



# Gesetz- und Verordnungsblatt

für das Land Brandenburg  
**Teil II – Verordnungen**

<b>14. Jahrgang</b>	<b>Potsdam, den 14. November 2003</b>	<b>Nummer 27</b>
---------------------	---------------------------------------	------------------

Datum	Inhalt	Seite
28.10.2003	Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung.....	594

## Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung

Vom 28. Oktober 2003

Auf Grund des Artikels 8 Abs. 6 des Landesplanungsvertrages in Verbindung mit Artikel 1 Abs. 1 des Gesetzes zu dem Landesplanungsvertrag vom 20. Juli 1995 (GVBl. I S. 210) und § 4 des Brandenburgischen Landesplanungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Dezember 2002 (GVBl. 2003 I S. 9) verordnet die Landesregierung im Benehmen mit dem Ausschuss für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landtages:

### § 1

Der Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS), der als Anlage zu dieser Verordnung veröffentlicht wird, ist Bestandteil dieser Verordnung. Er besteht aus textlichen und zeichnerischen Festlegungen [Karte „Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)“ im Maßstab 1 : 100 000].

### § 2

Der Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung wird im Land Brandenburg bei der gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg sowie bei den Landkreisen, kreisfreien Städten, amtsfreien Gemeinden und Ämtern, auf deren Bereich sich die Planung erstreckt, zur Einsicht für jedermann niedergelegt.

### § 3

Diese Verordnung tritt am 15. November 2003 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung über den gemeinsamen Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen vom 18. März 1999 (GVBl. II S. 262) außer Kraft.

Potsdam, den 28. Oktober 2003

Die Landesregierung  
des Landes Brandenburg

Der Ministerpräsident

Matthias Platzeck

Der Minister für Landwirtschaft,  
Umweltschutz und Raumordnung

Wolfgang Birthler

## Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)

### Inhaltsverzeichnis

<b>I Planungsanlass</b> .....	595
<b>II Gesetzliche Grundlagen, Verhältnis zu anderen Planungen, räumlicher Geltungsbereich</b> .....	595
II.1 Gesetzliche Grundlagen .....	595
II.2 Verhältnis zu anderen Planungen.....	595
II.3 Räumlicher Geltungsbereich .....	595
<b>III Festlegungen</b> .....	596
<b>IV Begründungen</b> .....	598
1 Ausgangslage.....	598
2 Bedarf .....	598
2.1 Verkehrspolitische Anforderungen aus der Sicht des Bundes .....	598
2.2 Verkehrspolitische Anforderungen der Länder Berlin und Brandenburg.....	599
2.3 Erwartete Bedarfssteigerungen.....	599
3 Kapazitäten des vorhandenen Flughafensystems .....	600
4 Standortanforderungen an die künftige Luftverkehrsanbindung der Region Berlin-Brandenburg .....	600
4.1 Anforderung 1: Enge räumliche Beziehung zum Hauptaufkommens- gebiet .....	600
4.2 Anforderung 2: Konzentration des Luftver- kehrs auf einen Standort.....	600
4.3 Anforderung 3: Verkehrliche Einbindung.....	601
4.4 Anforderung 4: Verminderung von räumlichen Nutzungskonflikten und Ver- besserung der Umweltbilanz ...	601
4.5 Anforderung 5: Nutzung bzw. Schaffung wirt- schaftlicher Entwicklungs- potenziale und -impulse .....	601
5 Bilanzierende Standortbeurteilung .....	602
5.1 Prüfung und Bewertung der Anforderungen .....	602
5.2 Stadtferne Standortoptionen .....	603
5.3 Stadtnahe Standortoptionen.....	604
5.4 Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrsflughäfen.....	604
5.4.1 Kapazitätserweiterungen bei drei bestehenden Standorten.....	604

5.4.2	Kapazitätserweiterungen am Standort Berlin-Tempelhof als alleiniger Standort .....	605
5.4.3	Kapazitätserweiterungen am Standort Berlin-Tegel als alleiniger Standort.....	605
5.4.4	Kapazitätserweiterungen am Standort Schönefeld .....	605
5.4.4.1	Technische Realisierung .....	605
5.4.4.2	Flächenbilanz.....	606
5.4.4.3	Lärmbelastungen .....	606
6	Abschließende Gesamtbetrachtung .....	607

