der Art und Weise eines großräumigen Dioxinaustrags aus dem Flughafen Schönefeld noch ausstehe. Außerdem fordert die Gemeinde, sämtliche Maßnahmen zur Regulierung der Grabenquerschnitte und Änderungen von Fließgeschwindigkeiten aus Gründen der möglichen Schadstoffmobilisierung bis zur Detailerkundung und abschließenden Sanierung völlig in Frage zu stellen. Die Gemeinde rügt, dass eine Kapselung bekannter Altlasten nicht in Angriff genommen werde, obwohl der Austrag über Oberflächenwasser und Grundwasser künftige Sanierungen umso kostspieliger ausfallen lasse. Sie stellt in Frage, ob angesichts der nach ihrer Ansicht nur teilweise erkundeten Altlastensituation die Beherrschung und Kontrolle der Schadstofffrachten bei Baumaßnahmen mit Grundwasserhaltung erfolgen könne, zumal sich großräumige Änderungen der Strömungsverhältnisse ergäben. Es sei notwendig, im Vorfeld von Baumaßnahmen über Detailerkundungen die sogenannten „Hot Spots“ aller grundwassergefährdenden Altlasten zu erkunden und diese zu sanieren oder jedenfalls zu immobilisieren, um eine künftig noch schwieriger zu beherrschende Ausbreitung der Schadstoffe zu verhindern.

Zur Stellungnahme der Gemeinde Eichwalde hat die Planfeststellungsbehörde eine fachbehördliche Einschätzung der unteren und oberen Bodenschutzbehörde eingeholt. Nach Auskunft der Fachbehörden bestehen hinsichtlich des im Bereich des Landkreises Dahme Spreewald befindlichen Abschnitts des Glasowbachs, in dem sich die geplante Einleitstelle befindet, keine Anhaltspunkte für das Bestehen eines Altlastenverdachts. Hinsichtlich des östlichen Selchower Flutgrabens und des Regenrückhaltebeckens Rotberg wird derzeit die Notwendigkeit von Gefahrenabwehrmaßnahmen geprüft. Bei im Jahr 2002 durchgeführten stichprobenartigen analytischen Untersuchungen des östlichen Selchower Flutgrabens bis zum Regenrückhaltebecken Rotberg seien für Dioxine/Furane Messwerte ermittelt worden, die aus fachbehördlicher Sicht tolerierbar sind. Erst im Bereich des Regenrückhaltebeckens Rotberg seien im Sediment Werte für Dioxine/Furane ermittelt worden, in Folge derer weitere Untersuchungen veranlasst worden seien um über weitere ggf. erforderliche Gefahrenabwehrmaßnahmen zu entscheiden. Über die verfügbaren Auflagen hinausgehende Regelungen halten die Fachbehörden im Hinblick auf den Vortrag der Gemeinde Eichwalde nicht für erforderlich.

Eine Detailerkundung und Sanierung sämtlicher Altlastenverdachtsflächen im Vorfeld der Baumaßnahmen ist nicht erforderlich. Der Gefahr der Verschleppung von Schadstoffen aus Altlasten infolge der Baumaßnahmen - insbesondere Grundwasserabsenkung - wird durch die in den Auflagen verfügbaren Maßnahmen wirksam und unter Berücksichtigung ökonomischer Gesichtspunkte begegnet. Die vorliegende abschließende Gefährdungsabschätzung ist ausreichend, um die Gefahren im Rahmen der Grundwasserabsenkung in der Bauphase abzuschätzen. Es ist auch nicht erforderlich, sämtliche Maßnahmen zur Regulierung der Grabenquerschnitte und Änderungen von Fließgeschwindigkeiten bis zu einer abschließenden Sanierung in Frage zu stellen. Die Auflagen zum Thema Altlasten gewährleisten, dass es durch die Maßnahmen im Rahmen der Verwirklichung des hier gegenständlichen Vorhabens zu keiner Gefährdung von Schutzgütern kommt. Die Frage, inwieweit allgemein eine Sanierung bekannter Altlasten erfolgen sollte, ist nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu beantworten, da im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Altlasten nur insoweit zu betrachten sind, als von ihnen durch das Vorhaben bedingte Gefahren ausgehen können. Zur Abwehr der entsprechenden Gefahren dienen die Auflagen zum Thema Altlasten. Dasselbe gilt für die Kritik, die Klärung der Herkunft des Dioxinaustrags aus dem Flughafen Schönefeld stehe noch aus. Die Einwendungen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zu den Planänderungsanträgen Nr. 01 bis 09, sowie der Aktualisierung des LBP/FFH-VU, die problematisieren, dass in den Unterlagen zur Planänderung 01 nicht untersucht worden sei, ob in den ausgewiesenen sowie weiteren möglicherweise entstehenden Überschwemmungsgebieten die Gefahr der Auslösung von Schadstoffen aus Altlasten bestehe, greifen nicht durch. Nach Einschätzung der unteren Bodenschutzbehörde LDS, in deren Zuständigkeitsbereich sich die Einleitstelle in den Glasowbach befindet, bestehen ausweislich der Stellungnahme vom 28.04.2004 gegen die Planänderung 01 keine Bedenken im Hinblick auf Altlasten. Auch der Landkreis Teltow-Fläming, in dessen Gebiet

weitere Überschwemmungsgebiete des Glasowbachs liegen, hat sich zur Planänderung 01 geäußert (Stellungnahme vom 14.04.2004), jedoch keine Bedenken im Hinblick auf Altlasten geäußert.

Ein Altlastenverdacht hinsichtlich des früheren Nervengasinstituts in der Dahmestraße 33 in Berlin Treptow-Köpenick besteht nicht.

Das maßgebliche Gelände befindet sich innerhalb des im Rahmen von M 20 (neu) untersuchten 5-cm-Absenkungsbereich. Zwar konnte das im Anhörungsverfahren geforderte Beräumungsprotokoll, aus dem sich ergeben sollte, ob sich auf dem Gelände tatsächlich noch Restbestände von Chemikalien des ehemaligen Nervengasinstituts befinden, innerhalb des Planfeststellungsverfahrens nicht beigezogen werden. Ausweislich der Auskunft des Bezirksamtes Treptow-Köpenick von Berlin, Abteilung Umwelt und Grün, Amt für Umwelt und Natur, Fachbereich Naturschutz, war die Liegenschaft Dahmestraße 33 in 12526 Berlin im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin unter der Nr. 7780 als Altlastenverdachtsfläche ausgewiesen. Im Ergebnis von historischen Nutzungsrecherchen sowie insbesondere einer orientierenden Bodenuntersuchung wurde der Altlastenverdacht im Jahr 2003 aufgehoben. Von der vorbezeichneten Liegenschaft geht in Bezug auf das hiesige Vorhaben daher keine Gefahr aus. Auch unter dem Aspekt der Gefährdung im Rahmen einer Havarie sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich, da ausweislich der Auskunft des Bezirksamtes Treptow-Köpenick der Laborbetriebe bereits 1990 eingestellt und die letzten Chemikalien 1991 entsorgt wurden. Anzeichen für Kontaminationen der Bausubstanz oder der Freiflächen seien nicht zu erkennen gewesen.

Zu den ALVF im Einzelnen:

18.2.1 Aus dem Altlastenkataster entlassene ALVF

Folgende ALVF sind während des laufenden Verfahrens aus dem Altlastenkataster der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde entlassen worden: ALVF A10 (ISAL-Nr. 529610057), A 11 (ISAL-Nr. 529610058), A15 (ISAL-Nr. 529610049), A17 (ISAL-Nr. 329610630), A19 (ISAL-Nr. 529610059), ISAL-Nr. 329610068

18.2.2 Nicht vom Vorhaben betroffene ALVF

Hinsichtlich folgender, zunächst in das Planfeststellungsverfahren eingebrachter ALVF wurde seitens der zuständigen unteren Bodenschutzbehörden Landkreis Teltow Fläming und Landkreis Dahme-Spreewald festgestellt, dass sie durch die Ausbaumaßnahmen nicht betroffen sind: ISAL-Nr. 0329610587, ISAL-Nr. 0329610613, ISAL-Nr. 0348720088; ISAL-Nr. 0348720349, ISAL-Nr. 348720039, ISAL-Nr. 348720042. Sie waren daher im weiteren Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen.

Auch die ALVF A1 (ISAL-Nr. 329610614), A2 (ISAL-Nr. 329610615), A3 (ISAL-Nr. 329610616), A4 (ISAL-Nr. 329610617), A6 (ISAL-Nr. 329610619), A12 (ISAL-Nr. 329610625), A13 (ISAL-Nr. 329610626), N2 (ISAL-Nr. 329610636) bleiben vom Ausbaivorhaben unberührt. Da auf diesen ALVF nur ein sehr geringes Schadstoffpotenzial vermutet wird und die Flächen in ihrem derzeitigen Zustand belassen werden sollen, sind zunächst keine Untersuchungen erforderlich. Diese ALVF müssen erst bei Planungen zu Neu- bzw. Umnutzungen entsprechend untersucht werden. Die in diesem Fall erforderlichen Maßnahmen sind dann mit der unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

18.2.3 ALVF ohne erhebliche Schadstoffbelastungen

Für die ALVF A5 (ISAL-Nr. 329610618), A7 (ISAL-Nr. 329610620), A8 (ISAL-Nr. 329610621), A9 (ISAL-Nr. 329610622), A14 (ISAL-Nr. 329610627), A21 (ISAL-Nr. 529610038), N6 (ISAL-Nr. 329610641), N7 (ISAL-Nr. 329610642), N10 (ISAL-Nr. 329610645), N11 (ISAL-Nr. 329610646), N15 (ISAL-Nr. 329610650) und N17 (ISAL-Nr. 329610652) waren ebenfalls keine orientierenden Untersuchungen durchzuführen und auch keine Auflagen erforderlich, da sich aus früher durchgeführten Untersuchungen keine erheblichen Schadstoffbelastungen ergeben hatten, die Anhaltspunkte dafür bieten würden, dass es im Rahmen des Flughafenausbaus zu Gefährdungen durch diese ALVF kommen könnte.

