



Gemeinsame  
Obere Luftfahrtbehörde  
Berlin-Brandenburg

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Mittelstraße 9 • 12529 Schönefeld

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
Herrn Hartmut Mehdorn  
12521 Berlin



Bearb.: Herr Fischer  
Gesch.-Z.: 412-05/01/31#01  
Telefon: (03342) 4266 4120  
Fax: (03342) 4266 7612  
Internet: [www.LBV.Brandenburg.de](http://www.LBV.Brandenburg.de)  
E-Mail: [Christoph.Fischer@lbv.brandenburg.de](mailto:Christoph.Fischer@lbv.brandenburg.de)

Schönefeld, 11.12.2014

## Sanierung der Nordbahn und ersatzweise befristete Teilinbetriebnahme der Südbahn des künftigen Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg (BER)

Ihre Anträge vom 19.02. und 30.06.2014 sowie vom 06.10.2014

Anlage: Karte mit Darstellung der Teilvollzugsgebiete zur Herstellung des baulichen Schallschutzes

Sehr geehrter Herr Mehdorn,

auf Ihren im Betreff genannten Antrag ergeht vorbehaltlich der in Nr. I.4 genannten Nebenbestimmungen folgender

### Bescheid:

#### I.

##### 1. Außerbetriebnahme der Nordbahn

Die Gestattung der Betriebsaufnahme für die bestehende Start- und Landebahn 07L / 25R („Nordbahn“) (Bescheid des MIL vom 23.04.2012, Az. 6441/01/31) wird mit Wirkung vom 02.05.2015, 05:30 Uhr (Ortszeit) zum Zweck der Durchführung von umfangreichen Sanierungsmaßnahmen aufgehoben. Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) wird damit zugleich insoweit von der Betriebspflicht für die Nordbahn befreit.

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Außenstelle Schönefeld des LBV • Mittelstraße 9 • 12529 Schönefeld  
Tel.: 03342 4266-4001 • Fax: 03342 4266-7612  
Öffentliche Verkehrsmittel: S-Bahnlinie S 9 oder Regionalexpress RE 7 oder Regionalbahn RB 14 bis Bhf. Flughafen Berlin-Schönefeld

Landesamt für Bauen und Verkehr • Lindenallee 51 • 15366 Hoppegarten • Tel.: 03342 4266-0 • Fax: 03342 4266-7601

Bankverbindung: Landeshauptkasse Potsdam • Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba)  
IBAN: DE02 3005 0000 7110 4015 15 • BIC-Swift: WELADEDXXX

Dies gilt nicht für die zeitweilige Nutzung von Teilabschnitten der Nordbahn zur Gewährleistung des Rollverkehrs von und zu den Flugbetriebsflächen südlich der Nordbahn nach Maßgabe der Aktivierung des jeweiligen Bauabschnitts nach näherer Bestimmung in der Zulassung nach Artikel 8 a) der VO (EG) Nr. 216/2008 i. V. m. ADR.AR.C.035 der VO (EU) Nr. 139/2014.

## 2. Eingeschränkte Inbetriebnahme der Südbahn und weiterer Flugbetriebsflächen

- a. Die ersatzweise Teilinbetriebnahme der mit Bescheid vom 27.03.2012 genehmigten, aber noch nicht in Betrieb genommenen Start- und Landebahn 07R / 25L („Südbahn“) wird für die Dauer der geplanten Sanierung der Start- und Landebahn 07L / 25R (Nordbahn) vom 02.05.2015, 05:30 Uhr (Ortszeit) bis 25.10.2015 23:30 Uhr (Ortszeit) mit nachfolgenden betrieblichen Beschränkungen gestattet. Mit der Gestattung der Betriebsaufnahme der Start- und Landebahn wird der Betrieb am Tag und in der Nacht nach Instrumentenflugregeln (IFR) im Allwetterflugbetrieb der Betriebsstufe CAT III b zugelassen.

Die Gestattung der der befristeten Betriebsaufnahme erfolgt mit folgenden Einschränkungen:

- Festlegung der zur Verfügung stehenden Strecken:

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

- Zulässige Arten von Luftfahrzeugen:  
Abweichend von den Festlegungen des Teils A Nr. VIII „Benutzbarkeit“ der Genehmigung nach § 6 LuftVG vom 27.03.2012 wird die Gestattung auf die Nutzung durch Flugzeuge bis zur Kategorie Code Letter E nach ICAO Annex 14 beschränkt.
- b. Die Betriebsaufnahme von weiteren zum Betrieb auf der Start- und Landebahn 07R / 25L erforderlichen und bislang nicht in Betrieb genommenen Flugbetriebsflächen entsprechend Abschnitt A VI „Flugbetriebsflächen Nr. 2 (Rollbahnen) und Nr. 3 (Vorfelder) der Genehmigung vom 27.03.2012 wird nach Maßgabe des Ergebnisses des Zertifizierungsverfahrens gemäß Artikel 8 a) der VO (EG) Nr. 216/2008 gestattet.

## 3. Umfang der Gestattung

- a. Die Gestattung 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 M8, R, Q1, Q2, P1 (zwischen Rollbahn B und Rollbahn A),
  - P2 (zwischen Rollbahn B und Rollbahn A),
  - V1, V2 (jeweils zwischen Rollbahn B und Rollbahn A).
- b. Die Gestattung umfasst folgende Rollgassen:  
V1, V2, VC, P1, P2 (alle zwischen Rollbahn B und Rollbahn) und E.
- c. Die Gestattung umfasst die folgenden Vorfelder:
- E (Standplätze E01 bis E 19, Durchrollposition für Luftfahrzeuge bis ICAO Code Letter C),
  - D (Nose-In Positionen).
- d. Die Gestattung umfasst die folgenden De-Icing-Flächen:
- M1, M2 (bei Betriebsrichtung 07R) sowie
  - M7 und M8 (bei Betriebsrichtung 25L),
- jeweils an den Startbahnköpfen.

#### **4. Nebenbestimmungen**

- a. Befristungen:
- i. Die Außerbetriebnahme der Nordbahn gemäß Ziffer I. 1 des Bescheids gilt ab dem 02.05.2015, 05:30 Uhr (Ortszeit), bis zur behördlichen Entscheidung über die erneute Inbetriebnahme aufgrund der Fertigstellungsanzeige des Vorhabenträgers.
  - ii. Die Gestattung der Betriebsaufnahme für die Südbahn gemäß Ziffer I. 1. 2 des Bescheids wird auf den Zeitraum vom 02.05.2015, 05:30 Uhr (Ortszeit) bis zum 24.10.2015, 23:30 Uhr (Ortszeit) befristet.
- b. Bedingungen und Vorbehalte:
- i. Dieser Bescheid steht unter der aufschiebenden Bedingung einer erfolgreichen technischen Abnahme der betroffenen Flugbetriebsflächen und der zum Betrieb erforderlichen Ausrüstung sowie der Bestätigung der angepassten organisatorischen und betrieblichen Voraussetzungen zur Durchführung eines ordnungsgemäßen Flug- und Flugplatzbetriebs nach § 44 Abs. 1 LuftVZO i. V. m. ADR.AR.C.035 der VO (EU) Nr. 139/2014.
  - ii. Dieser Bescheid steht ferner unter der aufschiebenden Bedingung einer vorherigen Zulassung der im erforderlichen Umfang geänderten bzw. angepassten Luftsicherheitsmaßnahmen im Luftsicherheitsprogramm gem. Artikel 12 der VO (EG) Nr. 300/2008 i. V. m. § 8 LuftSiG. Die Zulassung des geänderten Luftsicherheitsprogramms erfolgt mit gesonderter Entscheidung

der Luftsicherheitsbehörde. Zur beabsichtigten Inbetriebnahme müssen die geänderten Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt und in Form einer Erhebung nach Anhang II der VO (EG) Nr. 300/2008 abgenommen sein.