## V FFH-Verträglichkeit des LEP FS..... 612

### I Planungsanlass

Das OVG Frankfurt (Oder) hat auf Grund von Klagen Brandenburger Gemeinden aus der Rechtsverordnung der Landesregierung Brandenburg über den gemeinsamen Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin vom 2. März 1998 (LEP eV) den Plansatz Z 6.5.1 zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld für nichtig erklärt mit der Begründung, dass diese planerische Festlegung erst nach Abschluss der Beteiligung – zu einem hinsichtlich des Flughafenausbaues in Berlin-Schönefeld vorher neutraleren Plansatz – in den Plan hereingenommen worden sei und dass zu dieser inhaltlichen Einengung der Handlungsrichtung dann keine erneute Beteiligung stattgefunden habe.

Weiterhin wurde bemängelt, dass dieses Ziel der Raumordnung zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld auch keine ausreichende Begründung der Ausbaubescheidung und der hierzu vorgenommenen Abwägung der zu berücksichtigenden raumordnerischen Belange enthalte.

Da die bisherige raumordnerische Sicherung des Flughafenausbaues auf ein verflochtenes Regelungssystem zwischen dem hochstufigen gemeinsamen Landesentwicklungsprogramm § 19 Abs. 11 (LEPro), einer weitgehend gleichlautenden Regelung im Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum (Z 6.5.1 LEP eV) und einer wiederum auf die beiden vorgenannten Festlegungen Bezug nehmenden weiteren Konkretisierung im Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen (LEP SF) fußt, besteht nunmehr der Bedarf, die landesplanerischen Grundlagen zur Flughafenentwicklung neu zu fassen.

## II Gesetzliche Grundlagen, Verhältnis zu anderen Planungen, räumlicher Geltungsbereich

### II.1 Gesetzliche Grundlagen

Aufgabe des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) ist die landesplanerische Standortsicherung für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld. Rechtsgrundlage ist Artikel 8 des Landesplanungsvertrages (LPIV). Danach können Landesentwicklungspläne auch für sachliche und räumliche Teilabschnitte aufgestellt werden und auf der Grundlage des gemeinsamen Landes-

entwicklungsprogrammes der Länder Berlin und Brandenburg weitere Grundsätze und Ziele festlegen.

### II.2 Verhältnis zu anderen Planungen

Durch den LEP FS wird der LEP eV insbesondere in folgenden Punkten geändert:

- Die mit dem LEP FS neu festgelegte Flughafenfläche ersetzt die bisherigen Freiraumfestlegungen und betroffenen Siedlungsbereiche des LEP eV an dieser Stelle (vgl. Siedlungsbereich von Schönefeld und Diepensee in der zeichnerischen Darstellung).
- Die Verkehrskorridore für Straßen und Schienen schränken die betreffenden Freiraumfestlegungen des LEP eV ausschließlich zur Sicherung des Verkehrsausbauens und bis zu deren endgültiger Planfeststellung ein.
- Die Planungszonen Siedlungsbeschränkung I und II modifizieren und ergänzen für die betroffenen Gebiete die Festlegung als potenzieller Siedlungsbereich für die Funktion Wohnen und besonders lärmschutzbedürftige Nutzungen im Bereich der Überlagerungen mit den Planungszonen.
- Die Planungszone Bauhöhenbeschränkung konkretisiert mit den Angaben für die zulässige Bauhöhe die Ziele für die Siedlungsentwicklung im betreffenden Raum.
- Der LEP eV wird außerdem durch die Plansätze 10 und 11 sowie 14 und 15 dieses Planes geändert.

Für das Land Brandenburg:

Mit der Festlegung in Z 1 werden auf Grundlage von § 3 Abs. 2 BbgLPIG entsprechende oder widersprechende Ziele in § 3 Abs. 1 Nr. 11, insbesondere Satz 8 BbgLPIG, ersetzt. In Bezug auf § 3 Abs. 1 Nr. 11 Satz 7 und Nr. 12 BbgLPIG stellt die Festlegung Z 1 eine Anwendung und Konkretisierung der im BbgLPIG allgemein formulierten Vorgaben, u. a. zur Inanspruchnahme von Freiflächen für Infrastruktureinrichtungen, dar.

### II.3 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des gemeinsamen LEP FS ist wegen der gesamtträumlichen Bedarfsbefriedigung mit ausreichenden Luftverkehrskapazitäten der Gesamttraum der Länder Berlin und Brandenburg.

