

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
12521 Berlin

An die
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde
Berlin-Brandenburg LuBB
Mittelstraße 9
12529 Schönefeld

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
12521 Berlin

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender der Geschäftsführung
T +49 30 6091-70000
F +49 30 6091-70001
E @berlin-airport.de
www.berlin-airport.de

9.2.19.2.

⇒ z.V. 2.4 19.02.2014

Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld
Antrag auf Gestattung für eine zeitlich und in ihrer Nutzung beschränkte
Inbetriebnahme der Start-/Landebahn 07R/25L als Ersatz für die zu sanierende
bestehende Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nimmt ihre Anträge vom 10. April 2013 und vom 3. Juni 2013, gerichtet an das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, zurück.

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH beantragt stattdessen auf der Grundlage von § 44 LuftVZO, die Inbetriebnahme der Start-/Landebahn 07R/25L zum 1. Juli 2014 als Ersatz für die Dauer der Sperrung der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld unter Berücksichtigung folgender Maßgaben und Einschränkungen zu gestatten:

- Die Gestattung der Inbetriebnahme für die Start-/Landebahn 07R/25L ist befristet auf den Zeitpunkt, zu dem nach Abschluss der Sanierungsarbeiten (Sanierung der Start-/Landebahn 07L/25R einschließlich der Seitenstreifen und der RESA-Flächen) nebst Neuerrichtung der Landekursender die Gestattung für die Wiederinbetriebnahme nach § 44 LuftVZO vorliegt und die Start-/Landebahn nach Zertifizierung der Landekursender für den Allwetterflugbetrieb nach CAT III b zugelassen ist.

- Die Gestattung der Inbetriebnahme der Start-/Landebahn 07R/25L als Ersatzbahn wird betrieblich auf folgende Declared Distances beschränkt:

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
07R	3.600 m	3.600 m	4.000 m	4.000 m
25L	3.600 m	3.600 m	4.000 m	4.000 m

- Die Gestattung der Inbetriebnahme wird auf die Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L durch Luftfahrzeuge maximal des Code Letters E beschränkt. Die befristete Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L gemäß Instrumentenflugregeln (IFR) und im Allwetterflugbetrieb bis Betriebsstufe CAT III b wird zugelassen.
- Der Antrag auf Gestattung der Inbetriebnahme umfasst folgende Rollbahnen: T (das noch nicht in Betrieb genommene Teilstück südlich des Vorfeldes ABT), B (westlich Rollbahn T), B1, A, M1, M2, M3 (südlich A), M4 bis M 8, R, Q1, Q2, P1 (zwischen Rollbahn B und Rollbahn A) und P2 (zwischen Rollbahn B und Rollbahn A), V1, V2 (jeweils zwischen Rollbahn B und Rollbahn A).
- Der Antrag auf Gestattung der Inbetriebnahme umfasst folgende Rollgassen: V1, V2, VC, P1 und P2 (alle zwischen Rollbahn B und Rollbahn C), E.
- Der Antrag auf Gestattung der Inbetriebnahme umfasst die Vorfelder E (Standplätze E01 bis E19, Durchrollposition für Luftfahrzeuge bis ICAO Code Letter C), D (nose – in Positionen).
- Der Antrag auf Gestattung der Inbetriebnahme umfasst die De-Icing-Flächen M1, M2 (bei Betriebsrichtung 07R sowie M7 und M8 (bei Betriebsrichtung 25L), jeweils an den Startbahnköpfen, wie aus dem in **Anlage 1** beigefügten Übersichtslageplan ersichtlich.
- Mit der Inbetriebnahme der Start-/Landebahn 07R/25L zum 1. Juli 2014 wird die bestehende Start-/Landebahn des Flughafens Berlin-Schönefeld für die Dauer der Sanierung bis zur Gestattung ihrer Wiederinbetriebnahme und ihrer Zertifizierung für den Allwetterflugbetrieb außer Betrieb genommen.

Die vom Antrag auf Gestattung der Inbetriebnahme umfassten Flugbetriebsflächen (Start-/Landebahn 07R/25L nebst Rollbahnen, Rollgassen, Vorfelder und De-Icing-Flächen) sind auf dem in der **Anlage 2** diesem Antrag beigefügten Plan im Einzelnen dargestellt.