Hinsichtlich der übrigen im Zusammenhang mit dem Vorhaben relevanten ALVF werden, soweit dies für erforderlich gehalten wird, Auflagen erlassen, um sicherzustellen, dass es zu keiner Gefährdung i. S. d. BBodSchG kommt. Entsprechend den Auflagen sind folgende Maßnahmen auf den einzelnen ALVF durchzuführen:

18.2.4 ALVF mit Untersuchungs- oder Sanierungsbedarf, Begründung der Auflagen

- 1) ALVF A20 (ISAL-Nr. 329610633), N8 (ISAL-Nr. 329610643), N12 (ISAL-Nr. 329610647), N13 (ISAL-Nr. 329610648) und N14 (ISAL-Nr. 329610649)

Die entsprechend der Auflagen zu den ALVF A20, N8, N12, N13 und N14 durchzuführenden Maßnahmen dienen dem Nachweis, dass die als relevant eingestuft potentiellen Ausbreitungspfade Boden-Grundwasser über das Sickerwasser, Grundwasser-Oberflächenwasser über das Grundwasser und Grundwasser-Mensch über das Trinkwasser momentan und in Zukunft keiner akuten Gefährdung unterliegen.

Die weiteren Schritte und Festlegungen in Bezug auf die Sanierungsuntersuchung sind mit der unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

Aufgrund der hohen Schadstoffkonzentration im Bereich der PA/4 und des daraus folgenden, langfristig wirkenden Schadenspotenzials sind im Rahmen einer Sanierungsuntersuchung Maßnahmen nach Anhang 3 Punkt 1 der BBodSchV durchzuführen.

- 2) ALVF A16 (ISAL-Nr. 329610629)

Die Beobachtung der ALVF A16 im Altlastenmonitoring ist erforderlich, da die Lage der Fläche bis zur Vorlage der Multitemporalen Luftbildauswertung falsch lokalisiert gewesen ist, der Fläche jedoch nach der vertiefenden Historischen Recherche ein mittleres Gefährdungspotential zugeordnet wird.

- 3) ALVF A18 (ISAL-Nr. 329610631)

Auf der ALVF A18 sind baubegleitend orientierende Untersuchungen durchzuführen. Da die Untersuchungen in einem überschaubaren Zeitraum während der Bauphase durchgeführt werden, sind weitere Maßnahmen derzeit nicht erforderlich.

4) ALVF N1 (ISAL-Nr. 329610635)

Die entsprechend der Auflage zur ALVF N1 durchzuführenden Maßnahmen dienen dem Nachweis, dass keine relevante Mobilisierung des Schadens um die PBGI-Grundwassermessstellen verursacht wird. Zudem sind die Messstellen bislang nur einmalig beprobt worden und sollen in der folgenden Monitoringrunde überprüft werden.

Sollte im Rahmen des altlastenbezogenen Grundwassermonitorings an den Messstellen PBGI B, PBGI C und PBGI D eine Ölphase festgestellt werden, sind Maßnahmen zu deren Beseitigung bzw. Sanierung vorzunehmen.

5) ALVF N3 (ISAL-Nr. 329610637)

Die Detailuntersuchung der ALVF N3 hat ergeben, dass im Einwirkungsbereich des kontaminierten Grundwassers durch BTEX Aromaten ein Sanierungsbedarf i. S. d. BBodSchG und der BBodSchV besteht und von daher die Durchführung einer Sanierungsuntersuchung erforderlich ist. Die sich aus der Sanierungsuntersuchung ergebende Gefahrenabwehrmaßnahme ist dann durchzuführen.

Die Maßnahmen der Grundwasserüberwachung sind durchzuführen, um sicherzustellen, dass im Falle der Verschleppung von Schadstoffen über das Grundwasser rechtzeitig die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden.

6) ALVF N4 (ISAL-Nr. 329610638)

Die ALVF N4 ist in das Altlastenmonitoring einzubeziehen.

Die weitere Einbeziehung in das Monitoring ist notwendig, da auf der Fläche Entsorgungsmaßnahmen stattfanden. Gefährdungen durch die ALVF N4, die darüber hinausgehende Maßnahmen erfordern würden, sind nicht ersichtlich.

7) ALVF N5 (ISAL-Nr. 329610639), N5a (ISAL-Nr. 329610640)

Die ALVF N5 und N5a sind wegen der ehemaligen Deponietätigkeit im Grundwassermonitoring zu beobachten.

8) ALVF N9 (ISAL-Nr. 329610644)

Die ALVF N9 ist in das Altlastenmonitoring einzubeziehen. Dies ist erforderlich, da nach dem Gutachten M20 (neu) Anhaltspunkte für die Gefährdung eines Schutzgutes vorliegen.

9) ALVF N16 (ISAL-Nr. 329610651)

Die Detailuntersuchung der ALVF N16 hat ergeben, dass im Einwirkungsbereich des kontaminierten Grundwassers durch MKW, LHKW und BTEX Aromate ein Sanierungsbedarf i. S. d. BBodSchG und der BBodSchVO besteht und von daher die Durchführung einer Sanierungsuntersuchung erforderlich ist.

Das Grundwassermonitoring ist zur Überwachung des im Rahmen der Detailerkundung auf der ALVF N16 festgestellten Schadens erforderlich.

10) ALVF N18 (ISAL-Nr. 329610653)

Da ausweislich des Gutachtens der ARCADIS Consult GmbH vom 25.09.2003/30.01.2004 zur ALVF N18 von der Altlast im Rahmen der Bauausführung keine Schutzgutgefährdung ausgeht, vorausgesetzt, dass die Baumaßnahmen unter Beachtung aller Arbeitsschutzmaßnahmen erfolgen, ist eine Beobachtung der ALVF im Altlastenmonitoring ausreichend, zur Absicherung aber auch erforderlich.

Im Zuge von Baumaßnahmen ist Boden aus den ermittelten Kontaminationsbereichen (ehemaliger Hochtank und ehemalige Befüllstation Öllager) bei Kontaminationen auszutauschen, gemäß LAGA zu deklarieren und zu entsorgen.

11) ALVF E1 (ISAL-Nr. 329610066)

Die in dem Gutachten „Untersuchungsbericht, Altlastenverdachtsflächen Flughafen Schönefeld, Verdachtsfläche E1, 21.10.2003, Baugrundinstitut Franke-Meißner, Berlin“ vorgeschlagenen und entsprechend der Auflage zur ALVF E1 durchzuführenden weiteren Untersuchungen zur Überprüfung der Grundwasserfließrichtung und der gemessenen Belastungssituation, sowie zur Feststellung der langfristigen Schadstoffbelastung des Grundwassers reichen aus, um eine mögliche Gefährdung durch die ALVF E1 zu kontrollieren.

Die Auflage wird erlassen, da die nachgewiesenen Schadstoffgehalte im Grundwasser auf einen Verdacht einer schädlichen Bodenverunreinigung hinweisen.

Im Rahmen der Baumaßnahmen sind die belasteten Bodenbereiche auszukoffern. Vor der Auskoffierung ist ein Konzept zur Entsorgung zu erstellen und mit der unteren Bodenschutzbehörde LDS und der unteren Abfallwirtschaftsbehörde LDS abzustimmen.

12) ALVF E2 (ISAL-Nr. 329610067)

Auf dem Gelände der Kläranlage selbst sind derzeit keine altlastenbezogenen Maßnahmen erforderlich. Im Bereich des sogenannten „Tümpels“ erfolgte nach Auskunft der unteren Bodenschutzbehörde LDS eine Dekontamination (Auskoffierung) des Sedimentschlammes. Das Aushubmaterial wurde als besonders überwachungsbedürftiger Abfall entsorgt. Der „Tümpel“ stellt somit im Rahmen der Baumaßnahmen keine Gefahrenquelle mehr dar. Im Bereich des Klärwerks vorhandene bzw. beim Abriss entstehende Abfälle werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben beseitigt. Die Festlegung der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen des Regenrückhaltebeckens (Rotbergbecken) ergibt sich aus der laufenden Sanierungsuntersuchung. Die dort festgelegte Sanierungsmaßnahme muss bei der Erweiterung bzw. dem Weiterbetrieb des Rotbergbeckens umgesetzt werden.

13) ALVF E3 (ISAL-Nr. 329610069)

Auf der ALVF E3 liegt eine abschließende Gefährdungsabschätzung vor. Auflagen sind nicht erforderlich.