- iii. Mit der Umsetzung der Sanierung darf erst begonnen werden, nachdem die Behörde den Eintritt der Bedingungen attestiert hat.
- iv. Dieser Bescheid kann widerrufen werden, sofern insbesondere die unter Ziffer I. 4. c genannten Auflagen vom Antragsteller nicht erfüllt werden.
- v. Dieser Bescheid kann jederzeit ergänzt oder modifiziert werden, soweit dieses durch einen geänderten Planungsstand geboten ist.

c. Auflagen zur Umsetzung des passiven Schallschutzes:

- i. Im Rahmen ihres laufenden Schallschutzprogrammes hat die FBB über die Übermittlung der noch fehlenden Anspruchsermittlungen hinaus sicherzustellen, dass innerhalb der in der Anlage dargestellten Teilvollzugsgebiete Anspruchsberechtigte bis zum Zeitpunkt der temporären Teilinbetriebnahme den baulichen Schallschutz umsetzen können. Dies gilt nicht für Anträge, bei denen Verzögerungen in der Bearbeitung den Anspruchsberechtigten zuzurechnen sind. Soweit Anträge nach dem 29.03.2014 gestellt wurden, hat die FBB auch in diesen Fällen die Anspruchsermittlung vorrangig zu bearbeiten.
- ii. Die FBB hat bis zur Umsetzung der Maßnahmen baulichen Schallschutzes gegenüber der Genehmigungsbehörde beginnend ab Zugang dieses Bescheids monatlich, darüber hinaus auch auf gesonderte Anforderung, in geeigneter Form über den Stand der Aufлагenerfüllung zu berichten.
- iii. Die FBB hat ferner ein hinreichend leistungsfähiges Beschwerdemanagement vorzuhalten, welches eine qualifizierte Bearbeitung und zeitnahe Beantwortung von Beschwerden Drittbetroffener im Zusammenhang mit den erforderlichen Schallschutzmaßnahmen gewährleistet. Über Art und Umfang eingehender Beschwerden hat sie die Genehmigungsbehörde in monatlichem Turnus, beginnend ab Zugang dieses Bescheids, darüber hinaus auch auf gesonderte Anforderung, in geeigneter Form zu unterrichten. Erlangt die FBB dabei Kenntnis davon, dass bei der Umsetzung des baulichen Schallschutzes in einzelnen Fällen Probleme auftreten, die nicht von den Drittbetroffenen zu vertreten sind, so hat die FBB darauf hinzuwirken, dass die Probleme unverzüglich beseitigt werden. Auch hierüber hat sie die Genehmigungsbehörde in geeigneter Form zu unterrichten und zum Zwecke der Vollzugsaufsicht jederzeit auf Anforderung sämtliche Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die im Rahmen des Schallschutzprogramms zu einzelnen Anträgen Betroffener oder zu bestimmten Fallgruppen erstellt wurden.

d. Sonstige Auflagen:

- i. Die Erteilung des Zeugnisses nach Artikel 8a der VO (EG) Nr. 216/2008 ist gesondert nach Vorgaben der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg mit den Angaben und Nachweisen gemäß ADR.OR.B.015 der VO (EU) Nr. 139/2014 zu beantragen.
  - ii. Im Interesse einer zeitgerechten Veröffentlichung der geänderten Parameter der Flugplatzanlage und -ausrüstung sowie der Verfahren des Betriebs und des Flugbetriebs im Luftfahrthandbuch sind abschließende Angaben und Ergänzungen bis zum 05.01.2015 der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg zur abschließenden Prüfung vorzulegen.
  - iii. Die erneute Gestattung der Betriebsaufnahme für die Start- und Landebahn 07L / 25R ist rechtzeitig vor der geplanten Inbetriebnahme am 25.10.2015 und vor Ablauf der Gestattung der Südbahnnutzung zu beantragen. Gleichzeitig ist die Änderung des Zeugnisses nach Artikel 8a der VO (EG) Nr. 216/2008 entsprechend ADR.OR.B.040 der VO (EU) Nr. 139/2014 zu beantragen. Die zur Entscheidung erforderlichen Unterlagen und Nachweise werden auch entsprechend der Art und des Umfangs der tatsächlich auszuführenden Arbeiten an der Start- und Landebahn, den Sicherheitsflächen sowie der zum Betrieb erforderlichen Ausrüstung auf Grundlage der Anzeige nach § 41 LuftVZO sowie nach Beurteilung des Baufortschritts näher bestimmt.
  - iv. Der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg sind die Bau- und Bauablaufpläne zur Durchführung der Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen sowie technische Unterlagen und Herstellernachweise in Form einer Anzeige nach § 41 LuftVZO bis spätestens zum 16.01.2015 zur Prüfung übergeben. Insbesondere für den vorgesehenen Austausch der Befeuerungsanlage der Start- und Landebahn müssen die Unterlagen in geeigneter Form Nachweise über die Übereinstimmung mit den Anforderungen gemäß Zulassungsspezifikationen (CS-ADR-DSN) enthalten.
  - v. Sofern auf Grund des Bauablaufs Verzögerungen erkennbar werden, die eine Aufnahme des Betriebs auf der Start- und Landebahn 07L / 25R zum 25.10.2015 (Betriebsbeginn) gefährden können, ist rechtzeitig ein Antrag zur Verlängerung des nach Nr. 2 und 4 a befristet zugelassenen Betriebs auf der Start- und Landebahn 07R / 25L zu stellen.
- e. Auflagenvorbehalt:  
Die Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen bleibt vorbehalten.

## **5. Teilablehnung**

Soweit als Beginn der Maßnahme der 29.03.2015 beantragt worden ist, wird der Antrag abgelehnt.

## II. Hinweise

### 1. **Nachtflugbetrieb**

Ab und für die Dauer der Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn unterliegt der Flugbetrieb den Einschränkungen der Änderung und Neufassung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vom 27.03.2012 in der Fassung der Anpassungsgenehmigung vom 06.03.2013, zuletzt geändert durch Bescheid vom 12.04.2013.

### 2. **Bekanntmachung**

Dieser Bescheid wird den am Verfahren Beteiligten bekanntgegeben und darüber hinaus im Internet veröffentlicht. Der verfügende Teil wird darüber hinaus entsprechend § 44 Abs. 2 LuftVZO in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht. Die Veröffentlichung der geänderten Parameter der Flugplatzanlage und -ausrüstung sowie der Verfahren des Betriebs und des Flugbetriebs im Luftfahrthandbuch wird durch die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg veranlasst.

## III. Begründung

### 1. **Verfahren**

Mit Schreiben vom 19.02.2014 beantragte die FBB - unter Zurücknahme vorhergehender Anträge vom 10.04.2013 und vom 03.06.2013 - die Gestattung einer zeitlich und in ihrer Nutzung beschränkten Inbetriebnahme der Start-/Landebahn 07R/25L („Südbahn“) als Ersatz für die zu sanierende Start-/Landebahn 07L/25R („Nordbahn“), einschließlich deren Schutzstreifen und der Sicherheitsendflächen (RESA), am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld. Mit Schreiben vom 19.03.2014 teilte die FBB sodann mit, an dem ursprünglich genannten Inbetriebnahmeterrmin 01.07.2014 nicht mehr festhalten zu wollen. Unter dem 30.06.2014 modifizierte sie den Antrag vom 19.02.2014 und beantragten die Gestattung der Betriebsaufnahme zum 29.03.2015. Mit Schreiben vom 06.10.2014 - hier eingegangen am 15.10.2014 - stellte die FBB ferner den Antrag auf Erlass eines Zwischenbescheids. Unter dem 25.11.2014 erfolgte eine schriftliche Anhörung, im Rahmen derer die FBB u. a. davon unterrichtet wurde, dass die Gestattung der Betriebsaufnahme nicht in Gänze wie beantragt erfolgen wird. Die hierzu abgegebene Stellungnahme vom 01.12.2014 liegt vor. Im Rahmen des Verfahrens wurden darüber hinaus mit Schreiben vom 11.07.2014 die der Behörde durch die FBB benannten Flughafenutzer (Luftverkehrsgesellschaften) angehört sowie mit Schreiben vom 14.07.2014 die in ihrem Aufgabenbereich berührten Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die auf Grundlage des § 32b LuftVG gebildete Fluglärmkommission hat sich in ihren Sitzungen vom 18.11.2013, vom 17.02.2014 und vom

24.11.2014 mit dem Vorhaben auseinandergesetzt und in der Sitzung vom 17.02.2014 einen Beschluss hierzu gefasst. Der Fluglärmschutzbeauftragte für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld hat mit Schreiben vom 07.11.2014 zum Vorhaben Stellung genommen.