Der Antrag auf Gestattung der befristeten Inbetriebnahme der Start-/Landebahn 07R/25L nach Maßgabe der im Antrag enthaltenen Einschränkungen, wird wie folgt begründet

1. Veranlassung des Antrags
 - 1.1 Der Gestattung der Inbetriebnahme der verlängerten Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld lag zugrunde, dass der Flughafen Berlin Brandenburg insgesamt im Juni 2012 eröffnet wird und dann spätestens im Jahre 2017 die erforderliche Sanierung dieser Start-/Landebahn zusammen mit der vollständigen Herstellung der Seitenstreifen der Start-/Landebahn und der RESA-Flächen nach Maßgabe der Bestimmungen und Vorgaben der ICAO (insbesondere Erhöhung der Tragfähigkeit der Seitenstreifen und der Sicherheitsendflächen an den Köpfen der Bahn) erfolgt.
 - 1.2 Nachdem der Flughafen Berlin Brandenburg nicht wie geplant im Jahr 2012 in Betrieb gehen konnte, hat das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH aufgefordert zu prüfen, ob die Sanierung der bestehenden Start-/Landebahn auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld und die vollständige richtlinienkonforme Herstellung der Seitenstreifen und der RESA-Flächen dieser Start-/Landebahn nicht erst im Jahre 2017, sondern bereits jetzt, also vor der Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg durchgeführt werden kann. Darüber hinaus müssen die Landekursenderantennen der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld im Jahre 2014 unter Auswechslung der Fundamente der Antennen erneuert werden. Das BMVBS hat auf einer Umsetzung der Antennen (nebst Fundamenten) bestanden, da die Standorte der bestehenden Antennen nach Auffassung des BMVBS nicht richtlinienkonform sind. Das BMVBS hat die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen über das Jahr 2014 hinaus abgelehnt.
 - 1.3 Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH hat die Aufforderung des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft aufgegriffen und ein weiteres Gutachten zum Umfang der erforderlichen Sanierungsarbeiten an der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld unter Einschluss der Herstellung richtlinienkonformer Seitenstreifen und RESA-Flächen in Auftrag gegeben. Das Gutachten der Firma ACE liegt der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg bereits vor. Aus ihm, wie auch dem in der **Anlage 3** beigelegten Sanierungskonzept ergeben sich Art und Umfang der erforderlichen Maßnahmen ebenso wie die Bauabschnitte und der Terminplan. Insoweit wird auf Nr. 4 des Sanierungskonzeptes verwiesen.

Das Sanierungskonzept legt unter Nr. 5 im Einzelnen dar, dass die durchzuführenden Maßnahmen der Herstellung eines richtlinienkonformen Querschnitts für eine Start-/Landebahn nach ICAO Code Letter F dienen, sondern es sich ausschließlich um eine Sanierung im Bestand handelt. Es verbleibt also nach Durchführung der Sanierungsmaßnahmen bei der richtlinienkonformen Wiederherstellung der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld für Luftfahrzeuge nach ICAO Code Letter E.

Die Sanierungsmaßnahmen sollen in sechs Monaten umgesetzt werden. Folgende Bauabschnitte sind zur Durchführung der Maßnahmen vorgesehen: Die Bauphase I (westlicher Teil der Piste) umfasst die Baustelleneinrichtung, Demontagen Elektro, Vorleistungen zur Kanalsanierung, Tiefbauarbeiten (Schulter ca. 30.500 m², Schlitzrinne neu ca. 4.060 m, Start-/Landebahn ca. 87.100 m²), Elektroarbeiten (Schulter/Start-/Landebahn) sowie die Kanalsanierung in seinem Bereich. Die Bauphase II (Kreuzpunkt K3/L6 Piste) umfasst Tiefbauarbeiten (Schulter ca. 1.500 m², Schlitzrinne neu ca. 200 m, Start-/Landebahn ca. 4.600 m²), Elektroarbeiten (Schulter/Start-/Landebahn) und die Kanalsanierung in seinem Bereich. Die Bauphase III (östlicher Teil der Piste) umfasst schließlich Tiefbauarbeiten (Schulter ca. 13.800 m², Schlitzrinne neu ca. 1.850 m, Start-/Landebahn ca. 37.100 m²), Elektroarbeiten (Schulter/Start-/Landebahn) sowie Maßnahmen der Kanalsanierung. Die Sanierungsmaßnahmen beginnen mit der (größten) Bauphase I im Westen und rücken nach Abschluss jeder Bauphase nach Osten vor. Zu allem treten Maßnahmen zur Herstellung der Tragfähigkeit der Seitenstreifen sowie der Sicherheitsendflächen (RESA-Flächen) hinzu.