14) ALVF E4 (ISAL-Nr. 329610070)

Auf der ALVF sind baubegleitende Untersuchungen beim Abriss ausreichend. Vorher ist eine Abrisskonzeption zu erarbeiten und mit der unteren Bodenschutzbehörde/unteren Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen, da keine abschließende Gefährdungsabschätzung vorliegt.

Erkenntnisse über Gefährdungen, die darüber hinausgehende Maßnahmen erfordern würden, liegen nicht vor.

15) ALVF E5 (ISAL-Nr. 329610071)

Bezüglich der ALVF E5 ist eine Abrisskonzeption zu erarbeiten; in den Bereichen KfZ-Grube und Auffüllmaterial in den Hallen 1 und 5 hat eine Kennzeichnung der andienungspflichtigen Abfallart zu erfolgen, da in der Untersuchung organoleptisch auffällige Bereiche identifiziert wurden.

Bei der Erarbeitung der Abrisskonzeption sind die Ergebnisse der auf der ALVF E5 durchgeführten Untersuchungen zu berücksichtigen.

16) ALVF E6 (ISAL-Nr. 329610072)

Für die Baufeldfreimachung ist ein Konzept zur Entsorgung und Nachsorge (Bodenbeprobung im Grubenbereich) zu erarbeiten.

Erkenntnisse über Gefährdungen, die darüber hinausgehende Maßnahmen erfordern würden, liegen nicht vor.

17) ALVF E7 (ISAL-Nr. 329610073), E9 (ISAL-Nr. 329610075)

Bei Abriss sind die in der Gefährdungsabschätzung unter Einbeziehung der Ergebnisse der Nachuntersuchung festgestellten oberflächennahen Belastungsbereiche baubegleitend zu entsorgen.

Die Untersuchungsergebnisse sind bei der Erarbeitung der Abrisskonzeption zu berücksichtigen. Da die Fläche überbaut wird, ist im Rahmen des Rückbaus der Anlage der alten Tankstelle (E7) eine Sicherungsmaßnahme (Quellenbeseitigung) erforderlich.

Die Auflage ist erforderlich, da Anhaltspunkte für die Gefährdung eines Schutzgutes vorliegen. Erkenntnisse über Gefährdungen, die darüber hinausgehende Maßnahmen erfordern würden, liegen nicht vor.

18) ALVF E8 (ISAL-Nr. 329610074)

Die ALVF E8 ist in das Rückbau- und Abrisskonzept einzubeziehen. Bei der Baufeldfreimachung sind rückbaubegleitende Untersuchungen durchzuführen, da im Rahmen der Untersuchung kontaminierte Bausubstanz festgestellt wurde.

19) ALVF E10 (ISAL-Nr. 329610075)

Es ist eine Abrisskonzeption zu erarbeiten. In der Abrisskonzeption sind die Untersuchungserkenntnisse hinsichtlich Boden- und Bausubstanzbelastungen aus dem „Bericht zur Voreinschätzung mit geringumfänglicher Analytik“, Dr. Knauf & Partner, 02.05.2003, zu berücksichtigen.

Für den Teilbereich des rechtsseitigen Grundstücks sind ggf. nach der Entsorgung, in Abhängigkeit von der Deklaration, in entsprechenden Flächenbereichen Beprobungen des Bodens vorzunehmen, da nach den Untersuchungen Anhaltspunkte für die Gefährdung eines Schutzgutes vorliegen.

Gefährdungen, die darüber hinausgehende Maßnahmen erfordern würden, gehen ausweislich der Untersuchungsergebnisse von der ALVF nicht aus.

20) ALVF E11 (ISAL-Nr. 329610079)

Es ist eine Abrisskonzeption zu erarbeiten. In der Konzeption sind die Untersuchungserkenntnisse hinsichtlich Boden- und Bausubstanzbelastungen aus dem „Bericht zur Voreinschätzung“, Dr. Knauf & Partner, 01.05.2003, zu berücksichtigen.

Beim Rückbau der Trafostation auf diesem Gelände sind bei Auffälligkeiten im Boden abrissbegleitende Untersuchungen des Bodenreiches durchzuführen.

Gefährdungen, die darüber hinausgehende Maßnahmen erfordern würden, gehen ausweislich der Untersuchungsergebnisse von der ALVF nicht aus.

21) ALVF E12 (ISAL-Nr. 329610718), ISAL Nr. 329610750, 329610751

Vor Überbauung der Flächen ist eine orientierende Untersuchung durchzuführen. Da sich die Fläche nicht im Bereich zukünftiger Flugbetriebsflächen befindet, sind im Bezug auf die Planfeststellung keine Auflagen erforderlich.

22) ALVF E13 (ISAL-Nr. 329610719)

In den durchgeführten Untersuchungen haben sich keine Hinweise auf Bodenbelastungen der untersuchten Schadstoffe ergeben. Eine Gefährdung durch die ALVF ist daher im Rahmen des Ausbaivorhabens nicht zu erwarten, so dass keine Auflage erforderlich ist.

23) ALVF E14 (ISAL-Nr. 329610720)

Aus dem Bericht „Gutachterliche Stellungnahme zur historischen Untersuchung im Bereich der Altlastenverdachtsfläche Flughafen Schönefeld - Verdachtsflächen E14“, Baugrundinstitut Franke-Meißner GmbH, Juni 2002, ergibt sich, dass auf dem Gelände straßenkehrrichtähnlicher Abfall abgelagert ist, der nach den Vorschriften der LAGA analysiert werden muss und abgelagerter Wellasbest, dessen Entsorgung nach entsprechenden Vorschriften zu erfolgen hat. Außerdem wird in dem Gutachten aufgrund der ehemaligen Nutzung des Geländes als Technikbereich vorgeschlagen, nach Abriss der Asphaltdecke eine Abnahme der Abrisssohle hinsichtlich möglicher Bodenbelastungen durch MKW durchführen zu lassen.

Um die ordnungsgemäße Entsorgung sicherzustellen, ist die Abrisskonzeption mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Gefährdungen, die darüber hinausgehende Maßnahmen erfordern würden, gehen ausweislich der Untersuchungsergebnisse von der ALVF nicht aus.

24) ALVF ISAL-Nr. 329610078

Die Beprobung der ALVF ISAL-Nr. 329610078 im Altlastenmonitoring entsprechend der Auflage ist erforderlich, da nach den Untersuchungen Anhaltspunkte für die Gefährdung eines Schutzgutes vorliegen.

Im Zuge der Baumaßnahmen ist der Boden aus den in der orientierenden Untersuchung ermittelten Kontaminationsbereichen (ehemalige Tankstelle) auszutauschen, gemäß LAGA zu deklarieren und zu entsorgen.

25) ALVF ISAL-Nr. 329610365

Die Auflage, den Wasserspiegel der ALVF ISAL-Nr. 329610365 durch die neue Grundwassermessstelle 365-AK9 zu beobachten, ist erforderlich, da ein Abstand unter einem Meter zwischen der Sohle des Güllebeckens und dem Grundwasserspiegel eine Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser zur Folge haben könnte.

26) ALVF ISAL-Nr. 329610381, 329610382, 329610383

Die Beobachtung der ALVF ISAL-Nr. 329610381, 329610382, 329610383 im Altlastenmonitoring ist erforderlich aber auch ausreichend, um von den ALVF ausgehende Gefährdungen ggf. zu erkennen und einzugreifen.

27) ALVF ISAL-Nr. 329610418

Die ALVF ISAL-Nr. 329610418 ist im Altlastenkataster des LDS als altlastverdächtige Fläche „Rieselfeld“ registriert. Durch die langjährige Nutzung für die Beaufschlagung mit ungereinigtem Abwasser besteht auf dem Rieselfeld der Verdacht auf schädliche Bodenveränderungen insbesondere mit Schwermetallen und anorganischen/organischen Verbindungen. Die Auflage zur ALVF ISAL-Nr. 329610418 stellt eine Berücksichtigung dieser Tatsache sicher.

28) ALVF ISAL-Nr. 329610473

Die ALVF 329610473 ist in das Grundwassermonitoring einzubeziehen, da auf der Fläche Abfalllagerungen stattgefunden haben.

29) ALVF ISAL -Nr. 329610662

Die ALVF ISAL -Nummer: 329610662 ist in das Grundwassermonitoring einzubeziehen, da Anhaltspunkte für die Gefährdung eines Schutzgutes vorliegen.

30) ALVF ISAL-Nr. 0348720043, ISAL-Nr. 0348720109

Die Auflage zur Untersuchung des Schlamms ist erforderlich zur Bestimmung des Verwertungs- und Beseitigungsweges und ggf. zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung vom Anlagenzwang gemäß § 27 Abs. 2 KrW-/AbfG, da die Schadlosigkeit der Verwertung/Beseitigung auch unter Berücksichtigung des BBodSchG sicherzustellen ist.

Bei Baggergut handelt es sich um Abfall i. S. d. § 3 KrW-/AbfG. Abfälle sind gemäß § 5 Abs. 3 KrW-/AbfG schadlos zu verwerten und, sofern das nicht möglich ist, entsprechend § 10 Abs. 4 KrW-/AbfG i. V. m. § 27 Abs. 1 KrW-/AbfG schadlos in einer dafür zugelassenen Anlage zu beseitigen.