Hinsichtlich der weiteren eingegangenen Stellungnahmen wird auf den Inhalt des Verwaltungsvorganges Bezug genommen.

## **2. Umfang der Gestattung und Beschränkungen**

Hinsichtlich des räumlichen Umfangs der Gestattung wird dem Antrag entsprochen. Auch die betrieblichen Beschränkungen der Gestattung erfolgen antragsgemäß. Diese Beschränkungen sind vor allem deshalb erforderlich, weil vorliegend lediglich eine ersatzweise Teil-Inbetriebnahme der Südbahn zugelassen wird, welche ausschließlich die Verlagerung des bislang auf der zu sanierenden Nordbahn abgewickelten Flugverkehrs des Bestandsflughafens Berlin-Schönefeld ermöglichen soll. Um dieser Ersetzungsfunktion gerecht zu werden, wird einerseits die Nutzung der Südbahn den Gegebenheiten der Nordbahn entsprechend auf Luftfahrzeuge bis zur Kategorie Code Letter E nach ICAO Annex 14 beschränkt. Darüber hinaus wird auch eine betriebliche Verkürzung der Südbahn auf ein der baulichen Länge der Nordbahn entsprechendes Maß verfügt. In diesem Zusammenhang war auch zu berücksichtigen, dass der Bescheid über den Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Tegel vom 29.07.2004 unter Ziffer 1 seines verfügenden Teils ausdrücklich an eine Inbetriebnahme der Südbahn auf einer funktionsfähigen Länge von 4.000 m anknüpft. Da eine Gesamtinbetriebnahme des Flughafens BER derzeit schon mangels Fertigstellung der Passagierabfertigungsanlagen nicht in Betracht gezogen werden kann, muss eine vorzeitige Schließung des Flughafens Berlin-Tegel bereits aus tatsächlichen Gründen ausgeschlossen bleiben.

## **3. Antrag auf Erlass eines Zwischenbescheids**

Mit Schreiben vom 06.10.2014 hat die FBB den Erlass eines Zwischenbescheids wegen der erst unmittelbar vor der Gestattung der Betriebsaufnahme durchzuführenden Nachprüfungen beantragt. Unter den Gesichtspunkten der Planungssicherheit für die FBB, aber auch der übrigen Beteiligten, wie Nutzern und der für die Flugsicherung und die Festsetzung der Flugverfahren zuständigen Institutionen, ist die grundsätzliche Entscheidung über Zeitraum und Umfang der Sanierungsmaßnahme zum jetzigen Zeitpunkt auch erforderlich. Da nach eingehender Prüfung der Sach- und Rechtslage aber alle Voraussetzungen für die Entscheidung bekannt sind und die noch regelungsbedürftigen Punkte und zu erfüllenden Voraussetzungen feststehen, kann die Behörde abschließend entscheiden. Die Klärung und Regelung der offenen Fragen können mittels der aufschiebenden Bedingungen und Auflagen bis zum Zeitpunkt des Beginns der Maßnahme sichergestellt werden. Die Feststellung des Eintritts der aufschiebenden Bedingungen und der Erfüllung der Auflagen ist von der Genehmigungsbehörde nach

entsprechender Prüfung noch zu attestieren. Die damit geschaffene Rechts- und Planungssicherheit liegt sowohl im Interesse der FBB, als auch im Interesse Drittbetroffener.

#### **4. Sanierungsbedingte vollständige Außerbetriebnahme der Nordbahn**

Die in Ziffer I. 1 ausgesprochene Aufhebung der Gestattung der Betriebsaufnahme der Nordbahn - namentlich des Bescheids des MIL vom 23.04.2012, Az. 6441/01/31 - wurde nach sachdienlicher Auslegung des Antrags der FBB verfügt, um einerseits der Tatsache Rechnung zu tragen, dass eine grundlegende Sanierung der gesamten Bahn einschließlich des sie umgebenden Schutzstreifens und der RESA mit anschließender umfassender technischer Nachprüfung vor der Wiederinbetriebnahme geplant ist. Andererseits wird mit der Außerbetriebnahme über die damit verbundene reine Befreiung von der Betriebspflicht hinaus unter Berücksichtigung des Bescheids über den Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Tegel vom 29.07.2004 zusätzlich verhindert, dass die dort unter Ziffer 1 Satz 2 des verfügenden Teils festgeschriebene aufschiebende Bedingung zum Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel vorzeitig eintritt. Es kann in diesem Zusammenhang dahinstehen, ob die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 49 Abs. 2 VwVfG gegeben sind. Auf die einschränkenden Widerrufsvoraussetzungen kommt es jedenfalls dann nicht an, wenn der Antragsteller wirksam auf den durch diese Vorschriften vermittelten Vertrauensschutz verzichtet hat (OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 24.11.2005, Az. 12 A 3.05). Dies ist vorliegend der Fall. Die FBB beabsichtigt eine grundlegende Sanierung und Ertüchtigung der Nordbahn, welche mit dem Vertrauen auf eine Fortwirkung einer früheren Gestattung der Betriebsaufnahme unvereinbar wäre. Als Betreiberin des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel ist ihr außerdem gleichermaßen daran gelegen, dass es nicht zu dessen vorzeitigem Schließung kommt.

Für die damit verbundene Entscheidung über die Befreiung von der Betriebspflicht gilt Folgendes: Gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 LuftVZO hat das Flughafenunternehmen den Flughafen und damit dessen Flugbetriebsflächen in betriebssicherem Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben. Von dieser Betriebspflicht kann die Genehmigungsbehörde das Flughafenunternehmen nach § 45 Abs. 3 LuftVZO befreien. Das der Behörde durch den Befreiungstatbestand eingeräumte Ermessen ist im Sinne des § 40 VwVfG pflichtgemäß und dem Zweck der Ermächtigung entsprechend auszuüben. Die Genehmigungsbehörde muss hierbei die Interessen der von einer Befreiung betroffenen Nutzer, das öffentliche Interesse am Betrieb des Flughafens sowie die Belange des Flughafenunternehmens betreffend die Befreiung gegeneinander abwägen (BVerwG ZLW 1994, 351; VGH Mannheim NZV 1995, 296).

Zur Erhaltungs- und Betriebspflicht gehören insbesondere die erforderlichen Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen. Die in diesem Zusammenhang durchzuführenden Arbeiten sind jedoch so zu gestalten, dass die Infrastrukturnutzer hierdurch nicht mehr als über das unerlässliche Maß hinaus belastet werden. Nach Würdigung der Gesamtumstände stellt hier die temporäre vollständige Außerbetriebnahme der Nordbahn ein gleichermaßen geeignetes, erforderliches und angemessenes

Mittel dar, um die Erfüllung der gesetzlich geregelten Erhaltungs- und Betriebspflicht des Flughafenbetreibers langfristig sicherzustellen. Insbesondere ergibt sich aus den der Genehmigungsbehörde vorgelegten Gutachten, zuletzt A.C.E.-Gutachten vom 31.10.2013, dass eine Sanierung des Seitenstreifens und der RESA mit technisch sinnvollem und wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nur möglich ist, wenn die erforderlichen Baumaßnahmen zusammenhängend und bei vollständiger Schließung der Nordbahn durchgeführt werden. Dies bedeutet aber zugleich, dass die nach den Gutachten spätestens bis 2017 durchzuführenden Baumaßnahmen rechtzeitig vor der immer noch nicht konkret terminierten Gesamtinbetriebnahme des künftigen Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg (BER) abgeschlossen sein müssen. Insbesondere wäre eine Sanierung in der hier geplanten erforderlichen Ausführung nach der Gesamtinbetriebnahme kaum noch möglich, weil der dann ausschließlich am BER stattfindende gesamte Flugverkehr der Region während der Dauer der Schließung der Nordpiste nicht mehr ausschließlich auf der verbliebenen Südpiste abgewickelt werden könnte.