Zu der veranschlagten Mindestzeit der Durchführung der Baumaßnahmen von sechs Monaten treten nichtkalkulierbare, insbesondere auch witterungsbedingte Pufferzeiten hinzu, die bei der Plausibilisierung des Ablaufplanes in Rechnung gestellt werden müssen. Zudem hat der Fortgang der Baumaßnahmen in drei Bauphasen Rücksicht zu nehmen auf die Anforderungen des die bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld kreuzenden Rollverkehrs von der Start-/Landebahn 07R/25L von und zu den Abfertigungsvorfelder des bestehenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld wie auch auf den Fortgang der gleichzeitig stattfindenden Arbeiten zur Verlagerung der Landekursender für die Start-/Landebahn des bestehenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld. An die Fertigstellung der Maßnahme schließt sich die Annahme sowie die Erstflugvermessung und Zertifizierungsphase für den Allwetterflugbetrieb an.

2. Die Dringlichkeit der Maßnahmen

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH hat sich entschlossen, die Sanierungsarbeiten an der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vor Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg durchzuführen.

- 2.1 Maßgeblich hierfür ist zunächst, dass die Sanierungsarbeiten ohnehin im Jahr 2017 durchzuführen wären und dies, nach der Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg und Schließung des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel, wegen der Bauarbeiten unter dem laufenden Betrieb zu erheblichen Verkehrseinschränkung und Störung der Verkehrsabläufe auf dem zu diesem Zeitpunkt in seiner Kapazität bereits ausgelasteten Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg führen würde. Darüber hinaus ist die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nicht bereit, im Hinblick auf die nachzuziehende vollständige

richtlinienkonforme Herstellung der Seitenstreifen und RESA-Flächen, das unternehmerische Risiko von Betriebseinschränkungen infolge von Schadensfällen bei einem weiteren Aufschub der erforderlichen Maßnahmen einzugehen. Hinzu tritt, dass nach den Forderungen des BMVBS im Jahre 2014 die Landekursender der DFS an ihrem richtlinienkonformen neuen Standort neu zu errichten sind.

- 2.2 Neben der Sanierung der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld arbeitet die Flughafengesellschaft an der schnellst möglichen Inbetriebnahme des BER. Dazu müssen bauliche Maßnahmen abgeschlossen werden, technische Inbetriebsetzungen von Anlagen und Systemen erfolgen sowie ein umfangreiches ORAT-Programm abgearbeitet werden. Die technische Inbetriebsetzung und das ORAT-Programm stellen hohe koordinative Anforderungen an die Flughafengesellschaft. Während dieser beiden Phasen, die unmittelbar in den Monaten vor der Inbetriebnahme stattfinden, müssen Störungen aufgrund betrieblicher Abläufe ausgeschlossen werden. Durch die Nutzung der südlichen Start- und Landebahn, der Rollwegbeziehungen entlang des BER-Fluggastterminal und die umfassenden betrieblichen Einflüsse werden Störungen und Eingriffe in die Phasen der technischen Inbetriebnahme und des ORAT-Betriebs erwartet. Als Beispiele für Konflikte seien exemplarisch das Testen von Notfällen in den Leitstellensystemen, den Feuerwehrräumen, den flugbetrieblichen Anlagen und den Sicherheits- und Überwachungssystemen während laufenden Betriebs genannt. Gegenwärtig besteht die Möglichkeit eine Inbetriebnahme des BER im 2. Halbjahr 2015 zu vollziehen. Die Auswirkungen der gegenüber den ursprünglichen Planungen vorgezogenen Sanierung der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ihrer Seitenstreifen und RESA-Flächen, der Dauer der Sanierungsarbeiten und die damit verbundenen Beeinträchtigungen des fortlaufenden Flugbetriebs des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld wären so massiv, dass die Sanierungsmaßnahmen vor dem 1. Quartal 2015 abgeschlossen sein müssen, um eine Inbetriebnahme des BER in 2015 nicht auszuschließen. Dies alles macht es erforderlich, mit den Sanierungsarbeiten im Jahr 2014 zu beginnen.
- 2.3 Zu diesem Zeitpunkt jedoch muss ein Ersatz für die während der Sanierung zu schließende bestehende Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zur Verfügung stehen. Ein späterer Beginn der Sanierungsarbeiten, etwa im Jahr 2015, macht das Vorhaben „Sanierung der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ im Hinblick auf den hierfür zu veranschlagenden Zeitaufwand und die mit der Sanierung verbundenen baulichen und betrieblichen Maßnahmen für das Gesamtvorhaben zeitkritisch und hätte damit unmittelbar Einfluss auf den Termin der Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg. Ein Beginn der Sanierungsarbeiten im Jahr 2015 würde überdies die Sanierungsarbeiten an der Start-/Landebahn und die zwingend im Jahr 2014 durchzuführende Erneuerung und Verlegung der Landekurs-

sender der bestehenden Start-/Landebahn Nord auseinanderfallen lassen, was weitere Verzögerungen und betriebliche Erschwernisse zur Folge hätte.