Hinsichtlich diverser ALVF, sieht der derzeitige Entwurf des altlastenbezogenen Grundwassermonitoringkonzepts, auf dessen Basis entsprechend der Auflage "Altlastenbezogenes Grundwassermonitoring" das der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung vorzulegende altlastenbezogene Grundwassermonitoringkonzept zu entwickeln ist, bereits Messstellen im Abstrom vor. Das vorliegende Konzept Wassermonitoring Flughafen Berlin-Schönefeld, WASY GmbH vom 25.02.2003 stellt die Grundlage des entsprechend der Auflage zu entwickelnden Konzepts dar. Das heißt, das zu entwickelnde Konzept darf nicht hinter den bislang bereits vorgesehenen Maßnahmen zurückbleiben. Soweit hinsichtlich der einzelnen ALVF keine weiteren Auflagen erlassen werden, ist das Monitoring entsprechend dem Konzept vom 25.02.2004 zur Abwehr von schädlichen Bodenveränderungen unter Berücksichtigung gegenwärtig vorliegender Erkenntnisse ausreichend. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf das Altlastenmonitoringkonzept verwiesen.

Dies betrifft insbesondere die ALVF N9, ISAL-Nr. 329610662, 329610365, 329610413, 329610414.

18.3 Grundwassergefährdung durch ALVF

Einer Grundwassergefährdung durch die unbemerkte Verschleppung von Schadstoffen aus einzelnen ALVF im Zuge der mit dem Ausbaivorhaben einhergehenden Maßnahmen - insbesondere Grundwasserhaltung - wird durch die in den Auflagen zum Thema Altlasten angeordneten Untersuchungsmaßnahmen, sowie durch die Beobachtung von ALVF im Rahmen des Altlastenmonitorings wirksam begegnet. Eine Ausbreitung von Schadstoffen aus ALVF im Grundwasser soll dadurch verhindert werden.

18.3.1 Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

Es wurde eingewendet, dass aufgrund der geplanten Grundwasserabsenkung und Grundwassereinleitung während der Bauphase ein hohes Grundwassergefährdungspotential durch Verschleppung von Altlasten bestehe. Insbesondere die Stoffgruppen Mineralöl-Kohlenwasserstoffe, aromatische Kohlenwasserstoffe und polyzyklische Kohlenwasserstoffe wiesen ein hohes Grundwassergefährdungspotential auf.

Aufgrund dieser Einschätzung wurde gefordert, Altlasten vor Beginn der Baumaßnahmen zu entfernen und zu entsorgen um eine Gefährdung für das Trinkwasser und für die anliegenden Gewässer, die zum großen Teil Naturschutzgebiete seien, zu verhindern.

Es seien nicht genug Pegel beprobt und analysiert worden. Es wurde Kritik an Einzelheiten zum Monitoringkonzept geäußert.

Im fünften Baujahr lägen mehrere ALVF im unmittelbaren Trichterbereich, der durch die Grundwasserabsenkung entstehe: ALVF 329610413, 329610414, 329610487, 329610488, 329610410.

Es bestehe die Gefahr, dass geförderttes Grundwasser relativ schnell von mitgeführten Schadstoffen verunreinigt werde. Erforderlich sei, zu verhindern, dass verunreinigtes Grundwasser in öffentliche Oberflächengewässer gelange.

Das Konzept zur Altlastenbehandlung sei nicht geeignet, das Grundwasser vor Schadstoffeinträgen zu schützen. Es seien zu wenige Messstellen zur Untersuchung der Bewegung der Altlastenkontaminationen im Grundwasser vorgesehen. Hinsichtlich der Lage einzelner Messstellen wurde Kritik geäußert. Es wurde ein System gefordert, das Grundwasser flächendeckend in Fließrichtung auf Schadstoffe zu untersuchen.

Die Eignung der im Simulationsmodell erstellten Isolinien für den Grundwasser Ist-Zustand, sowie für den Zustand bei Grundwasserabsenkung und für Altlastenverschiebungen wurde angezweifelt.

In Bezug auf diverse ALVF hat die untere Bodenschutzbehörde LDS die Errichtung von Grundwassermessstellen gefordert.

18.3.2 Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde

Der Gefahr der unbemerkten Verschleppung von Schadstoffen, die sich aus ALVF lösen, über das Grundwasser, wird durch die nach den entsprechenden Auflagen noch durchzuführenden Untersuchungen und darauf ggf. aufbauenden Sanierungsmaßnahmen, sowie das altlastenbezogene Grundwassermonitoring wirksam begegnet.

Seit 1996 findet auf dem Gelände des Flughafens Schönefeld ein flächendeckendes Grundwassermonitoring statt. Das bestehende Monitoringprogramm wurde auf Basis der Daten des Altlastenkatasters der unteren Bodenschutzbehörde LDS und der Ergebnisse vorliegender Altlastenuntersuchungen aus dem Planfeststellungsverfahren um das Modul altlastenbezogenes Grundwassermonitoring ergänzt. Zu Einzelheiten des Altlastenmonitorings wird auf das „Konzept Wassermonitoring Flughafen Berlin-Schönefeld“, WASY/Voigtingenieure, 25.02.2003 verwiesen, dem das Konzept zur „Planung der Erweiterung des Grundwassermonitorings für die umfassende Überwachung der Schadstoffe aus Altlastenverdachtsflächen unter besonderer Berücksichtigung dieses Grundwassermonitorings bei der Grundwasserhaltung“, WASY GmbH, 10.10.2002 zugrunde liegt.

Für die Auswahl der Grundwassermessstellen zum Monitoring Altlasten wurden Computer-Simulationen zur Berechnung der Schadstoffausbreitung genutzt. Auf diese Weise wurden Messstellen zur Beobachtung der ALVF selbst, sowie des näheren und weiteren Abstroms identifiziert. Dieser Ansatz ist sinnvoll und die Szenarios sind nachvollziehbar gewählt.

Das Altlastenmonitoringkonzept wurde in Abstimmung mit den Fachbehörden erstellt. Den Forderungen der unteren Bodenschutzbehörde LDS nach Errichtung von Grundwassermessstellen zum Monitoring in Bezug auf Altlasten ist dadurch entsprochen worden. Soweit diesbezügliche Anforderungen der unteren Bodenschutzbehörde LDS noch nicht im Altlastenmonitoringkonzept berücksichtigt wurden, haben die Träger des Vorhabens eine Berücksichtigung der Forderungen allgemein zugesagt. Die Forderungen sind in den Auflagen zu Altlasten aufgegriffen worden.

Auf Basis der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in den durchgeführten Altlastenerkundungen ermittelten Daten zur Schadstoffsituation wurden geeignete Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers abgeleitet.

Teilweise hat bereits eine Sanierung von Flächen stattgefunden. Soweit es aus fachlicher Sicht im Hinblick auf eine mögliche Gefährdung von Schutzgütern als vertretbar angesehen wird, erfolgt eine Sanierung baubegleitend.

Soweit die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der Baumaßnahme nicht als erforderlich angesehen wird, eine mögliche Mobilisierung von Schadstoffen aus der ALVF jedoch auch nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, werden die ALVF im Altlastenmonitoring beobachtet. Dies dient der Gewährleistung eines schnellen Erkennens von Schadstoffverschleppungen im Grundwasser und eines unverzüglichen entsprechenden Eingreifens und somit einem Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und Grundwasserbeeinträchtigungen i. S. d. § 1 BBodSchG.

Welches Schadstoffspektrum an den einzelnen Grundwassermessstellen überwacht wird, richtet sich nach den vorliegenden Erkenntnissen über die einzelnen ALVF; diese ergeben sich einerseits aus auf den Flächen durchgeführten Erkundungen, andererseits aus dem bei der unteren Bodenschutzbehörde LDS geführten Altlastenkataster.

Durch die Auswahl der Messstellen aus den Ergebnissen und Empfehlungen der Einzelgutachten wird gewährleistet, dass eine ausreichende Anzahl von Pegeln beprobt wird, um eine Gefahrenabwehr sicherzustellen. Die Lage der Grundwassermessstellen und der Filterstrecken wurden so gewählt, dass die Auswahl aus fachlicher Sicht sinnvoll und angemessen ist.

Die Umsetzung und weitere Fortschreibung eines Altlastenmonitoringkonzepts zur Überwachung einer möglichen Schadstoffverschleppung aus einzelnen ALVF wird von der unteren Bodenschutzbehörde LDS als geeignet angesehen.

Das Altlastenmonitoring wird computergestützt von der Firma GCI in einer Datenbank dynamisch aktualisiert und an Ergebnisse aus neuen Untersuchungen angepasst. Zukünftige Anpassungen erfolgen in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde LDS. Dieser wird auch Zugang zum Monitoring-System gewährt.

Durch die seit der Beteiligung im Anhörungsverfahren bereits erfolgten Aktualisierungen des Altlastenmonitoringkonzepts sind die Kritikpunkte, die zu Einzelheiten des Altlastenmonitoringkonzepts vorgebracht wurden, ausgeräumt worden, soweit die Kritik berechtigt war. Im übrigen werden die Forderungen zurückgewiesen. Das insoweit aktualisierte Grundwassermonitoring ist dem der Planfeststellungsbehörde entsprechend der Auflage A.II.15.2. „Altlastenbezogenes Grundwassermonitoring“, ab Seite 190, vorzulegenden Konzept zugrunde zu legen.