Die Notwendigkeit der Durchführung der Baumaßnahmen im Laufe der Sommerflugplanperiode 2015 ist aus Sicht der Genehmigungsbehörde unter fachlichen Gesichtspunkten begründet.

Seitens der betroffenen Luftverkehrsgesellschaften wurde im Rahmen der Nutzerbeteiligung mit Blick auf die nachfolgend noch näher dargestellten konkreten zusätzlichen Belastungen bei grundsätzlicher Anerkennung des Sanierungsbedarfs noch vor der Gesamtinbetriebnahme des BER zunächst die Notwendigkeit der Sanierungsmaßnahme bereits in der Sommerflugplanperiode 2015 grundsätzlich in Frage gestellt. Seitens der FBB solle die Sanierung vielmehr erst nach baulicher Fertigstellung des zentralen Abfertigungsbereichs des BER und dem dann ja schon möglichen Umzug der Nutzer von SXF begonnen werden. Nach Wieder-Inbetriebnahme der Nordbahn und Schließung der Südbahn könnten die Nutzer von SXF bereits in den zentralen Abfertigungsbereichen verbleiben und wären insgesamt nicht den im Folgenden noch dargestellten zusätzlichen Belastungen während des befristeten ersatzweisen Betriebs der Südbahn ausgesetzt.

Der von der FBB geplanten Beibehaltung der Passagierabfertigung im Norden des Flughafens sei entgegenzuhalten, dass sich die Rollwege zwischen der in Betrieb zu nehmenden Südbahn und den Vorfeldern im Norden des Flughafens wesentlich verlängern. Dies sei nicht nur den abschnittsweisen Sperrungen von Rollwegen aufgrund des Baustellenbetriebes geschuldet, sondern auch dem von der FBB verfolgten Abfertigungskonzept. Soweit die Passagier- und Gepäckabfertigungsprozesse nach der Konzeption der FBB unverändert in den Passagierterminals von Schönefeld (alt) im Norden stattfinden, führe dies zu einem überproportionalen Anstieg von Rollzeiten. Ferner bestehe die Befürchtung, dass die längeren Rollzeiten von und zur Südbahn zu einer Verlängerung der Blockzeiten und schließlich zu Rückwirkungen auf Flugpläne und Umlaufzeiten führen können. Die erhebliche Verlängerung der Rollwege mache sich zudem in einem nachhaltig höheren Kraftstoffverbrauch bemerkbar. Zuletzt werden von den Nutzern Zweifel angemeldet hinsichtlich der durch die FBB in der Antragsbegründung vorgenommenen Schätzungen bezüglich der tatsächlichen Rollzeiten. Ein weiteres Erschwernis aus den verlängerten und nach ihrer Meinung zu knapp berechneten Rollzeiten ergebe sich aus der von der

Genehmigungsbehörde erklärten Anwendbarkeit der Nachtflugbetriebsregelungen für den BER auch bei Teilbetrieb auf der Südbahn entsprechend Abschnitt XI der Betriebsgenehmigung vom 27.03.2012 in der Fassung der Anpassungsgenehmigung vom 06.03.2013.

*Die Durchführung der Baumaßnahmen im Laufe der Sommerflugplanperiode 2015 ist aus Sicht der Genehmigungsbehörde unter fachlichen Gesichtspunkten auch unter Berücksichtigung der daraus für die Nutzer erwachsenden Erschwernisse entgegen der von diesen vertretenen Auffassung sachgerecht. Insbesondere ist eine Verschiebung der Sanierung über das Jahr 2015 hinaus für die FBB unter betrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zumutbar und birgt auch für das Ziel einer schnellstmöglichen Gesamteinbetriebnahme des BER zu große Risiken.*

Vorauszusetzen ist dabei, dass die mit sechs Monaten veranschlagten baulichen Maßnahmen zwingend im Sommerhalbjahr ohne Unterbrechung und bei vollständiger Außerbetriebnahme der Nordbahn durchgeführt werden müssen. Eine Verschiebung auf das Folgejahr ist schon deshalb ausgeschlossen, weil der von der FBB mit ergänzender Stellungnahme vom 06.10.2014 vorgelegte Rahmenterminplan für den BER als frühestmöglichen Zeitpunkt der Gesamteinbetriebnahme die 2. Jahreshälfte 2016 vorsieht. Doch selbst wenn man annimmt, dass sich der Eröffnungstermin für den BER ins Jahr 2017 verschieben wird, ist auch die von der FBB dargelegte Notwendigkeit eines sechsmonatigen Probetriebes (ORAT) zu berücksichtigen, welcher u. a. die Verfügbarkeit der gesamten Infrastruktur, also auch der schon sanierten Nordbahn, und aller relevanten Systeme voraussetzt (vgl. Schreiben der FBB vom 06.10.2014). Darüber hinaus ist zu beachten, dass in der Zeit vom 31.05. bis 05.06.2016 die Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung (ILA) mit einem umfangreichen Flugprogramm bereits fest terminiert ist. Während dieses Zeitraums mitten in der Sommerperiode müssen beide Bahnen zwingend zur Verfügung stehen, damit ein Flugprogramm überhaupt stattfinden kann. Weiterhin hat der Antragsteller gewichtige technische Gründe mit Auswirkungen auf die Flugbetriebssicherheit und den Schutz der Umwelt angeführt, die eine Grundsanierung der Nordbahn bereits in 2015 erforderlich werden lassen. So ist die Betriebssicherheit der völlig veralteten und zu erneuernden Befeuerungsanlage aufgrund immer schwerer zu beschaffender Ersatzteile gefährdet. Außerdem bedürfen die vorhandenen Kabelschächte samt Entwässerung dringend der Sanierung, um technische Fehler und Umweltschäden zu verhindern.

Bei der abschließenden Behandlung des Vorhabens im Nutzerausschuss vom 05.10.2014 erklärten die Nutzer auf Nachfrage der Behörde, dass sie ihre Flugplanung für das kommende Jahr entsprechend dem Ergebnis der Flughafenkoordinierung für den kommenden Sommerflughafen auf die zu erwartenden Einschränkungen eingerichtet hätten. Verspätungen bei den Tagesumläufen in Folge von noch offenen Fragen aus den Rollversuchen von easyJet zur Berechnung der Rollzeiten und zur Benutzung der Rollwege sind nicht auszuschließen, müssen aber in Kauf genommen werden. Auf weitere Nachfrage haben die Nutzer bestätigt, dass mit Blick auf die Nachtflugbeschränkungen ohnehin verspätete Anflüge und nicht verspätete Abflüge zum Problem werden könnten. Insoweit besteht aber bereits eine Verspätungsregelung im Rahmen der anzuwendenden Betriebsgenehmigung vom

27.03.2012, die bis 23:30 Uhr (Ortszeit) geplante Landungen für die heute überwiegend verwendeten Verkehrsflugzeuge auch noch verspätet bis 24:00 Uhr (Ortszeit) zulässt.

Im Übrigen werden die geltend gemachten Einschränkungen durch die Infrastrukturnutzer hinzunehmen sein und gegebenenfalls durch entsprechende Planungen bei den Umläufen ausgeglichen werden müssen. So wäre es zum Beispiel möglich, die üblicherweise erst nach 06:00 Uhr morgens startenden Frühflüge bis auf 05:30 Uhr für die dort genannten besonders leisen Verkehrsflugzeuge vorzuziehen, um so mehr Flexibilität über den Tagesverlauf zu gewinnen oder auch in kritischen Fällen ein zusätzliches Flugzeug vorzuhalten. Diese erkennbar zusätzlichen Erschwernisse ließen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt allenfalls bei einer Sanierung unter laufendem Betrieb während der betriebsarmen Nachtzeiten vermeiden. Die Nachteile einer solchen Vorgehensweise – erhebliche Mehrkosten, gravierende Bauzeitverlängerung, verminderte Ausführungsqualität sowie technische und betriebliche Probleme bei der Sanierung der Seitenstreifen – sind jedoch erheblich und werden nach Auffassung der Behörde sowohl unter betrieblichen und technischen Gesichtspunkten durch die Vorteile einer zeitlich konzentrierten Sanierungsmaßnahme sehr deutlich überwogen. Auch die Verschiebung der Gesamtmaßnahme auf einen Zeitpunkt über 2015 hinaus kommt daher nicht in Betracht.