Um den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg von den Sanierungsmaßnahmen unabhängig zu machen, ist die Durchführung der Sanierung der bestehenden Start-/Landebahn nebst Seitenstreifen und RESA-Fläche auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ab dem 1. Juli 2014 unabweisbar notwendig. Ab dem 1. Juli 2014 muss demnach für die wegen der Sanierung außer Betrieb zu nehmende Start-/Landebahn ein Ersatz durch die mit diesem Antrag nachgesuchte, jedoch wegen ihrer Ersatzfunktion zeitlich und sonst beschränkte Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L des künftigen Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg zur Verfügung stehen.

3. Kein anderweitiger Ersatz

- 3.1 Die Sanierung der bestehenden Start-/Landebahn auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld einschließlich der Sicherheitsstreifen und der RESA-Flächen vor Kopf der Start-/Landebahn ist so umfangreich, dass die Durchführung dieser Arbeiten unter dem laufenden Betrieb dieser Start-/Landebahn aus operativen und zeitlichen Gründen, aber auch im Hinblick auf die Kosten ausscheidet. Die bestehende Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ist für die Zeit der Sanierungsarbeiten außer Betrieb zu nehmen. Für die Durchführung des Flugbetriebes muss Ersatz geschaffen werden. Hierfür steht der Flughafen Berlin-Tegel aus Gründen der begrenzten Kapazität seiner Start-/Landebahnen, seiner Vorfelder und der Passagierabfertigungseinrichtungen nicht zur Verfügung.
- 3.2 Eine Verlagerung des bislang auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld durchgeführten Flugbetriebes auf Flugplätze außerhalb Berlins scheidet aus, da hierdurch die Luftverkehrsbindung von und nach Berlin während zweier Flugplanperioden nachhaltig und für die Passagiere wie auch die Luftverkehrsgesellschaften unzumutbar unterbrochen würde.
- 3.3 Aus diesen Gründen rechtfertigt sich der Antrag der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH auf Gestattung der Inbetriebnahme der bereits fertiggestellten Start-/Landebahn 07R/25L, allerdings befristet auf die Dauer der Schließung der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und ausschließlich als Ersatzstart-/Landebahn zur Abwicklung des bisher auf der Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld durchgeführten Flugbetriebes.

4. Die Ersatzfunktion der Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L
- 4.1 Die Ersatzfunktion der Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L bedingt zunächst, dass die Gestattung der Inbetriebnahme, also die Nutzung dieser Start-/Landebahn, auf einen Zeitraum ab 1. Juli 2014 befristet wird, der erforderlich ist, um die notwendigen Sanierungsarbeiten an der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (nebst Seitenstreifen und RESA-Flächen) durchzuführen und die anschließende Gestattung der Wiederinbetriebnahme ebenso wie nach Verlagerung und Neubau der Landekursender die Zertifizierung für den Allwetterflugbetrieb (CAT III b) sicherzustellen. Dieser zeitlich befristeten Ersatzfunktion der Start-/Landebahn 07R/25L trägt der Antrag der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Rechnung. Die ersatzweise Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L wird aller Voraussicht nach den Zeitraum vom 1. Juli 2014 (Sommerflugplan) einschließlich der Winterflugplanperiode 2014 bis 2015 in Anspruch nehmen.
- 4.2 Da durch die nachgesuchte (temporäre) Inbetriebnahme der Start-/Landebahn 07R/25L ausschließlich die ersatzweise Nutzung dieser Start-/Landebahn für die Zeit der Außerbetriebnahme der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ermöglicht werden soll, hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH beantragt, die betriebliche Nutzung bestandskonform zu beschränken. Dies geschieht durch die Beschränkung der Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L auf Luftfahrzeuge bis maximal einschließlich Code-Buchstabe E, und durch die Verkürzung der Startlauf-(TORA) und der Startstrecke (TODA) auf jeweils 3.600 m. Diese aus der Funktion der Start-/Landebahn 07R/25L als ausschließliche Ersatzbahn für die zeitweise außer Betrieb zu nehmende Start-/Landebahn begründete Verkürzung ist mit den Vorgaben der ICAO vereinbar. In der **Anlage 4** wird die Konformitätsprüfung für eine temporäre (eingeschränkte) Inbetriebnahme der Start-/Landebahn 07R/25L vorgelegt.
- 4.3 Schließlich umfasst die Nutzung der Start-/Landebahn Süd 07R/25L als Ersatzbahn die Flugbewegungen, die schon heute auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld koordiniert sind, und den Luftverkehr (zur Tag- und zur Nachtzeit), der für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld im Sommerflugplan 2014 und im Winterflugplan 2014/2015 auf diesem Verkehrsflughafen zu erwarten und koordiniert ist.
- 4.3.1 Eine Veränderung des Koordinationseckwertes für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist mit der ersatzweisen Nutzung der Start-/Landebahn Süd 07R/25L nicht verbunden.
- 4.3.2 Die Funktion der temporär und auch sonst eingeschränkten Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L als Ersatzbahn muss, gleich unter welchem Betriebsregime, die Fortführung der bereits für die Flugplanperioden Sommerhalbjahr 2014 und Winterhalb-