Die ALVF, auf deren Belegenheit im durch die Grundwasserabsenkung entstehenden Trichterbereich gesondert hingewiesen wurde, sind im Monitoringkonzept berücksichtigt worden, soweit dies aus fachlicher Sicht erforderlich ist. Die ALVF 329610410, 329610487 und 329610488 werden im Gutachten M 20 (neu) aufgeführt. Auf Ihnen sieht die untere Bodenschutzbehörde LDS ausweislich ihres klarstellenden Schreibens vom 17.06.2003 an die Planfeststellungsbehörde keinen Bedarf zu Maßnahmen im Hinblick auf das Bauvorhaben. Hinsichtlich der ALVF 329610413 und 329610414 wurde in einer Besichtigung durch die untere Bodenschutzbehörde LDS festgestellt, dass eine Einbeziehung der Flächen in das Grundwassermonitoring aufgrund der geringen und oberflächlichen Ablagerung nicht sinnvoll sei

und auch kein sonstiger Handlungsbedarf bezogen auf das beantragte Ausbauvorhaben bestehe (Schreiben der unteren Bodenschutzbehörde vom 01.12.2003). Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, von dieser Ansicht abzuweichen.

Das altlastenbezogene Grundwassermonitoringprogramm zur Überwachung der Schadstoffe im Bereich von ALVF ist im Hinblick auf die während der Bauphase geplante Grundwasserabsenkung zu überarbeiten, sobald die technische Ausführungsplanung zum Flughafenausbau vorliegt. Das überarbeitete Monitoringkonzept ist mit der unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen. Eine entsprechende Auflage wird erteilt.

Die Durchführung dieser Maßnahmen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend, um der Gefahr einer Schadstoffverschleppung aus Altlasten über das Grundwasser wirksam zu begegnen. Eine flächendeckende Sanierung sämtlicher im Einflussbereich der Baumaßnahme liegender Altlasten vor Baubeginn ist nicht erforderlich und aus ökonomischen Erwägungen auch nicht sinnvoll. Durch das altlastenbezogene Grundwassermonitoring ist ein zügiges Eingreifen zur Gefahrenabwehr für den Fall, dass eine Mobilisierung von Altlasten stattfindet, gewährleistet. Gefährdungen für das Grundwasser und andere Gewässer werden dadurch minimiert.

Zu Einzelheiten wird auf das Konzept zur „Planung der Erweiterung des Grundwassermonitorings für die umfassende Überwachung der Schadstoffe aus Altlastenverdachtsflächen unter besonderer Berücksichtigung dieses Grundwassermonitorings bei der Grundwasserhaltung“, WASY GmbH, 10.10.2002, sowie auf das „Konzept Wassermonitoring Flughafen Berlin-Schönefeld“, WASY/Voigt-ingenieure, 25.02.2003, verwiesen.

18.4 Rüstungsaltlasten/militärische Altlasten/Kampfmittelbelastung

Der überplante Bereich für den Flughafen Berlin Schönefeld liegt in einem Gebiet, das seitens des staatlichen Munitionsbergungsdienstes als kampfmittelbelastet eingestuft wird.

Nach der Stellungnahme des staatlichen Munitionsbergungsdienstes ergab eine Auswertung alliierter Kriegsluftbilder unter anderem Verdachtspunkte für Bombenblindgänger und Bombenrichter. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass es bei Arbeiten für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zu weiteren Munitionsfunden komme.

Eine Munitionsfreiheitsbescheinigung wurde daher vom staatlichen Munitionsbergungsdienst nicht erteilt. Es wird vielmehr empfohlen, bei Erdarbeiten in den nach der Luftbildauswertung mit Kriegsmerkmalen belasteten Bereichen Feuerwerker mit fachkundigem Begleitpersonal zur kampfmitteltechnischen Baubegleitung zu bestellen. Eine durchgängige Flächenabsuche wird aus der Sicht des staatlichen Munitionsbergungsdienstes dagegen nicht für notwendig erachtet.

Die Aufgaben des staatlichen Munitionsbergungsdienstes sind mit Erlass des Ministeriums des Inneren zur Auflösung des staatlichen Munitionsbergungsdienstes vom 26.03.2004 auf den Kampfmittelbeseitigungsdienst beim Zentraldienst der Polizei übergegangen. Die Auflagen bezüglich der Kampfmittelbehandlung (A.II.19.4 „Auflagen zur Kampfmittelbehandlung“, ab Seite 200) nennen daher die nunmehr zuständige Behörde.

18.4.1 Ergebnisse des Anhörungsverfahrens zum Themenkomplex Rüstungsaltposten/militärische Altposten/Kampfmittelbelastung

Neben der Stellungnahme des staatlichen Munitionsbergungsdienstes wurde im Rahmen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Einwendungen zum Themenkomplex Rüstungsaltposten/militärische Altposten/Kampfmittelbelastung im Wesentlichen Folgendes vorgetragen:

Der Flughafen sei heute noch mit Altposten aus den Weltkriegen kontaminiert. Dennoch würden Munitionsbelastungen von den Untersuchungen ganz ausgeschlossen, obwohl große Bereiche des Flughafengeländes Schießplätze gewesen seien. Nitroderivate seien hochtoxisch und würden nicht berücksichtigt.

Die historische Betrachtung sei oberflächlich erfolgt. Es wird gefordert, Untersuchungen auf militärische Altposten durchzuführen, wobei bestimmte Stoffe, auf die die Untersuchungen zu erstrecken seien, benannt werden. Es werden einzelne ALVF aufgezählt, die aus Sicht der Einwender in diesem Zusammenhang relevant sind (A1, A2, A4, A6, A7, A8, A9, A11, A12, A14). Insbesondere wird auf die „Erprobungsstelle und den Schießstand der Gemeinde Diepensee“, die „Forschungs- und Erprobungsstelle der Henschel-Werke“ sowie Schießstände der Wehrmacht hingewiesen und dazu aufgefordert, die von diesen Flächen ausgehende Gefahr zu prüfen, sowie Sanierungsmaßnahmen vorzunehmen. Eine Berücksichtigung des Flak-Stützpunktes, der im zweiten Weltkrieg stark bombardiert worden sei, wurde gefordert.

18.4.2 Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde

Eine Belastung des vom Vorhaben überplanten Bereichs mit Rüstungsaltposten/militärischen Altposten/Kampfmitteln steht einer Eignung des Geländes für das Ausbaivorhaben nicht entgegen. Durch die durchgeführten Untersuchungen ist das für das Vorhaben relevante Gelände aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichendem Maße auf Rüstungsaltposten/militärische Altposten untersucht worden. Auf Grundlage der Untersuchungserkenntnisse werden zu einzelnen ALVF Auflagen erteilt, durch die sichergestellt werden kann, dass von den ALVF im Zusammenhang mit dem Ausbaivorhaben keine Gefährdungen ausgehen. Hinsichtlich möglicher Kampfmittelfunde wird die Auflage „Kampfmittelbehandlung“ im Abschnitt Bauphase erteilt.

Die Einschätzung des staatlichen Munitionsbergungsdienstes wird von der Planfeststellungsbehörde aufgenommen. Deshalb wird die Auflage erteilt, den staatlichen Munitionsbergungsdienst im weiteren Verfahren zu beteiligen, um die weitere Vorgehensweise zur Kampfmittelerfassung und -räumung abzustimmen. Die Tatsache, dass keine Munitionsfreiheitsbescheinigung vorab erteilt wird, ist für das Verfahren unschädlich. Durch die Beiziehung des staatlichen Munitionsbergungsdienstes wird im Fall von Munitionsfunden ein ordnungsgemäßes Vorgehen sichergestellt, das die von den Munitionsfunden ausgehende Gefahr minimiert.

Im Rahmen der Überarbeitung des technischen Gutachtens Altposten (M 20) wurden auch Rüstungsaltpostenverdachtsstandorte berücksichtigt.

Für die ALVF A10, A11, A15, A19 und A21 wurde eine historisch-deskriptive Recherche durchgeführt, um den Untersuchungsumfang auf die entsprechenden rüstungsrelevanten und nutzungsspezifischen Parameter festlegen zu können. Auf Basis der gewonnenen Untersuchungsergebnisse wurden die ALVF A10, A11, A15 und A19 aus dem Altpostenkataster entlassen, da ein Gefährdungspotential für die Schutzgüter Boden und Grundwasser nicht ableitbar ist.

Von der ALVF A21 geht nach Einschätzung der unteren Bodenschutzbehörde LDS hinsichtlich des Rüstungsaltplast-Verdachts keine umweltschädliche Auswirkung auf die Bauwasserhaltung aus, mit der Folge, dass im hiesigen Verfahren in Bezug auf die ALVF A21 keine Auflagen erforderlich sind. Erst im Rahmen der Tanklagererweiterung, die außerhalb des hiesigen Verfahrens stattfinden soll, ist die Erforderlichkeit weiterer Maßnahmen zu prüfen. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Hinsichtlich des Umgangs mit den von den Einwendern im Zusammenhang mit militärischen Altlasten im Einzelnen aufgeführten ALVF wird auf die Ausführungen zu einzelnen ALVF oben verwiesen.