#### **5. Gestattung der befristeten und ersatzweisen eingeschränkten Inbetriebnahme der Südbahn**

Die Rechtsgrundlage auch für die Gestattung einer befristeten und eingeschränkten Betriebsaufnahme bildet § 44 Abs. 1 LuftVZO, den rechtlichen Rahmen die aktuelle Fassung der Betriebsgenehmigung vom 27.03.2012. Obwohl diese Maßnahme weder bei Erlass des zugrunde liegenden Planfeststellungsbeschlusses, noch der Genehmigung so vorgesehen war, handelt es sich um einen erforderlichen Teilschritt hin zur Gesamtinbetriebnahme und damit zum Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses.

Einzelheiten über das Verfahren oder die materiellen Voraussetzungen der Gestattung hat der Verordnungsgeber nicht geregelt. Sinn der Gestattung der Betriebsaufnahme ist die Feststellung, dass Anlage und Betrieb des Flugplatzes so beschaffen sind, wie es der FBB durch Planfeststellung und Genehmigung vorgegeben worden ist. Insbesondere müssen die damit verbundenen Schutzauflagen erfüllt oder ihre Erfüllung zumindest absehbar sein (BVerwG ZLW 1992, 295).

Die Entscheidung nach § 44 Abs. 1 LuftVZO trifft die Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen (vgl. VGH München, Urt. v. 20.03.1992, Az. 20 A 92.40020). Ermessensleitende Gesichtspunkte sind hier das öffentliche und das unternehmerische Interesse an Herstellung und Erhalt einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die Interessen der Infrastrukturnutzer, das wirtschaftliche Interesse des Antragstellers sowie insbesondere die Belange der von einem erstmals auf der Südbahn über 6 Monate kontinuierlich stattfindenden regelmäßigen Flugbetrieb betroffenen Dritten. Diese Belange wurden durch die Behörde gegeneinander und untereinander abgewogen. Im Ergebnis dessen konnte die

grundsätzliche Entscheidung über die befristete und ersatzweise eingeschränkte Inbetriebnahme der Südbahn mit den Vorbehalten gemäß Nr. 4b des verfügenden Teils getroffen werden.

Grundlage für den zu gestattenden Flugbetrieb ist die geänderte und neu gefasste Betriebsgenehmigung vom 27.03.2012. Dies wiederum beruht auf der mehrfach geänderten und ergänzten Planfeststellung zum Flughafen ausbau. Die FBB als Vorhabenträger für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ist verpflichtet, die im Planfeststellungsbeschluss in seiner aktuellen Fassung näher bestimmten Schutzaufgaben, insbesondere zum passiven Schallschutz, zu erfüllen.

Die FBB hat dazu in den Antragsunterlagen zunächst dargelegt, dass vom Flugbetrieb während der temporären Teilinbetriebnahme keine Lärmauswirkungen auf die Grundstücke in der Umgebung der Südbahn ausgehen, die die Schwelle einer möglichen verfassungsrechtlichen Gesundheitsgefährdung (energieäquivalenter Dauerschallpegel (Leq) außen Tag 70 dB(A), Nacht 60 dB(A)) überschreiten. Die FBB hat weiterhin dargestellt, dass die Konturen für Leq Tag 70 dB(A) und Leq Nacht 60 dB(A) (Flugbetrieb 2014) innerhalb des Übernahmeanspruchsgebietes liegen, welches der Planfeststellungsbeschluss zugrunde legt (Flugbetriebsprognose 2023). Damit ist sichergestellt, dass alle möglicherweise von gesundheitsgefährdendem Lärm im Sinne des Verfassungsrechts betroffenen Grundstückseigentümer einen Anspruch auf Übernahme ihres Eigentums geltend machen konnten.

Hinsichtlich der erforderlichen Maßnahmen des baulichen Schallschutzes kann der Träger des Vorhabens nach den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses Schallschutzeinrichtungen entweder selbst einbauen lassen oder den Betroffenen auf Nachweis die Aufwendungen für den Einbau der erforderlichen Schallschutzeinrichtungen erstatten. Die FBB hat ein Mischmodell für die Umsetzung ihrer Auflagenverpflichtung gewählt und mit Billigung der Planfeststellungsbehörde eine Frist für die *Rechtzeitigkeit eines von Berechtigten gestellten Antrags von 12 Monaten vor Inbetriebnahme* gesetzt, um ausreichend Zeit für die erforderlichen Sachverhaltsfeststellungen und Übermittlung der von Ihr erkannten Ansprüche zu haben. Um den Anspruchsberechtigten im Gegenzug ebenfalls ausreichend Zeit für die Veranlassung zu lassen, vertritt die Behörde die Auffassung, dass die Schutzaufgaben zur Gewährleistung passiven Schallschutzes dann als erfüllt angesehen werden können, wenn die Anspruchsteller durch die FBB - eine rechtzeitige Antragstellung vorausgesetzt - sechs Monate vor dem Inbetriebnahmetermin befähigt wurden, sich in eigener Verantwortung bis zur Wirksamkeit des Lärmereignisses mit dem entsprechend der Planfeststellung erforderlichen baulichen Schallschutz zu versorgen.

Der Kreis der Anspruchsberechtigten bei dem zu erwartenden Flugbetrieb nach ersatzweiser temporärer Teil-Inbetriebnahme der Südbahn wird durch Teilvollzugsgebiete (vgl. Anlage) bestimmt. Entsprechend der Planfeststellung sind diese in ein Tag- und in ein Nachtschutzgebiet unterteilt. Die Teilvollzugsgebiete decken lediglich die Verkehrsmengen des derzeit betriebenen Flughafens Berlin-Schönefeld ab, nicht die Verkehrsmenge des BER. Hierbei wurde von den Flugbewegungszahlen der 6

verkehrsreichsten Monate des Jahres 2013 ausgegangen und ein Zuschlag von 5 % angenommen (Vgl. „Bericht zur Durchführung von Fluglärmrechnungen zur Nutzung der Südbahn des Flughafens BER für den Flugbetrieb von SXF“ der AVIA Consult GmbH vom 20.12.2013). Deshalb ist generell von einem verminderten Geräuschemissionsaufkommen auszugehen, was letztendlich zu verkleinerten Lärmkonturen gegenüber der Planfeststellung führt.

Die Teilvollzugsgebiete liegen überwiegend innerhalb der Schutzgebiete des Planfeststellungsbeschlusses und der ermittelten Gebiete aus der Prozessklärung des MIL vom 21.09.2011. Die Gebiete umfassen zumindest teilweise die Ortslagen von Schulzendorf, Schönefeld, Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Dahlewitz, und Berlin-Schmöckwitz. Durch die Umsetzung der Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses zum passiven Schallschutz soll innerhalb dieser Gebiete sichergestellt werden, dass im Rauminnern mindestens die von der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der prognostizierten Lärmbelastungen definierten fachplanerischen Grenzen für die Schutzziele der ungestörten Kommunikation am Tage und des ungestörten Schlafes in der Nacht eingehalten werden. D.h., dass Ansprüche der Eigentümer von Wohneinheiten innerhalb dieser Teilvollzugsgebiete von der FBB in Vorbereitung auf die temporäre Teilinbetriebnahme der Südbahn prioritär bearbeitet werden, der Höhe nach jedoch diejenigen Kosten für bauliche Maßnahmen ersetzt, bzw. Entschädigungszahlungen erhalten, die dem Gesamtbetrieb des BER entsprechen, so wie er im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt ist.