Hinsichtlich raumkonkreter Festlegungen beziehen sich die zeichnerisch dargestellten raumordnerischen Ziele und Grundsätze der Raumordnung auf Berlin (Bezirke Treptow-Köpenick, Neukölln, Tempelhof-Schöneberg)

und folgende Gemeinden im Land Brandenburg:

aus dem Landkreis Oder-Spree: die Gemeinde Gosen-Neu Zittau;

aus dem Landkreis Teltow-Fläming: die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Ludwigsfelde, Rangsdorf;

aus dem Landkreis Dahme-Spreewald: die Gemeinden Diepensee, Eichwalde, Königs Wusterhausen, Mittenwalde, Schönefeld, Schulzendorf, Zeuthen.

### III Festlegungen

Z = beachtungspflichtiges Ziel,

G = abwägungspflichtiger Grundsatz.

Die Festlegungen in der zeichnerischen Darstellung im Maßstab 1 : 100 000 betreffen:

- die bisherige und die künftig zusätzliche Flughafenfläche Berlin-Schönefeld,
- eine Planungszone Bauhöhenbeschränkung im Umfeld des künftigen Flughafens Berlin-Schönefeld,
- die Planungszone Siedlungsbeschränkung I und Siedlungsbeschränkung II im Umfeld des künftigen Flughafens Berlin-Schönefeld,
- Trassen und Korridore zur Verkehrsanbindung des Flughafens im Umfeld des künftigen Flughafens Berlin-Schönefeld.

Weiterhin sind in die Planzeichnung nachrichtliche Darstellungen übernommen worden, die für das Verständnis der räumlichen Zusammenhänge unverzichtbar sind. Die Verkehrsverbindungen müssen dargestellt werden, weil sie sich noch in der Planung befinden und zum Teil Korridore zur Sicherung der Flughafenanbindung darstellen. Nachrichtlich dargestellt sind die Trassen der A 113 (neu) und der B 96 (neu).

#### Z 1

Zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfes der Länder Berlin und Brandenburg ist der Flughafen Berlin-Schönefeld weiter zu entwickeln. Mit Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld sind die Flugplätze Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof zu schließen und ihre Flächen einer anderen Nutzung zuzuführen.

#### Z 2

Für die Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld ist die Flughafenfläche entsprechend der zeichnerischen Darstellung von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten.

#### Z 3

Zur Gewährleistung der Standortsicherung ist eine Planungszone Bauhöhenbeschränkung in der zeichnerischen Darstellung festgelegt, in der keine Vorhaben geplant werden dürfen, die die Hindernisfreiheit des Flugbetriebes und damit auch die

Flugsicherheit beeinträchtigen können. In der zeichnerischen Darstellung ist die maximale Bauhöhe eingetragen (zulässige Höhe über N. N.).

#### Z 4

Zur Gewährleistung der Standortsicherung ist eine Planungszone Siedlungsbeschränkung I in der zeichnerischen Darstellung festgelegt, in der neue Flächen und Gebiete für Wohnnutzungen und/oder besonders lärmschutzbedürftige Einrichtungen nicht geplant werden dürfen.

#### Z 5

Zur Gewährleistung der Standortsicherung ist eine Planungszone Siedlungsbeschränkung II in der zeichnerischen Darstellung festgelegt, in der neue Flächen und Gebiete für Wohnnutzungen nicht geplant werden dürfen. Die Ausweisung von Flächen und Gebieten für Wohnnutzungen ist ausnahmsweise und nur in geringfügigem Umfang und nur zur Abrundung vorhandener Wohngebiete zulässig, wenn die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde bzw. des Bezirkes nur innerhalb dieser Planungszone möglich ist und ausreichende Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden. Die Planung von besonders lärmschutzbedürftigen Einrichtungen ist nur für den Fall zulässig, dass ein bereits vorhandener Bedarf nicht außerhalb der Planungszone gedeckt werden kann und ausreichende Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

#### Z 6

Die bedarfsgerechte Verkehrsanbindung des Flughafens an das Hauptaufkommensgebiet Berlin, an Potsdam und sonstige Zentren mit oberzentralen Funktionen des Landes Brandenburg ist über die zeichnerisch dargestellten Trassen und Korridore bis zur Inbetriebnahme der Flughafenerweiterung fertig zu stellen.