Bei der Festlegung der Parameter, die auf den einzelnen ALVF zu untersuchen sind, bzw. auch die im Rahmen des Altlastenmonitorings zu untersuchen sind, wurden die Verdachtsmomente, die sich aus der historischen Nutzung der Flächen und auch aus Luftbildauswertungen ergeben, berücksichtigt.

Während des Planfeststellungsverfahrens wurden in der Presse Berichte mit Hinweisen auf Rüstungsaltplasten veröffentlicht, die sich aus Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik ergaben.

Die Planfeststellungsbehörde ist den Verdachtsmomenten nachgegangen. Dabei sind die zuständigen Fachbehörden (MLUR, LUA, LDS und staatlicher Munitionsbergungsdienst) ebenso wie die Träger des Vorhabens aufgefordert worden, zu den Unterlagen und den Erfordernissen in bezug auf das weitere Vorgehen Stellung zu nehmen.

Die untere Bodenschutzbehörde LDS hat daraufhin gefordert, dass die Unterlagen der Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik zu Bunkeranlagen des Flughafens Berlin-Schönefeld in die bereits nach dem Ergebnis der historisch-deskriptiven Recherche durchzuführende vertiefende Recherche mit einbezogen werden. Dieser Forderung wurde nachgekommen.

In Bezug auf den Flugbetrieb haben die Fachbehörden zu den Unterlagen der Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik dahingehend Stellung genommen, dass die erkundete Altlastensituation den weiteren Flugbetrieb am Standort Schönefeld zulasse.

In der vertiefenden Recherche (einschließlich Luftbildauswertung) betreffend Munitionslagerung und Umgang mit Munition, untertägige Anlagen, Lagerung von Treibstoffen wurde die Lage von Munitionsbunkern und des Munitionseinsatzes auf dem Gebiet des Flughafens Schönefeld in Bundesarchiven und zentralen Archiven untersucht, sowie die Auswertung von Archivalien in Verbindung mit einer Luftbildauswertung durchgeführt. Lage, Ausbau und Nutzung unterirdischer Anlagen auf dem Flughafengelände während des 2. Weltkrieges wurden untersucht. Darüber hinaus wurden relevante Akten bei der BStU Berlin und aus dem Archiv der Henschel Flugzeug-Werke GmbH Kassel gesichtet und ausgewertet, sowie der Munitionsbergungsdienst Brandenburg konsultiert. Die vertiefende Recherche erstreckte sich insbesondere auch auf die ALVF A18 - Schießplatz der Wehrmacht (vgl. im Einzelnen: Endbericht vertiefende historische Recherche, M & P Ingenieurgesellschaft, 17.11.2003)

Im Ergebnis ergab die vertiefende historische Recherche im Wesentlichen, dass im Bereich des Wehrmachtsschießstandes kein Verdacht auf rüstungsaltplastspezifische Kontaminationen besteht, Belastungen durch Schwermetalle jedoch nicht auszuschließen seien. Hinsichtlich der Munitionslager im Bereich der Henschel Flugzeug-Werke besteht kein Rüstungsaltplastverdacht. In Bezug auf die Flakstel-

lungen kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass ein Verbleib von Munition in einzelnen Bereichen nicht ausgeschlossen werden kann, weshalb eine fachtechnische Begleitung weiterer Baumaßnahmen dringend empfohlen wird. Aus dem möglichen Verbleib von Munition im Boden leitet das Gutachten nur einen geringen Rüstungsaltplastenverdacht ab. Im Bereich einer Sprengstelle und dem Henschel-Teich werden rüstungsaltplastenspezifische Kontaminationen nicht ausgeschlossen, deshalb empfiehlt das Gutachten in diesem Bereich zwei Grundwasserbeprobungen.

Es wurden außerdem mehrere kleine ehemalige Tanklager bzw. Betankungsanlagen lokalisiert, hinsichtlich derer das Gutachten jedoch nur von einer geringen Altplastenrelevanz ausgeht.

Es wurden zwei Munitionslagerungsverdachtsflächen und eine Munitionslagerungsfläche im Nordteil des Flughafens ermittelt. Ein begründeter Altplastenverdacht besteht für diese Anlagen nicht.

Nach den Ergebnissen der vertiefenden Recherche erfolgte keine untertägige Fertigungsverlagerung im Bereich Schönefeld; es wurden lediglich zwei untertägige Anlagen für den Personenschutz gefunden. Bei Erkundungsarbeiten an einem Stollen 1994/95 sind keine Kampfmittel gefunden worden.

Im Rahmen der vertiefenden Recherche wurden auch ehemalige Tankanlagen ermittelt. Diese sind bis auf drei bereits im Altplastenkataster erfasst und im hiesigen Verfahren berücksichtigt worden. Die drei bislang nicht im Altplastenkataster erfassten Betankungsanlagen werden aufgrund der räumlichen Nähe von der unteren Bodenschutzbehörde LDS der ALVF A12 zugeordnet.

Im Übrigen wird auf den Inhalt des Endberichts der vertiefenden historischen Recherche Bezug genommen.

Der Forderung auf Berücksichtigung des Flak-Stützpunktes wurde durch die Untersuchung im Rahmen der vertiefenden historischen Recherche und durch die Begleitung des Baugeschehens durch fachkundiges Personal, entsprechend der Forderung des staatlichen Munitionsbergungsdienstes entsprochen. Somit ist sichergestellt, dass im Falle eines Munitionsfundes im fraglichen Bereich ein sachgerechter Umgang mit dem Fund durch fachkundiges Personal gewährleistet ist.

In Bezug auf die ALVF A12 (inklusive der von drei darin einbezogenen Betankungsanlagen) ist keine Auflage erforderlich, da sich die ALVF A12 im Nordteil des derzeitigen Flughafengeländes befindet und vom Ausbauprojekt unberührt bleibt.

In der weiteren Bearbeitung des Grundwassermonitorings und auch der Grundwasserhaltung für die Tunnelbauwerke ist bei Flächen mit Rüstungsaltplastenverdacht das Untersuchungsspektrum des Grundwassers auf Nitroderivate zu erweitern. Eine entsprechende Auflage wird erteilt.

18.5 Sonstige Einwendungen und Stellungnahmen

Soweit Stellungnahmen und Einwendungen gegen das ursprüngliche Gutachten M 20 bzw. zum Umgang mit Altplasten im Übrigen nicht erledigt oder ausgeräumt sind, werden sie von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Auch die Forderungen hinsichtlich der Einholung weiterer Altplastengutachten im Rahmen von während der Erörterung gestellten Verfahrensanträgen werden zurückgewiesen, sofern ihnen nicht mit den nachträglich durchgeführten Untersuchungen auf einzelnen ALVF bereits entsprochen worden ist.

19 Denkmalschutz

Der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar (§ 7 Abs. 2, § 9 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg vom 24.05.2004 (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz - BbgDSchG, GVBl. I, S. 215).

19.1 Baudenkmale

Der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld ist mit den Belangen des Denkmalschutzes bezüglich der eingetragenen Baudenkmale vereinbar.

Folgende eingetragene Baudenkmale befinden sich im Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsstudie (vgl. Antrag N 13 Kultur- und sonstige Sachgüter, S. 11):

- Ausstattung der Dorfkirche in Kiekebusch,
- Dorfkirche und Friedhof in Rotberg,
- Dorfkirche und Gedenkstein für polnische Zwangsarbeiter in Selchow,
- Dorfkirche und Wohnhaus in Waltersdorf,
- Dorfkirche und Postmeilensäule in Waßmannsdorf und
- „Ehemalige Sonderabfertigung für Generale und Persönlichkeiten der Politik und Wirtschaft - Generalshotel“ in Schönefeld, eingetragen mit Bescheid vom 23.06.1998.

Hinzu kommen die Dorfkirche und die sowjetische Ehrenanlage in Glasow.

Das Generalshotel befindet sich auf dem Gelände des Flughafens, ist aber durch den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld nicht betroffen.

Die o. g. Baudenkmale werden durch den Bau und Betrieb des Flughafens voraussichtlich nicht beeinträchtigt werden. Zur Beweissicherung wird den Trägern des Vorhabens aufgegeben, Beweissicherungsmaßnahmen an eingetragenen Baudenkmalen durchzuführen, die im Bauschutzbereich des Flughafens gemäß § 12 LuftVG liegen (Pläne A III 4-1 und L 1.1-1) (vgl. Auflage A.II.17.2.2 „Erschütterungsschäden“, ab Seite 197 „Erschütterungsschäden“).