jahr 2014/2015 koordinierten Flüge, für die Sitzplätze teilweise auch schon verkauft worden sind, gestatten. Dies fordert die Planungssicherheit der Nutzer des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ebenso wie der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und gilt umso mehr, als die Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L auf den Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld befristet werden soll.

In der **Anlage 5** wird eine Übersicht über die Nachtflugbewegungen auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, beginnend ab dem Sommerflugplan 2011 und bis einschließlich Sommerflugplan 2013 vorgelegt. In der **Anlage 5a** ist eine Übersicht über die von einem Nachtflugverbot betroffener und gefährdeter Flüge beigefügt. In der **Anlage 5b** befindet sich eine Zusammenstellung aller in der Flugplanperiode SS14, in der **Anlage 5c** aller in der Periode November/Dezember 2014 von einem Nachtflugverbot betroffener Flüge. In der **Anlage 5d** ist eine Zusammenstellung aller (wegen möglicher Verspätungen) gefährdeten Flüge in der Flugplanperiode SS2014 und in der **Anlage 5e** eine Zusammenstellung aller gefährdeten Flüge für den November/Dezember 2014 beigefügt. In der **Anlage 5f** ist eine Zusammenstellung aller Flüge für die Kernzeit enthalten. Darüber hinaus muss von der sanierungsbedingten (temporären) Außerbetriebnahme der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und der temporären ersatzweisen Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L die Funktion des Flughafens Berlin-Schönefeld als Ausweichflughafen für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel, auch zur Nachtzeit, unberührt bleiben.

5. Das Nutzungskonzept

Der beantragten (temporären und eingeschränkten) Inbetriebnahme der Start-/Landebahn 07R/25L liegt folgendes Nutzungskonzept des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zugrunde.

5.1 Für Passagier- und Luftfahrzeugabfertigung stehen nach wie vor die vorhandenen Einrichtungen des Flughafens Berlin-Schönefeld zur Verfügung. Die Passagierabfertigungseinrichtungen finden unverändert in den Terminals des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (SXF) statt. Dies umfasst Check-In, Sicherheits-, Grenz- und Zollkontrollen, Boarding und alle Abfertigungen, die das Gepäck der Reisenden betreffen, und die in den bestehenden und weiter genutzten Terminals A, B und D des bestehenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld durchgeführt werden. Die Abfertigung der Luftfahrzeuge für Passagier- und Frachtverkehre findet ebenfalls auf den unverändert in Betrieb befindlichen Vorfeldern des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (Vorfelder: 2, 3, 3a, 4, 4a und A) statt. Auch insoweit ergibt sich keine Änderung zu den bestehenden Abläufen.

5.2 Zur Abwicklung des Rollverkehrs von den bestehenden Vorfeldern des Verkehrsfluga-

fens Berlin-Schönefeld zur Start-/Landebahn 07R/25L (Südbahn) werden zum einen die bereits in Betrieb befindlichen Rollgassen und Rollbahnen genutzt. Eine Übersicht über die Führung der Rollwege in Richtung 07 und in Richtung 25 befindet sich in den in den **Anlagen 6a (Betriebsrichtung 07R)** und **6b (Betriebsrichtung 25L)** beigefügten Plänen. Dieses Rollkonzept ist in Abstimmung mit der DFS nach folgenden Kriterien erstellt worden: Möglichst kurze Rollwege, Nutzung der Rollwege nur in eine Richtung, Vermeidung von Kreuzungen im Inbound- und Outbound-Verkehr, einfache und klar verständliche Rollwegführung, Schaffung von Redundanzen. Für das Überqueren der Nordbahn werden je nach Bauphase mehrere Kreuzungspunkte geschaffen, die ein konfliktfreies Zu- und Abrollen der Luftfahrzeuge gewährleisten. Diese Kreuzungspunkte sind den **Anlagen 6a** und **6b** gleichfalls zu entnehmen.