Dazu sind die Trassen

- der Dresdener Bahn einschließlich der Verbindungskurve zum Südlichen Berliner Außenring,
- zur Verlängerung der U-Bahn-Linie 7,
- zur östlichen Anbindung an die Görlitzer Bahn

und Korridore

- für eine nordwestliche Straßen-/Schienenanbindung an die B 96a bzw. an den Berliner Eisenbahn-Außenring,
- für eine westliche Straßenanbindung an die B 96 (neu),
- für eine östliche Straßenanbindung an die A 113 (neu)

für den bedarfsgerechten Ausbau freizuhalten.

#### G 7

Neben der funktionalen Straßenerschließung muss die Anbindung des Flughafens an den öffentlichen schienengebundenen

Nah- und Fernverkehr eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein. Hierbei ist die Option für die Anbindung der Magnetschwebebahn an den Flughafen offen zu halten.

### G 8

Die Schienenanbindung ist so zu gestalten, dass zwischen dem Flughafen Berlin-Schönefeld und dem Lehrter Bahnhof in Berlin über die Dresdener Bahn eine Reisezeit von maximal 30 Minuten erreicht und eine hohe Taktfrequenz möglich wird.

### G 9

Bei der Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld sind alle rechtlichen Anforderungen, Lärmbeeinträchtigungen durch den Betrieb des Flughafens zu vermeiden und unvermeidbare Lärmbeeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu beschränken, im Rahmen der geltenden Vorschriften auszuschöpfen.

### G 10

Im engeren Wirkungsbereich des Flughafens Berlin-Schönefeld und auf Grund seines Ausbaues besteht infolge der von der Flughafenentwicklung ausgehenden Wachstumsdynamik ein besonderer Handlungsbedarf zu einer abgestimmten Umfeldentwicklung, die sowohl den benachbarten Gemeinden in Brandenburg und Bezirken in Berlin als auch dem Flughafen dient.

Für den engeren Wirkungsbereich wird ein gemeindeübergreifender „Handlungsschwerpunkt Flughafenentwicklung“ festgelegt, der die gemäß Z 5.2 LEP eV u. a. für Altglienicke/Bohnsdorf und gemäß Z 5.3 für die Gemeinde Schönefeld durch Symbol geltende Festlegung als Handlungsschwerpunkt in der Festlegungskarte zum Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin durch die Festlegung eines gemeindeübergreifenden Handlungsschwerpunktes Flughafenentwicklung ergänzt.

Der engere Wirkungsbereich besteht im Land Brandenburg aus folgenden Standortgemeinden und weiteren benachbarten Gemeinden:

Blankenfelde-Mahlow, Diepensee, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Großbeeren, Königs Wusterhausen (nur mit den Ortsteilen Königs Wusterhausen, Niederlehme, Zernsdorf und Wernsdorf), Ludwigsfelde, Mittenwalde (nur mit den Ortsteilen Mittenwalde, Brusendorf, Ragow und Schenkendorf), Rangsdorf, Schönefeld, Schulzendorf, Wildau, Zeuthen

und in Berlin aus folgenden Ortsteilen und -lagen in den Bezirken:

- Treptow-Köpenick: Altglienicke, Adlershof, Bohnsdorf, Grünau, Johannisthal, Müggelheim, Niederschöneweide, Oberschöneweide, Schmöckwitz, Siedlung Karolinenhof,
- Neukölln: Buckow, Rudow,
- Tempelhof-Schöneberg: Lichtenrade und Marienfelde.

### G 11

Für den gemeindeübergreifenden „Handlungsschwerpunkt Flughafenentwicklung“ sind insbesondere folgende Handlungsgründe und Handlungsziele maßgeblich:

#### In Berlin:

- Städtebauliche Neuordnung und stadtökologische Aufwertung,
- Gewerbeflächensicherung und -entwicklung,
- Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur für die Flughafenerschließung,
- Ausgleich flughafeninduzierter Belastungen.

#### In Brandenburg:

- Stärkung der zentralörtlichen Funktion,
- Ausgleich funktionaler Defizite,
- Ausgleich flughafeninduzierter Belastungen,
- Konzentration der Siedlungsentwicklung,
- Ökologisch wirksame Aufwertung der Landschaft,
- Gewerbeflächensicherung und -entwicklung,
- Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur für die Flughafenerschließung.