Folgende weitere eingetragene Baudenkmale befinden sich im Umfeld des Flughafens Berlin-Schönefeld (gemäß Listen der Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming und des Landes Berlin von Januar/Februar 2003), aber außerhalb des Untersuchungsraumes der Umweltverträglichkeitsstudie:

- Angerhof, Schule, zwei Wohnhäuser und Dorfkirche in Alt-Müggelheim,
- Ensemble Dorfkern, Dorfkirche und zwei Wohnhäuser in Alt-Schmöckwitz,
- Jagdhaus Schmöckwitz,
- Gemeindezentrum Bohnsdorf,
- Villa Schappach und Wohnhaus in Karolinenhof,

- Dorfkirche, Gymnasium und zwei Wohnhäuser in Eichwalde,
- Gutsanlage und Gedenkstein in Schulzendorf
- Dorfkirche, Dorfschmiede und Plastik in Blankenfelde,
- Dorfkirche, Gutsanlage und Wohnhaus in Dahlewitz,
- Dorfkirche in Groß Kienitz,
- Dorfkirche, Alte Schäferei, Gutshaus und Parkanlage in Jünsdorf,
- Dorfkirche in Mahlow,
- Dorfkirche, Schloss, Park und Grabanlage in Genshagen.

Der Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), der im Antrag Band N Kapitel 13.5 und den Plänen 5.5-3 bis 5.5-6 dargestellt ist, wurde entsprechend der vorhabenspezifischen Wirkfaktoren so gewählt, dass eine Beeinträchtigung von Gebäuden, die sich außerhalb des Untersuchungsraumes befinden, durch den Bau oder Betrieb des Flughafens nicht zu erwarten ist. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die genannten Denkmale durch den Ausbau und Betrieb des Flughafens nicht betroffen sind.

Mit Schreiben vom 20.06.2003 hat das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum auf weitere als Baudenkmale anzusehende Gebäude auf dem Gelände des Flughafens hingewiesen, die durch den Ausbau bedroht werden, nämlich den Großen Hangar, der 1963 gebaut worden war, die zwei Flugzeughallen der Luftfahrerprobungsstelle Diepensee und das ehemalige Stadtgut in Diepensee. Bei Abbruch der Gebäude hält das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege eine Dokumentation der Abbruchobjekte für erforderlich.

Die Erlaubnis gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BbgDSchG zur Zerstörung der Baudenkmale, die zur Errichtung des Flughafenausbaus erforderlich ist, wird entsprechend der Konzentrationswirkung der §§ 9 Abs. 1 LuftVG, 75 Abs. 1 VwVfGBbg erteilt. Die Erlaubnis erfolgt laut Schreiben des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kultur vom 25. Februar 2003 im Einvernehmen mit der obersten Denkmalschutzbehörde. Das öffentliche Interesse am Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld überwiegt die Belange des Denkmalschutzes. Der Flächenbedarf für die Flugbetriebsflächen wurde auf das zu Realisierung des Vorhabens erforderliche Maß begrenzt und kann unter Beibehaltung der Planungsziele nicht weiter minimiert werden. Durch den Ausbau werden lediglich nicht eingetragene Baudenkmale betroffen, die keine hohe denkmalpflegerische Bedeutung haben. Auch das brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege fordert für die drei Hangars und das ehemalige Stadtgut in Diepensee nur eine Dokumentation der Abbruchobjekte.

Die Träger des Vorhabens haben, wenn in Rahmen des Ausbaus die o. g. Denkmale beeinträchtigt oder zerstört werden, im Rahmen des Zumutbaren die Kosten für die Bergung und Dokumentation des Denkmals zu tragen (§ 7 Abs. 3 BbgDSchG, vgl. Auflage A.II.17.2.3.1 „Baudenkmale“, ab Seite 197).

19.1.1 Schäden an Baudenkmalen durch Überflüge

In Einwendungen und Stellungnahmen wird befürchtet, dass durch tieffrequente akustische Einwirkungen bei Startvorgängen von Verkehrsflugzeugen (Fluglärm) schädliche Erschütterungen an Baudenkmalen auftreten könnten.

Eine Beschädigung der im Einwirkungsbereich des Flughafens liegenden Baudenkmale durch den Fluglärm und hierdurch verursachte Erschütterungen ist nicht zu erwarten.

Das Ingenieurbüro Kötter Consulting Engineers hat exemplarisch eine erschütterungstechnische Untersuchung vom 21.05.2003 der denkmalgeschützten Feldsteinkirche mit bleiverglasten Fenstern in Selchow durchgeführt. Die Kirche wurde als Beispiel ausgewählt, weil sie sich von allen Baudenkmalen in der kürzesten Entfernung zu den Start- und Landebahnen befindet und insofern hier am ehesten Schäden zu erwarten sind. Die Untersuchung hat ergeben, dass eine Schädigung des Baukörpers der Kirche durch fluglärminduzierte Erschütterungen im Sinne der DIN 4150, Teil 3, mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen ist. Die höchsten Schwingungswerte wurden an der Bleiverglasung der Fenster bei Lkw-Vorbeifahrten auf der Glasower Straße im Abstand von ca. 20 m und durch Türenschnellen der Eingangstüren zur Kirche ermittelt, nicht durch Fluglärm. Resonanzeffekte durch Türenschnellen, Verkehrslärm und ein Flugereignis an den Fenstern führten zu Schwingungserhöhungen. Es ist nicht bekannt, dass die über viele Jahre einwirkende Schwingungsanregung durch Türenschnellen und Lkw-Vorbeifahrten zu signifikanten Schäden an der Bleiverglasung geführt hat. Schäden am übrigen Baukörper sind ebenfalls nicht bekannt.

Da die ähnlichen Dorfkirchen in Glasow, Waßmannsdorf, Blankenfelde, Eichwalde und Waltersdorf sowie weitere Baudenkmale in größerem Abstand zum Flughafen als die Selchower Kirche liegen, sind dort ebenfalls keine Gebäudeschäden zu erwarten.

Die Firma Kötter Consulting Engineers hat vergleichbare Untersuchungsergebnisse für den Dom und die Barfüßerkirche in Erfurt ermittelt. Auch von anderen Flughäfen sind keine Fälle bekannt, in denen historische Gebäude durch den Flugbetrieb eines Verkehrsflughafens Schäden erlitten haben. Schäden an Kirchen durch Flugzeuge wurden durch Militärflugzeuge verursacht, die die Bauten sehr nah und zum Teil mit Überschallgeschwindigkeit überflogen haben.

Um dennoch mögliche Schäden dokumentieren zu können, werden die Träger des Vorhabens in der Auflage A.II.17.2.2 „Erschütterungsschäden“, ab Seite 197, verpflichtet, Beweissicherungsmaßnahmen an eingetragenen Baudenkmalen, die im Bauschutzbereich des Flughafens liegen, durchzuführen.

19.1.2 Vereinbarkeit von Schallschutzmaßnahmen und Denkmalschutz

Es wird eingewandt, dass Schallschutzmaßnahmen an denkmalgeschützten Gebäuden, insbesondere Kirchen nicht möglich seien bzw. zu Mehraufwand führten.

Nach Erfahrungen an anderen Baudenkmalen können solche Gebäude aber durchaus in einer solchen Weise vor Lärm geschützt werden, z. B. durch Verglasung von Innen, dass die Schallschutzmaßnahmen mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar sind. Soweit durch diesen Planfeststellungsbeschluss Schallschutzmaßnahmen an Baudenkmalen angeordnet werden, dürfen die Maßnahmen nur mit Erlaubnis der Unteren Denkmalschutzbehörde, d. h. dem betroffenen Landkreis, ergriffen werden, was durch die Auflage A.II.17.2.1 „Maßnahmen an denkmalgeschützten Gebäuden“, ab Seite 196, sichergestellt wird. Die eventuell erhöhten Kosten sind von den Trägern des Vorhabens zu tragen.

19.1.3 Hinderniskennzeichnung von Baudenkmalen

Für die Kirche in Glasow werden Schadensersatzforderungen nach § 19 LuftVG geltend gemacht, weil sie im Bauschutzbereich liege und abgetragen bzw. durch Sicherungsmaßnahmen beeinträchtigt werde.

Die Kirche von Glasow berührt nicht den Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG. Maßnahmen an dem Gebäude sind daher nicht erforderlich.

Eine Kennzeichnung oder gar eine Befeuerng aus Gründen der Flugsicherheit ist bei den Kirchen in Selchow, Blankenfelde und Waßmannsdorf ebenfalls nicht erforderlich, sie ragen nicht in den Bauschutzbereich hinein.

Lediglich die Kirche von Waltersdorf ragt in den Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG hinein. Der Kirchturm stellt aber kein Hindernis nach den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb dar. Im Einzelnen werden die ggf. erforderlichen Maßnahmen im Einvernehmen mit dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt werden (vgl. Auflage A.II.17.2.1 „Maßnahmen an denkmalgeschützten Gebäuden“, ab Seite 196). Da es sich lediglich um ein Kulturgut von regionaler Bedeutung handelt und die Beeinträchtigung durch eine eventuelle Hinderniskennzeichnung nicht schwerwiegend ist, können die Eingriffe hingenommen werden.

19.2 Bodendenkmale

Der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld ist mit den Belangen des Denkmalschutzes bezüglich der Bodendenkmale vereinbar.