Südlich der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld wird der Rollverkehr über neu in Betrieb zu nehmende Rollbahnen und Rollgassen zur Südbahn geführt.

- 5.3 Unter Bedingungen für Allwetterflugbetrieb müssen auf den nördlichen Vorfeldern und teilweise auf Rollbahnen alle Luftfahrzeuge mit Follow-Me gelotst und eingewunken werden, da dort keine Mittellinienbefehrerung existiert. Rollverkehr auf den südlichen Flugbetriebsflächen kann vollumfänglich mit einer Mittellinienbefehrerung unterstützt werden; dort ist ein eigenständiges Rollen auch bei Schlechtsichtbedingungen möglich. Das Querren der zu sanierenden bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld muss unter Schlechtsichtbedingungen aufgrund der fehlenden Mittellinienbefehrerung durch Follow-Me gleichfalls unterstützt werden. Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH wird die Allwetterflugordnung entsprechend anpassen.
- 5.4 Für die Abfertigung von Luftfahrzeugen im High-Risk-Verkehr verbleiben die Passagier- und Gepäckabfertigung in den hierfür bereits bestehenden Terminalbereichen SXF Nord und folgen den Anweisungen des Handbuches 78, Sonderabfertigung Israel, Rev 10.1 in der aktuellen Fassung vom 23. September 2013.

Die gemeinsam mit den zuständigen Sicherheitsbehörden sowie der Deutschen Flugsicherung abgestimmten Rollverfahren für Luftfahrzeuge im High-Risk-Verkehr sind in den als Anlage **6a** und **6b** beigefügten Rollführungskonzept enthalten. Abweichend von dem Standardrollführungsverkehr ist das Vorfeld E für die alternative Rollführung in Betrieb zu nehmen, wobei dieses Vorfeld nur für Code C Luftfahrzeuge nutzbar ist. Sollten im High-Risk-Verkehr Luftfahrzeuge größer Code C eingesetzt werden, ist eine Führung dieser Flugzeuge über den Rollweg V1 und T möglich. Aus Sicherheitsgründen scheidet eine Rollführung über die Rollwege G bis K1 und über den Rollweg V2 (in beiden Betriebsrichtungen) aus. Gleiches gilt für die Nutzung des Rollweges D. Deshalb erfolgt in der Rollführung eine Verschwenkung des High-Risk-Verkehrs auf dem Rollweg C. Im Einzelnen

wird hierzu auf den Abschnitt 7 des in der **Anlage 8** diesem Antrag beigefügten Betriebskonzeptes verwiesen.

5.5 Die Befuerung der Start-/Landebahn 07R/25L sowie der zur Gestattung der Inbetriebnahme nachgesuchten Rollbahn, Rollgassen und Vorfelder wird vollständig mit Rand- und Mittellinienbefuerung sowie Stopbars in Betrieb genommen. Es finden keine baulichen Veränderungen an der Befuerung dieser Flächen gegenüber dem für den Flughafen Berlin Brandenburg vorgesehenen Befuegungskonzept statt. Allerdings wird im Rahmen der temporären Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L und der Inbetriebnahme der genannten Flugbetriebsflächen folgende Änderungen der im Übrigen unverändert bleibenden Bestandsbeschilderung bzw. Bestandsmarkierung vorgenommen:

- Temporärer Rückbau von Beschilderung im Nahbereich (Baubereich) der Nordbahn 07L/25R im Rahmen der Sanierung der Start-/Landebahn und des Seitenstreifens
- Austausch der TORA-Beschilderung an der Start-/Landebahn 07R/25L

5.6 Das Nutzungskonzept ist am 17. Februar 2014 im Nutzerausschuss des Flughafens Berlin-Schönefeld vorgestellt und erörtert worden.

6. Die Abnahme nach § 44 Satz 1 LuftVZO

Die Gestattung der (temporären) Inbetriebnahme der Start-/Landebahn 07R/25L wird auf der Grundlage der Bescheide des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 2. Februar 2012 sowie vom 22. Juni 2012 beantragt.

6.1 Mit der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde der Länder Berlin und Brandenburg ist vereinbart worden, dass zur Überprüfung, ob die Abnahmebescheide vom 2. Februar 2012 und vom 22. Juni 2012 zu ergänzen sind bzw. zur Prüfung, ob die dort genannten Auflagen erfüllt sind, Begehungen sämtlicher Flächen durchgeführt werden.

6.2 Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH teilt in diesem Zusammenhang mit, dass sie folgende Wartungen flugbetriebstechnischer Anlagen und Flächen seit dem 1. November 2012 durchgeführt hat.