Die FBB hat zur Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen innerhalb der Teilvollzugsgebiete mit Schreiben vom 10.10.2014 eine Abschlussdokumentation vorgelegt, welche den Bearbeitungsstand am 29.09.2014 (6 Monate vor dem beantragten Beginn der Maßnahme) bei der Erfüllung geltend gemachter Ansprüche darstellt. Innerhalb der Teilvollzugsgebiete waren für 4.305 Wohneinheiten rechtzeitig Anträge auf Gewährung baulichen Schallschutzes gestellt worden. Die Dokumentation weist die Abarbeitung von 2.993 Wohneinheiten aus. Von den danach noch offenen Fällen erweisen sich aus behördlicher Sicht jene Nichterledigungen als problematisch, die nicht durch die Antragsteller zu vertreten sind. Davon sind nach der Dokumentation der FBB insgesamt 217 Wohneinheiten betroffen, von zwischenzeitlich (zum Stichtag 30.11.2014) 130 Wohneinheiten durch Versendung einer Anspruchsermittlung abgearbeitet wurden, sodass noch 87 Wohneinheiten verbleiben, die nach den oben genannten Maßstäben nicht abschließend bearbeitet worden sind. Die darüber hinaus ca. 1.100 unerledigten Fälle, deren Nichterledigung der FBB nach eigenen Angaben nicht zuzurechnen ist, werden derzeit noch mit Blick auf die mitgeteilten Ursachen einer behördlichen Prüfung unterzogen. Im Übrigen hat die Genehmigungsbehörde bei den übrigen Fällen die Aussage der FBB, dass diese aus von ihr nicht zu vertretenden Gründen nicht bearbeitet werden konnten, stichprobenhaft überprüft. Danach ist der überwiegende Teil dieser Fälle nachvollziehbar. Lediglich in wenigen Fällen waren die vorgelegten Vorgangsakten nicht hinreichend schlüssig.

Im Ergebnis ist damit festzuhalten, dass die FBB die Erreichung des Ziels der umfassenden Herstellung des baulichen Schallschutzes noch nicht vollständig ermöglicht hat.

Obwohl noch Anspruchsermittlungen für baulichen Schallschutz durch die FBB zu erarbeiten sind, hat es die Behörde nach einer Abwägung der widerstreitenden Interessen für verhältnismäßig gehalten, die Entscheidung zur Gestattung der Betriebsaufnahme schon zum jetzigen Zeitpunkt zu treffen, dabei aber der FBB im Interesse der Gewinnung weiterer Zeit für die Umsetzung des baulichen Schallschutzes bei den vom Flugbetrieb dann erstmals Betroffenen eine Verschiebung des Beginns der Sanierungsmaßnahme vom beantragten 29.03.2015 auf den 02.05.2015 aufzugeben. Maßgeblich hierfür waren die folgenden Erwägungen:

Bezüglich der Dringlichkeit der Maßnahme wird auf die Ausführungen zur Notwendigkeit der vollständigen Durchführung der Sanierung im Jahr 2015 unter Nr. III.4 verwiesen. Eine weitere Verschiebung der Maßnahme über den 02.05.2015 hinaus hätte die Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme ernsthaft gefährdet. Dies ergibt sich aus den zeitlichen Zwangspunkten bei der vorliegenden Bauablaufplanung. Bei einer kalkulierten Dauer der Baumaßnahme von ca. 6 Monaten wäre anderenfalls das Risiko witterungsbedingter Unwägbarkeiten zu groß, da der Abschluss der Arbeiten bis zu den Wintermonaten 2015/2016 nicht sichergestellt werden könnte. Dies ergibt sich daraus, dass die abschließenden Arbeiten (Aufbringen des Anti-Skid-Belags und Markierungen) unbedingt bei Temperaturen über dem Gefrierpunkt stattfinden müssen. Eine längerfristige Unterbrechung der Sanierungsmaßnahme in Folge von Frosteinbrüchen würde nicht nur einen erheblichen baulichen Mehraufwand bedeuten, sondern auch flugbetrieblich kaum lösbare Probleme mit sich bringen, da die verlängerten und teilweise provisorisch über die Baustelle führenden Rollwege mit den vor der erst später kommenden Schließung des Verkehrsflughafens Tegel am Standort Schönefeld zur Verfügung stehenden Winterdienstmitteln der FBB nicht mehr sicher in Betrieb gehalten werden könnten.

Selbst wenn trotz erheblicher Anstrengungen der FBB und ungeachtet einer umfassenden behördlichen Aufsicht die grundsätzlich für erforderlich gehaltenen Maßnahmen des baulichen Schallschutzes zum Zeitpunkt einer temporären Teilinbetriebnahme der Südbahn noch nicht vollständig umgesetzt sein sollten, so sind die Lärmbetroffenen hierdurch nicht schutzlos gestellt. Aufgrund der reinen Ersetzungsfunktion der Südbahn für die sanierungsbedingt außer Betrieb genommene Nordbahn wird die zu erwartende Lärmbelastung nicht das gegenwärtig im Umfeld der Nordbahn hinzunehmende Maß übersteigen. Die Zahl der durch den Ersatzflugbetrieb Betroffenen wird deutlich kleiner sein. Durch die Anwendung der Betriebsregelungen für den Nachtflug nach Maßgabe des Hinweises unter Ziffer II. 1. dieses Bescheides wird - als Maßnahme aktiven Lärmschutzes - gegenüber der jetzigen Situation eine deutlich geringere Belastung zur Nachtzeit eintreten. So ist sichergestellt dass während der Nachtkernzeit (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) keine und während der Nachtrandzeiten (22:00 Uhr bis 24:00 Uhr, 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr) nur eingeschränkte Flugbewegungszahlen gestattet sind. Schließlich ist auch zu berücksichtigen, dass die Schutzauflagen des Planfeststellungsbeschlusses sich auf den prognostizierten Flugbetriebs des vollständig ausgebauten BER richten, während der eingeschränkte Ersatzbetrieb auf der Südpiste nur wenig mehr als ein Zehntel davon ausmachen wird. So lag der Planfeststellung für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld für die hier maßgeblichen

sechs verkehrsreichsten Monate die Erwartung von bis zu 195032 Flugbewegungen ohne Berücksichtigung der Hubschrauberflüge zugrunde, wohingegen für den Flughafen Schönefeld zur Bestimmung der Teilvollzugsgebiete eine Flugbewegungszahl von 36.124 ohne Hubschrauberflüge entsprechend den Berechnungen der Firma AVIA Consult ermittelt. Diese Zahl wird sich in Folge der dort nicht berücksichtigten Anwendung der Nachtflugregelungen während des temporären Flugbetriebs auf der Südbahn weiter reduzieren. Aus diesen Gründen ist bezüglich der Umsetzung der Schutzauflagen nicht der gleiche Maßstab anzusetzen, wie dies bei der Gesamteinbetriebnahme des BER der Fall wäre.

Die Genehmigungsbehörde wird auf die kontinuierliche Fortführung der Maßnahmen zum baulichen Schallschutz durch die FBB hinwirken und die Erledigung der fälligen, aber noch nicht erfüllten Ansprüche im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeit weiterhin überwachen. Dies umfasst eine quantitative und qualitative Prüfung der Fallzahlen. Zur Sicherstellung dieser Aufsichtstätigkeit dienen u. a. die unter Ziffer I.4. verfügbaren Nebenbestimmungen.

Die Berechtigten haben ihre Ansprüche weiterhin eigenverantwortlich gegenüber der FBB geltend zu machen. Dabei hat die FBB mittels eines qualifizierten Beschwerdemanagements sicherzustellen, dass sie jederzeit über mögliche Probleme bei der Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen informiert ist. Auftretenden Problemen ist dabei von der FBB ohne schuldhaftes Zögern durch geeignete Maßnahmen entgegenzutreten, sodass in jedem Einzelfall eine schnellstmögliche Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen sichergestellt ist.

Der Genehmigungsbehörde obliegt es zwar nicht, jeden Einzelfall zu regulieren. Wenn sich allerdings zeigt, dass die FBB die ihr obliegenden Aufgaben nicht erfüllt und dadurch deren Zielstellung grundsätzlich verfehlt, wird die LuBB weiterhin im Wege der Vollzugsaufsicht tätig werden.