Auf dem geplanten Flächenumgriff des Flughafens sind derzeit fünf Bodendenkmale bekannt. Im gesamten Untersuchungsraum „Kultur- und sonstige Sachgüter“ sind weitere 83 Bodendenkmale bekannt. Die Bodendenkmale sind im Antrag in der UVS Band N 13 Kultur- und sonstige Sachgüter und den Plänen N 5.4-3 bis N 5.4 6 vollständig aufgelistet und in der richtigen Lage und Größe kartiert. Durch die Planänderungen Nr. 03 und Nr. 06 sind fünf weitere Bodendenkmale betroffen, die in Band N 13 nur teilweise erfasst sind, aber im Gutachten YM 5, das Grundlage der UVS ist, vollständig aufgenommen sind. Die Prospektionen erstrecken sich ohnehin auf größere Flächen als die bekannten Bodendenkmale (vgl. Antrag Band N 13, S. 16).

Für alle Bodendenkmale im unmittelbaren Flughafenbereich muss von einem Totalverlust ausgegangen werden, der durch massive Bodeneingriffe und Erdbewegungen zum Bau der Flugbetriebsflächen und der Gebäude sowie durch Aufschütten von Erdmassen zur Geländeneivellierung verursacht wird. Hinzu kommen Bodeneingriffe innerhalb und außerhalb des Flughafengeländes durch Straßen- und Schienenverkehrsanbindung, wasserbauliche und technische Infrastruktur sowie den Baubetrieb.

Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Bodendenkmalpflege hatte in seinem Schreiben vom 20.06.2000 die Einholung eines weiteren archäologischen Fachgutachtens und Prospektionen gefordert. Da bereits das „Gutachten über die Prospektion/Ermittlung sowie Bewertung von begründet zu vermutenden Bodendenkmalen und Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens Ausbau Flughafen Schönefeld auf die ermittelten (vorher vermuteten) und bekannten archäologischen Bodendenkmale“ des Brandenburgischen Landesmuseums für Ur- und Frühgeschichte vom September 1998/Februar 1999 (Antrag Band YM 5) vorliegt, erklärte das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Bodendenkmalpflege im Schreiben vom 28.01.2003 die Prospektionen für abgeschlossen und forderte kein weiteres Gutachten mehr.

Das Landesamt für Denkmalpflege hat in seiner Stellungnahme vom 25.04.2001 kritisiert, dass bei einer Reihe von Bodendenkmalen die Konfliktschwerpunkte nicht zutreffend beschrieben worden seien. Allerdings sind auch nach Auffassung des Landesamtes für Denkmalpflege die bekannten Bodendenkmale und Verdachtsflächen in der UVS Antrag Band N 13 und den dazugehörigen Plänen vollständig aufgelistet und in richtiger Lage und Größe kartiert.

Das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur hat mit Schreiben vom 25. Februar 2003 erklärt, dass keine Einwände seitens der obersten Denkmalschutzbehörde gegen die Planung bestehen. Auch gegen die Planänderungen Nr. 01 bis 09 hat das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Bodendenkmalpflege mit Schreiben vom 14.04.2004 grundsätzlich keine Einwände erhoben.

Die Bodendenkmale dürfen erst nach vorheriger wissenschaftlicher Dokumentation und Bergung beschädigt oder zerstört werden (§ 7 Abs. 3 BbgDSchG), vgl. Auflage A.II.17.2.3.2 „Bodendenkmale“, ab Seite 197.

Die bekannten Bodendenkmale und Verdachtsflächen sind in der UVS Antrag Band N 13 bzw. dem Gutachten YM 5 und den dazugehörigen Plänen vollständig aufgelistet und in richtiger Lage und Größe kartiert. Damit ist die Grundlage für die wissenschaftliche Dokumentation und Bergung vor der Zerstörung der Bodendenkmale gegeben. Das genaue Ausmaß der Beeinträchtigung wird vor der Zerstörung der Bodendenkmale bei der Bergung und Dokumentation ermittelt werden. Das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur als oberste Denkmalschutzbehörde hat mit Schreiben vom 25. Februar 2003 festgestellt, dass keine Einwände gegen die Planung erhoben werden.

Die Erlaubnis gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BbgDSchG zur Zerstörung der Bodendenkmale, die zur Errichtung des Flughafenausbaus und der Verkehrsanbindungen durch Straße und Schiene erforderlich sind, wird entsprechend der Konzentrationswirkung der §§ 9 Abs. 1 LuftVG, 75 Abs. 1 VwVfGBbg erteilt. Die Erlaubnis erfolgt laut Schreiben des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kultur vom 25. Februar 2003 im Einvernehmen mit der obersten Denkmalschutzbehörde. Das öffentliche Interesse am Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld überwiegt die Belange des Denkmalschutzes. Der Flächenbedarf für die Flugbetriebsflächen sowie die Straßen- und Schienenanbindung und die sonstigen Wege und Leitungen wurde auf das zu Realisierung des Vorhabens erforderliche Maß begrenzt und kann ohne Gefährdung der Planungsziele nicht weiter minimiert werden. Die zahlreichen Bodendenkmale haben zwar eine hohe regionale kulturgeschichtliche Bedeutung, die aber nicht ausreicht, eine Umplanung oder Aufgabe des Ausbauvorhabens zu rechtfertigen. Zu ihrer Dokumentation finden archäologische Sicherungsarbeiten vor Baubeginn statt.

Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Bodendenkmalpflege hat den Trägern des Vorhabens mit Schreiben vom 26.08.2002 ein Konzept für die archäologischen Dokumentationsarbeiten gemäß § 7 Abs. 3 BbgDSchG vorgelegt. Die Träger des Vorhabens stehen in direktem Kontakt mit dem Landesamt für Denkmalpflege über die Umsetzung des Konzepts. Aufgrund der Ergebnisse bereits durchgeführter Voruntersuchungen wurden unten genannte Bodendenkmale bereits für die Bebauung und damit Zerstörung freigegeben (Stand Juli 2004); hier gelten lediglich weiter die Bestimmungen des § 11 BbgDSchG für die Entdeckung weiterer, bisher nicht bekannter Funde:

- Teilbereich 1, Selchow 16, partiell im Bereich der randlichen Trassenbündelung;
- Teilbereich 3 West, Selchow 17/18, partiell im Bereich der randlichen Trassenbündelung;
- Teilbereich 4, Diepensee 1, vollständig;
- Teilbereich 5, Diepensee 2, partiell in den Randbereichen;
- Teilbereich 10 Nord, Selchow 22, partiell im Bereich zu errichtender Teiche;
- Bodendenkmal 79, Diepensee 5, partiell in den Randbereichen;
- Bodendenkmal 95, Selchow 5, partiell im Bereich der randlichen Trassenbündelung.

Im Zuge der Gesamtabstimmungen zwischen der Denkmalfachbehörde und den Trägern des Vorhabens wurden für die verbleibenden Bodendenkmale Voruntersuchungen sowie im Anschluss ggf. Hauptuntersuchungen vereinbart. Die Dokumentation und Bergung im Zuge der Hauptuntersuchung

erfolgt dabei in enger Abstimmung und nur in den Bereichen, die unmittelbar oder mittelbar von Bodeneingriffen betroffen sind. Art und Umfang bestimmen sich nach den o. g. Richtlinien zur Grabungsdokumentation.

Durch die Anzeigepflicht gemäß § 11 BbgDSchG wird ausreichend dafür Sorge getragen, dass weitere zufällige Funde während der Bauphase fachgerecht behandelt werden (vgl. die entsprechende Auflage A.II.17.2.4 „Funde“, ab Seite 197).

Der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Die eventuell erforderliche Kennzeichnung der Kirche in Waltersdorf wird unter Beachtung des Denkmalschutzes erfolgen. Die Anforderungen des Denkmalschutzes bei der Zerstörung von Denkmalen finden ausreichend Beachtung.

20 Öffentlicher Belang Landwirtschaft

Nach eingehender Prüfung und Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Interessen gegeneinander ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der von ihm möglicherweise ausgehenden Beeinträchtigung der Landwirtschaft zuzulassen ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat eingehend geprüft, ob die für den Ausbau des Flughafens in Anspruch genommene landwirtschaftliche Fläche dafür tatsächlich benötigt wird. Soweit die Flächeninanspruchnahme durch den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld erforderlich ist, war die Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen nicht zu vermeiden. Praktikable Alternativen, die zu geringeren Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Flächen führen würden, sind nicht ersichtlich.

20.1 Lage der Landwirtschaft in Brandenburg und in der Region des Flughafens

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben die Fachbehörden die Einholung eines Gutachtens zur Betroffenheit der Landwirtschaft insgesamt durch das Vorhaben „Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld“ gefordert. Dieser Forderung ist die Planfeststellungsbehörde nachgekommen und hat die Träger des Vorhabens aufgefordert, ein entsprechendes Gutachten beizubringen.

Es liegt nunmehr das Gutachten „Landwirtschaft als öffentlicher Belang“ der Gutachter Dr. Alfons Riemann und Dipl.-Ing. Gert Meyer zu Hollen vor.

Das Gutachten trifft im Wesentlichen folgende Aussagen:

20.1.1 Ausgangslage

20.1.1.1 Bedeutung der Landwirtschaft in Brandenburg

Das Land Brandenburg ist in weiten Teilen ländlich geprägt und im Vergleich mit anderen Bundesländern mit 88 Einwohnern/Quadratkilometer dünn besiedelt. Das Umland von Berlin, einige größere Städte, sowie Gebietsteile in Südbrandenburg bilden hiervon eine Ausnahme.