- Befuegung Steuerung und Überwachung für Flugbetriebsstechnik (BUES)
- Wartung: jährlich
Funktionskontrollen: kontinuierlich mit Quartalsberichten

- USV-Anlagen Befeuerung Station Süd 1, Süd 2
- Wartung: Funktionskontrollen kontinuierlich mit Quartalsberichten
- 400-Hz-Anlagen Main Pier/Pier Süd
- Wartung: jährlich
Funktionskontrollen: kontinuierlich mit Quartalsberichten
- Flugzeugpositionierungssystem Main Pier/Pier Süd
- Wartung: jährlich
Funktionskontrollen: kontinuierlich mit Quartalsberichten
- Markierung
Markierungen werden erst vor der Inbetriebnahme überarbeitet werden.
- Fugen auf Flugbetriebsflächen
Alle Fugen werden bisher einer visuellen Prüfung durch Kontrollfahrten unterzogen, eine Wartungs-/Instandsetzung ist im 2. Quartal 2014 vorgesehen.
- Fugen auf den Betankungsflächen
Eine erste Wiederholungsprüfung der noch nicht in Betrieb befindlichen Betankungsflächen (Vorfelder B, C, D, E einschließlich BVD) für den mit Zustimmung der Behörde maximal drei Monate vor Inbetriebnahme der Flächen statt.

6.3 Es ist beabsichtigt, die Enteisierung von Luftfahrzeugen vor dem Start an den Startbahnköpfen 07R bzw. 25L durchzuführen. Die Enteisungsverfahren werden in Abstimmung mit dem Enteisierungsdienstleister und der DFS erarbeitet und in der Winterdienstordnung festgelegt.

Das an den beabsichtigten Enteisungs-Pads (hierzu **Anlage A 1**) vorhandene Regenwassernetz ist an die Flugzeugenteisung anzupassen. Für die Einrichtung und den Betrieb der Pads (einschließlich Anpassung des RW-Systems) ist ein 7. Nachtrag zum wasserrechtlichen Bescheid zur Niederschlagsentwässerung des Flughafens Berlin-Schönefeld vom 1. November 2006 beabsichtigt.

7. Luftsicherheit, Brandschutz, Vogelschlag und Notfallmanagement

7.1 Im Rahmen der Sanierung der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und der nachgesuchten temporären Inbetriebnahme der Start-

/Landebahn 07R/25L wird der Sicherheitsbereich des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld erweitert. Hierbei wird sowohl im Außengelände (SXF Nord, SXF Süd, SF1, SF3 – anteilig) als auch bei den technischen Gebäuden (Trafostationen, Tankstelle SF1, Halle für Spezial- und Winterdienstgeräte/-fahrzeuge, Enteisungsmittellager, Spezialgerätedienst, Feuerwache West, DFS-Tower, BVD-Vorfeldstützpunkt, Feuerwache Ost, Tankstelle Luftseite, BBV-Fahrzeughallen/Werkstatt) sowie im Betriebsbereich ein Sicherheitscleaning durchgeführt und somit in einen sensiblen Bereich überführt.

Der Zugang sowie die Zufahrt hierzu erfolgt ausschließlich nur noch über die Zugangskontrollstellen nach Erfolg der Sicherheitskontrolle von Personen mitgeführter Gegenstände sowie Fahrzeuge nach § 8 LuftSiG.

Ein erster Entwurf der Änderung des gültigen genehmigten Luftsicherheitsprogramms SXF ist bei der Genehmigungsbehörde am 30. Januar 2014 eingereicht worden. Die Erweiterung des Sicherheitsbereiches soll dauerhaft erhalten bleiben. Der Status „Sensibler Sicherheitsbereich laut LuftSiG“ wird nicht, auch nicht bei Wiederinbetriebnahme der Nordbahn nach der Sanierung, zurückgenommen. Die Erweiterung des Sicherheitsbereiches SXF ist auf dem in **Anlage 7** vorgelegten Plan dargestellt. Im Übrigen wird auf die Erörterung des Luftsicherheitskonzeptes in Kapitel 6 des Betriebskonzeptes, vorgelegt in **Anlage 8**, verwiesen.

- 7.2 Für den Brandschutz wird auf die in **Anlage 9** diesem Antrag beigefügte Zusammenstellung, zur Sicherheit vor Vogelschlägen auf das in **Anlage 10** beigefügte Handbuch „Bird Control und Wildlife Management am Verkehrsflughafen EDBB“, 29. Januar 2014 sowie für das Notfallmanagement auf die in **Anlage 11** beigefügte betriebliche Ordnung „Betriebsanweisung für Notfälle Flughafen Berlin-Schönefeld“ Bezug genommen.