Die in den Auflagen getroffenen Festsetzungen zur Berichts- und Mitwirkungspflicht der FBB dienen unmittelbar der Sachverhaltsermittlung der Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer Aufsicht. Die Genehmigungsbehörde kann so bei begründetem Verdacht einzelne Fälle gegebenenfalls unter Hinzuziehung des nötigen Sachverständigen auf ihre Übereinstimmung mit den geforderten Zielen des passiven Schallschutzes überprüfen und damit grundsätzliche Verfehlungen der FBB bei der Erfüllung der Auflagen entgegenwirken. Die Genehmigungsbehörde behält sich ausdrücklich den Widerruf dieses Bescheids vor, sollte sich die FBB entgegen der ausdrücklichen Aufforderung der Mitwirkung bei der Umsetzung der Schutzauflagen verweigern. In diesem Fall ist davon auszugehen, dass die FBB die ihr auferlegte Verpflichtung zur Minderung der mit dem Vorhaben verbundenen negativen Auswirkungen auf die Drittbetroffenen nicht hinreichend erfüllt.

## 6. Sonstige Beteiligte

Die Fluglärmkommission hat sich in ihren Sitzungen vom 18.11.2013 und vom 17.02.2014 sowie am 24.11.2014 mit dem Vorhaben befasst und die Genehmigungsbehörde durch Mehrheitsbeschluss vom 17.02.2014 dahingehend beraten, die Gestattung der ersatzweisen Inbetriebnahme der Südbahn nur erfolgt, wenn der zugesagte passive Schallschutz tatsächlich gegeben ist. Die Genehmigungsbehörde folgt der Empfehlung aus diesem Beschluss nicht und weist mit Blick auf ihre Begründungspflicht aus § 32b Abs. 3 LuftVG auf die unter III.5 dargestellten Gründe für die Gestattung der ersatzweisen befristeten eingeschränkten Inbetriebnahme ab 02.05.2015 im Umfang dieses Bescheids hin.

Der Fluglärmschutzbeauftragte für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld hat mit Schreiben vom 07.11.2014 zum Vorhaben Stellung genommen. Er hat sich darin nicht gegen die Durchführung des Vorhabens gewendet, jedoch darauf hingewiesen, dass durch das gewählte Betriebsmodell verursachte Lärmehbelastungen für die Anwohner der Südbahn unbedingt zu vermeiden sind. Darüber hinaus hat er darauf hingewiesen, dass von der FBB verursachte Fehler bei der Bearbeitung des passiven Schallschutzes nicht zu Lasten der Anspruchsberechtigten gehen dürfen und dafür weitere Betriebsbeschränkungen oder eine Reduzierung der Belastung in anderer Weise vorzuhalten sind. Auch insoweit ist auf die unter III.5 dargestellte Begründung zu verweisen.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung haben sich im Rahmen ihrer Beteiligung nicht gegen die Durchführung des Vorhabens mit Beginn am 02.05.2015 gewendet. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat erklärt, diesen Bescheid als Grundlage für die Fortführung des Verfahrens zur Festsetzung der für den Flugbetrieb auf der Südbahn benötigten Flugverfahren zu nehmen.

Den aus Anlass der Beteiligung von der Genehmigungsbehörde für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel zur Vermeidung der vorzeitigen Schließung des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel geltend gemachten Belangen wurde Rechnung getragen.

## 7. Begründung der Nebenbestimmungen

### a. Allgemeines

Die unter Ziffer I. 4. des Bescheids verfügten Nebenbestimmungen beruhen auf § 36 Abs. 2 VwVfG. Sie waren ohne besondere gesetzliche Ermächtigung zulässig, weil der zu erlassende Verwaltungsakt in das pflichtgemäße Ermessen der Behörde gestellt ist. Sie sind dem Umstand geschuldet, dass der erlassene Bescheid den Eintritt seiner Rechtsfolgen notwendigerweise an die Erfüllung bestimmter Bedingungen knüpfen musste und die Behörde auf weitere Entwicklungen im Zusammenhang mit der temporären Teilinbetriebnahme flexibel zu reagieren hat.

b. Begründung von Auflagen gem. Nr. I.4.d.

*Auflage i:*

Mit der sonstigen Auflage i wird berücksichtigt, dass ein wesentlicher Bestandteil der Entscheidung zur Gestattung der Betriebsaufnahme von Flugplatzanlagen bzw. von Teilen von Flugplatzanlagen die Feststellung ist, inwiefern die Anlage und Ausrüstung entsprechend den Festlegungen der Planfeststellung und der luftrechtlichen Genehmigung angelegt wurde und die organisatorischen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen für einen sicheren Flugbetrieb gegeben sind.

Entsprechend den Regelungen in Artikel 11 Abs. 1 der VO (EU) Nr. 139/2014 sind zum 06.03.2014 luftrechtliche Vorschriften der Europäischen Union hinsichtlich sicherheitsrelevanter Aspekte für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen in Kraft getreten. Damit stellen die Bestimmungen der Basisvorschrift VO (EG) Nr. 216/2008 sowie der Durchführungsvorschrift VO (EU) Nr. 139/2014 unmittelbar wirksames und verbindliches Luftrecht dar.

Für die Teile der Flugplatzanlage entsprechend Genehmigung nach § 6 LuftVG, die im Zusammenhang mit den erforderlichen Sanierungsarbeiten an der Start- und Landebahn 07L / 25R (Nordbahn) erstmalig in Betrieb genommen werden sollen, sind unter Berücksichtigung von Artikel 11 Abs. 4 VO (EU) Nr. 139/2014 die Anhänge III (Organisatorische Anforderungen an den Flugplatzbetreiber) und VI (Betriebliche Anforderungen an Flugplätze) maßgeblich bei der Beurteilung der Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb zu berücksichtigen.

Zwar wurden bereits in den Jahren 2011 und 2012 Abnahmeprüfungen im Zusammenhang mit der im Juni 2012 beabsichtigten Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg durchgeführt, jedoch konnte eine Entscheidung über die Gestattung der Betriebsaufnahme nicht getroffen werden. Insofern sind die Übergangsregelungen nach Artikel 6 der VO (EU) Nr. 139/2014 im vorliegenden Fall nicht anwendbar. In der Folge sind Entscheidungen zur Inbetriebnahme neu angelegter bzw. wesentlich geänderter Flugplatzanlagen unter Beachtung von ADR.OR.B.005 (Zulassungsverpflichtung für Flugplätze und Flugplatzbetreiber) ab dem 01.01.2015 im Ergebnis eines Zertifizierungsverfahrens zu treffen. Voraussetzung für die Inbetriebnahme ist damit ein Zeugnis nach Artikel 8a der VO (EG) Nr. 216/2008, mit dem die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach Anlage Va VO (EG) Nr. 216/2008 hinsichtlich der Flugplatzanlage sowie der Ausrüstung und Organisation, die für den Betrieb unter den gegebenen Bedingungen der Betriebsabwicklung über die Start- und Landebahn 07R / 25L benötigt wird, bescheinigt wird.

*Auflage ii:*

Die erneute Gestattung der Betriebsaufnahme nach § 44 LuftVZO auf der Start- und Landebahn 07L / 25R (Nordbahn) wird erforderlich, weil entsprechend Antrag der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH unter Beachtung des erheblichen Umfangs der erforderlichen Sanierungsarbeiten die Entscheidung des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 23.04.2012 zur Gestattung der Betriebsaufnahme mit vorliegendem Bescheid aufgehoben wird.

Die Regelungen zur erforderlichen Änderung bzw. Erweiterung des Zeugnisses nach Artikel 8a der VO (EG) Nr. 216/2008 ergeben sich ebenso aus dem Sachverhalt, dass nach Abschluss der Sanierungsarbeiten eine vollständige Beurteilung der der Anlage und Ausrüstung sowie der erneut anzupassenden organisatorischen und betrieblichen Verfahren unter Beachtung der Standards nach VO (EU) Nr. 139/2014 erforderlich wird. Im Einzelnen wird dazu auf vorstehende Begründung zur Auflage i verwiesen.

**8. Teilablehnung**

Mit vorliegendem Bescheid ist insoweit eine teilweise Ablehnung des Antrags auf Gestattung der Betriebsaufnahme verbunden, als dieser die Betriebsaufnahme nicht antragsgemäß bereits zum 29.03.2015 zulässt, sondern hiervon abweichend aus den unter III.5 dargelegten Gründen erst zum 02.05.2015. Zu diesem Umstand wurde die FBB mit Schreiben vom 25.11.2014 gesondert angehört. Eine Rückäußerung der FBB erfolgte durch Schreiben vom 01.12.2014 sowie eine im Anschluss daran am selben Tag geführtes Telefonat mit dessen Unterzeichner. Im Ergebnis kam die Behörde zu der Überzeugung, dass eine die verfügte Verschiebung des Inbetriebnahmetermins nicht zu einer unzumutbaren Störung der Bauablaufplanung führt, insbesondere auch nicht zur Unmöglichkeit der Gesamtmaßnahme. Der erstmals geltend gemachte zusätzliche Zeitbedarf für Vor- und Nacharbeiten erscheint wenig überzeugend und ist aus den bisher dazu eingereichten Unterlagen nicht erkennbar gewesen und auch durch das Schreiben vom 01.12.2014 nicht substantiiert worden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass der ursprünglich Ende 2013 gestellte und am 30.06.2014 modifizierte Ausgangsantrag von vornherein den Sanierungsbeginn erst am 01.07.2014 vorsah, so dass dann deutlich weniger als 6 Monate zur Verfügung gestanden hätten.

Demgegenüber erweist sich die vom Antrag abweichende spätere Zulassung als erforderlich und angemessen, um den berechtigten Belangen Drittbetroffener Rechnung zu tragen und insbesondere noch so viel baulichen Schallschutz herzustellen, wie möglich. Dabei wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass auch für die Anspruchsberechtigten Gelegenheit bestehen soll, bestimmte bauliche Maßnahmen außerhalb der Winterzeit durchzuführen. Maßgeblich für die Verschiebung des Termins war auch der Umstand, dass die FBB zahlreiche anspruchsberechtigte „Neubauten“ bewusst von einer termingerechten Bearbeitung ausgenommen hatte, obwohl sie mit Schreiben vom 04.07.2014 - mehrere Wochen nach wiederholter mündlicher Aufklärung über die rechtliche Lage - von der behördlichen

Rechtsauffassung hinsichtlich der Anspruchsberechtigung der einschlägigen „Stichtagsfälle“ Kenntnis hatte.

## 9. Hinweis zum Nachtflugbetrieb

Rechtsgrundlage für die Errichtung der Südbahn ist im Wesentlichen der Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 in seiner gegenwärtigen Fassung. Den rechtlichen Rahmen des Betriebs bildet demgegenüber die jeweils geltende Genehmigung nach § 6 LuftVG. Bereits der Planfeststellungsbeschluss wie auch der nachfolgende Planergänzungsbeschluss vom 20.10.2009 enthalten relativ detaillierte Festsetzungen zu betrieblichen Fragen, insbesondere zu Nachtflugbetriebsbeschränkungen. Diese Regelungen waren nicht nur gemäß § 8 Abs. 4 S. 1 LuftVG rechtlich zulässig, sondern nach der Rechtsprechung des BVerwG unter dem Gesichtspunkt des aktiven Schallschutzes auch zwingend geboten. Das durch die Planfeststellungsbehörde seinerzeit entwickelte Lärmschutzkonzept bildete überhaupt erst die rechtliche Voraussetzung dafür, dass am Standort Berlin-Schönefeld der Ausbau des Verkehrsflughafens - die Errichtung der heutigen Südbahn eingeschlossen - zugelassen werden konnte. Enthält aber bereits der Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des planungsrechtlichen Gebots der Konfliktbewältigung die maßgeblichen betrieblichen Regelungen, so muss die Genehmigung gemäß § 6 Abs. 4 S. 1 LuftVG an das Ergebnis der Planfeststellung angepasst werden (s. a. Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum Luftverkehrsgesetz - Stand Juni 2013 - § 6 Rn. 81). Dies ist mit der bereits genannten Änderung und Neufassung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vom 27.03.2012 geschehen. Die darin enthaltenen Nachtflugbeschränkungen beruhen grundlegend auf den Vorgaben des BVerwG, welche durch den Planergänzungsbeschluss vom 20.09.2009 umzusetzen waren.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Flughafenausbau beinhaltet ein in seiner heutigen Fassung kohärentes Lärmschutzkonzept, welches im Wesentlichen auf Maßnahmen des aktiven und des passiven Lärmschutzes beruht. Auch die FBB stellt nicht in Frage, dass innerhalb sogenannter Teilvollzugsgebiete den dortigen Lärmbetroffenen bereits zum Zeitpunkt einer temporären Teilinbetriebnahme dasjenige Maß an baulichem Schallschutz zu gewähren ist, auf welches sie nach dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss einen einklagbaren Anspruch haben. Für den aktiven Lärmschutz (Flugbetriebsbeschränkungen) gelten keine anderen Gesetzmäßigkeiten, als für den passiven (baulichen) Schallschutz.

Nach Abschnitt XI. der Änderung und Neufassung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vom 27.03.2012 unterliegt der Flugbetrieb *ab Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn* den dort näher bezeichneten Einschränkungen. Zu Recht wies die FBB im Verfahren darauf hin, dass diese Änderung der Betriebsgenehmigung im Vorfeld der ursprünglich für dasselbe Jahr geplanten vollständigen Inbetriebnahme erging. Aber auch wenn das nunmehr aktuelle Szenario einer temporären Teilinbetriebnahme der Südbahn beim damaligen Erlass der Genehmigung noch keine Berücksichtigung finden konnte, so beansprucht deren insoweit eindeutige Regelung auch unter

geänderten Rahmenbedingungen Gültigkeit. Eine wie auch immer geartete Nutzung der Südbahn führt gegenüber der Situation mit ausschließlich Nordbahnbetrieb zu erhöhten Fluglärmbelastungen bei den Flughafenwohnern der Südbahn, dem gilt es Rechnung zu tragen.

Etwas anderes ergibt sich weder aus der Anpassungsgenehmigung vom 06.03.2013 noch aus dem Bescheid vom 12.04.2013. Die Anpassungsgenehmigung trifft lediglich die Klarstellung, dass der Flugbetrieb *bis zur Inbetriebnahme der planfestgestellten neuen Südbahn den örtlichen Flugbeschränkungen am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld* unterliegt. Dies steht nicht im Widerspruch zu der behördlichen Rechtsauffassung. Etwas Gegenteiliges lässt sich auch nicht aus dem Bescheid vom 12.04.2013 herleiten. Dieser Bescheid modifiziert allein die in der Anlage zur Anpassungsgenehmigung vom 06.03.2013 geregelten Flugbeschränkungen am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld. Die darin enthaltene Formulierung „*Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn entsprechend Planfeststellungsbeschluss*“ kann bei verständiger Würdigung nicht in dem Sinne verstanden werden, dass die in Rede stehenden Nachtflugbeschränkungen lediglich dann zum Tragen kommen, wenn bei Inbetriebnahme der Start- und Landebahn eine hundertprozentige Übereinstimmung mit dem planfestgestellten Endzustand gegeben wäre. Weder zwingt der Wortlaut zu einer solchen Auslegung, noch finden sich entsprechende Anhaltspunkte in der Begründung des Bescheids.

Mit dem Ablauf der befristeten Teilinbetriebnahme der Südbahn und ab der Wiederinbetriebnahme der Nordbahn sind die für sie bis zur Gesamtinbetriebnahme des Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg bestehenden Nachtflugregelungen (Anlage gem. Abschnitt XI Nr. 1 Satz 1 der Betriebsgenehmigung) anzuwenden.

#### **IV. Kostenentscheidung**

Die Festsetzung der Kosten gemäß Ziffer V. 4. a. des Gebührenverzeichnisses zur LuftkostV (Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftkostV) bleibt dem Freigabeattest nach erfolgter technischer Abnahme vorbehalten.

#### **V. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, Mittelstraße 9, 12529 Schönefeld einzulegen.

Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden. In diesem Fall ist das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes zu versehen. Bei der

Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten, die im Internet unter [www.LBV.Brandenburg.de/media/QES\\_technische\\_Rahmenbedingungen.pdf](http://www.LBV.Brandenburg.de/media/QES_technische_Rahmenbedingungen.pdf) aufgeführt sind.

Mit freundlichen Grüßen

  
Wolfgang Fried

Anlage(n): 1