8. Der Vollzug der Schallschutzauflagen

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist verpflichtet, nach Maßgabe der Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004 i.d.F. seiner Änderungen und Planergänzungen in den dem Planfeststellungsbeschluss ausgewiesenen Schutzgebieten für Schallschutz Sorge zu tragen.

- 8.1 Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat mit Urteilen vom 25. April 2013 nach den Beschlüssen des Bundesverwaltungsgerichtes vom 15. Januar 2014 rechtskräftig, konkrete Vorgaben für das bei der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen im Tag-schutzgebiet einzuhaltende Schutzziele im Rauminnern gemacht. Diese konkreten Vorgaben der Urteile des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg vom 25. April 2013 haben dazu geführt, dass die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH die bautechnisch akustischen Ermittlungen zur Umsetzung der Schallschutzaufgabe „Tagschutz“ auf der

Grundlage der OVG-Urteile vom 25. April 2013 vollständig überarbeiten muss sowie im Hinblick auf die Höchstkostenregelung des Planfeststellungsbeschlusses umfangreiche Verkehrswertermittlungen durchzuführen hat. Dies alles führt zu einer vollständigen Überarbeitung des Schallschutz-/Entschädigungsprogramms und zu einer Verzögerung des Vollzuges der Schallschutzaufgaben des Planfeststellungsbeschlusses.

- 8.2 Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH hat im Dezember 2013 alle durch die Urteile des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg notwendig gewordenen Maßnahmen für den zügigen Vollzug der Schallschutzaufgaben weitestgehend abgeschlossen. In Übereinstimmung mit der Planfeststellungsbehörde sind für die temporäre Inbetriebnahme der Start-/Landebahn Teilvollzugsgebiete für den Tag-/Nachtschutz sowie für den Nachtschutz ausgearbeitet worden. Zum Zeitpunkt 7. Februar 2014 stellt sich der Stand der Abarbeitung der Anträge in diesen Teilvollzugsgebieten wie folgt dar: Tag-/Nachtschutzgebiet (Teilvollzugsgebiet) 4.268 Antragsteller, 4.108 Anträge unter Bearbeitung, 14 Fälle Bearbeitung abgeschlossen. In dem Nachtschutzgebiet (Teilvollzugsgebiet) befinden sich 159 Antragsteller. Sämtliche Anträge sind in Bearbeitung. In 25 Fällen ist die Bearbeitung abgeschlossen.
- 8.3 Den Abschluss der Bearbeitung aller vorliegenden Anträge auf Schallschutz im Teilvollzugsgebiet erwartet die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Ende Mai/Anfang Oktober 2014. Die Einhaltung dieses Zeitplanes hat allerdings zur Voraussetzung, dass sich die dem Vollzug der Schallschutzaufgaben heute nach Maßgabe der Urteile des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg gestellten Anforderungen nicht wesentlich verändern.
- 8.4 Dem Antrag ist in der **Anlage 12** zur Erläuterung ein Sachstandsbericht zur Umsetzung der Auflagenerfüllung „Schallschutz“ in den Teilvollzugsgebieten der Start-/Landebahn Süd beigegeben. Der Unterlage zur Umsetzung der Auflagenerfüllung „Schallschutz“ in den Teilvollzugsgebieten (Start-/Landebahn Süd) ist auch eine Plandarstellung beigegeben, die ausweist, dass die auf der Grundlage zur Berechnung der Teilvollzugsgebiete ermittelte Kontur eines Pegels von $L_{eq\ tag}$ = 70 dB(A) innerhalb der Flughafenabgrenzung und die Kontur eines Pegels von $L_{eq\ nachts}$ = 60 dB(A) innerhalb der Kontur des Übernahmegebietes nach dem Planfeststellungsbeschluss liegt. Auf das in der **Anlage 13** beigegebene Gutachten der Avia Consult vom 20. Dezember 2013 wird Bezug genommen. Nach dem aktuellen Stand der Bearbeitung der Anträge aus dem Übernahmeanspruch im Bereich Kienitzberge befinden sich keine Objekte mehr in dieser Kontur. Nach allem kann ausgeschlossen werden, dass sich im Teilvollzugsgebiet Start-/Landebahn Süd durch die temporäre Inbetriebnahme der Start-/Landebahn Süd eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung zur Tag- oder zur Nachtzeit einstellt.

Mit freundlichen Grüßen



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender der Geschäftsführung



Anlagen