Die vom Flughafen ausgehenden Entwicklungsimpulse sollen als flughafeninduzierter Bedarf ausgewogen auf den engeren und weiteren Wirkungsbereich ausgerichtet werden. Derartige räumlich ausgewogene und zwischengemeindlich abgestimmte Erfordernisse können auch zu einer behutsamen und schrittweisen bedarfsgerechten Inanspruchnahme von Freiraum mit großflächigem Ressourcenschutz im unmittelbaren Siedlungsanschluss und bei strukturellem Erhalt des Freiraumverbundes herangezogen werden.

### Z 12

Die Gemeinde Diepensee ist sozialverträglich umzusiedeln.

### G 13

Auf gesetzlicher Grundlage unvermeidbare Umsiedlungen einzelner Einwohner auf Grund von Überplanungen, hoher Lärmbetroffenheit oder zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sollen sozialverträglich durchgeführt werden.

### Z 14

Für die Fläche des Flugplatzes Berlin-Tempelhof entfällt in der Festlegungskarte zum Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (Bestandteil der Verordnung über den LEP eV vom 2. März 1998) das Symbol

„bestehender Verkehrsflughafen“ und es erscheint die Flächen-darstellung „Siedlungsbereich“.

## Z 15

Für die Fläche des Flugplatzes Berlin-Tegel entfällt in der Festlegungskarte zum Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (Bestandteil der Verordnung über den LEP eV vom 2. März 1998) das Symbol „bestehender Verkehrsflughafen“. Die in der Karte bisher grau dargestellte Flughafenfläche wird durch eine anteilige Festlegung entsprechend „Freiraum mit besonderem Schutzanspruch“ gemäß Z 2.2.1 LEP eV und entsprechend „Siedlungsbereich“ gemäß Z 1.0.1 LEP eV ersetzt, wobei das Flächenverhältnis zwischen beiden Nutzungen hälftig ist. Zusätzlich wird dieses Gebiet als „Handlungsschwerpunkt“ gemäß Z 5.2 des LEP eV festgelegt.

## IV Begründungen

### Zu Z 1:

#### 1 Ausgangslage

Der Gesamttraum Berlin-Brandenburg verfügt über ein historisch bedingtes, aus der deutschen Teilung entstandenes Flughafensystem, bei dem das Luftverkehrsaufkommen über die drei Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld mit insgesamt sechs Start- und Landebahnen abgewickelt wird.

Bereits vor der Wiedervereinigung Deutschlands war die Situation der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof von großen Belastungen für die Anwohner im Flughafenumfeld und in den unmittelbaren Anflugschneisen geprägt, da diese sich als Flughäfen für das ehemalige West-Berlin inmitten des geschlossenen und großstädtisch dicht bebauten Siedlungskörpers entwickeln mussten. Der Flughafen Berlin-Schönefeld liegt dagegen südlich angrenzend am Rande des Verdichtungsraumes.

Über die drei Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld wurden im Jahr 2001 insgesamt 12,59 Mio. Passagiere befördert (Berlin-Tegel 9,9 Mio., Berlin-Schönefeld 1,92 Mio., Berlin-Tempelhof 0,77 Mio.). Durch die mit dem Flugbetrieb verbundenen Lärmbelastungen sind in den gegenwärtig vorhandenen Lärmkonturen bis 62 dB(A) insgesamt ca. 136 000 Anwohner betroffen (im Umfeld des Flughafens Berlin-Tegel ca. 87 500 Anwohner<sup>1</sup>, Flughafen Berlin-Tempelhof ca. 34 500 Anwohner<sup>2</sup>, Flughafen Berlin-Schönefeld ca. 14 000 Anwohner<sup>3</sup>).

<sup>1</sup> Aktualisierung durch Immissionsschutzbehörde des Landes Berlin auf der Grundlage von Lärmhüllkurven aus dem ROV-Antrag 1994 (Band VIII)

<sup>2</sup> Aktualisierung durch Immissionsschutzbehörde des Landes Berlin auf der Grundlage von Lärmhüllkurven aus dem ROV-Antrag 1994 (Band VIII)

<sup>3</sup> Aktualisierung auf der Grundlage von Lärmhüllkurven aus dem ROV-Antrag 1994 (Band VIII)

Das bestehende Flughafensystem hat durch räumliche Ver- und Aufteilung auf drei Standorte als Quellen der Umweltbelastung aus Luft- und Bodenverkehr eine ungünstigere Umweltbilanz und Nachteile für den Betrieb selbst im Vergleich zur Konzentration des gleichen Verkehrsumfanges an einem einzigen Flughafenstandort.

Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, das vorhandene Flughafensystem zu überprüfen und nachhaltige Verbesserungen vorzunehmen. Für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg als Wirtschaftsstandort, Regierungssitz und Metropolenraum muss der nationale und internationale (interkontinental einschließende) Luftverkehrsbedarf der Bevölkerung, von Wirtschaft, Verwaltung und Politik auch künftig nachfragegerecht und wettbewerbsfähig bedient werden (vgl. § 18 Abs. 1 LEPro). Luftverkehrsverbindungen mit entsprechenden leistungsfähigen Abfertigungskapazitäten und Verkehrsanbindungen müssen unter Berücksichtigung der betriebs- und volkswirtschaftlichen Tragfähigkeit geschaffen werden, Belastungen für die Anwohner aber zugleich deutlich reduziert oder begrenzt werden.

#### 2 Bedarf

##### 2.1 Verkehrspolitische Anforderungen aus der Sicht des Bundes

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist eine wesentliche Voraussetzung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Die Stärke Deutschlands im internationalen Wettbewerb ist ganz wesentlich auf seine moderne und gut ausgebaute Infrastruktur zurückzuführen. Die Flughäfen in Deutschland sind wichtige Bausteine in einem vernetzten System. Das im Entwurf vorliegende Flughafenkonzept der Bundesregierung vom 30. August 2000<sup>4</sup> fasst die Zielvorstellungen für die Entwicklung der deutschen Flughäfen zusammen:

„Die Flughäfen sind in einem hochmodernen Wirtschaftssystem wichtige Schnittstellen. Sie dürfen nicht zu einem limitierenden Faktor für die Entwicklung des Luftverkehrssystems und eines integrierten Gesamtverkehrssystems werden. Eine Luftverkehrsinfrastruktur, die mit dem Luftverkehrswachstum nicht Schritt hält, stellt eine Gefahr für den deutschen Luftverkehrsstandort, für das inländische Wertschöpfungspotenzial und die Schaffung von Arbeitsplätzen dar. Gleichzeitig gilt es, mit geeigneten ordnungspolitischen Maßnahmen die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs zu verbessern.“

Aufgabe der Verkehrspolitik in Deutschland ist es, auf der Grundlage der politischen Zielsetzungen die Voraussetzungen für eine angemessene Befriedigung der Verkehrsnachfrage zu schaffen. Dies bedeutet, dass das bewährte deutsche Flughafensystem durch einen nachfragegerechten Ausbau der Kapazitäten für alle Funktionen eines Flughafens weiter entwickelt werden muss. Neue Technologien zur Steigerung der Kapazitäten der Start- und Landebahnssysteme sind zu nutzen. Dabei ist eine weitere Integration mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße anzustreben.“

<sup>4</sup> BMVBW: Flughafenkonzept der Bundesregierung – Entwurf –, Berlin, August 2000

## 2.2 Verkehrspolitische Anforderungen der Länder Berlin und Brandenburg

Die Länder Berlin und Brandenburg brauchen einen internationalen Luftverkehrsanschluss, der auch die Abwicklung interkontinentaler Verbindungen erlaubt und der den wachsenden Anforderungen entspricht. Innerhalb des deutschen Flughafensystems ist der Gesamtraum Berlin-Brandenburg als ein Raum zu betrachten, dessen luftverkehrstechnisch national und international ausgerichteter Mobilitätsbedarf bisher über das eigene Flughafensystem, bestehend aus den Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld, abgedeckt wird.

## 2.3 Erwartete Bedarfssteigerungen

Für die Region Berlin-Brandenburg einschließlich der Bundeshauptstadt Berlin wird langfristig etwa ab dem Jahr 2010 mit einem Passagieraufkommen von ca. 20 Mio./Jahr und nach dem Jahr 2023 von 30 Mio. Passagieren gerechnet<sup>5</sup>. Die Prognose des Luftverkehrsaufkommens für den Raum Berlin-Brandenburg entspricht dem Wirtschaftswachstum der Region in Verbindung mit den Grundlagen der Bundesverkehrswegeplanung 2015 und trägt damit auch der aktuellen Entwicklung Rechnung.

<b>Flugverkehrsaufkommen und -prognose für den Raum Berlin-Brandenburg (Mio. Passagiere und Flugbewegungen in Tsd.)<sup>6</sup></b>												
Standort	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2007	2010	2015	2020	2023	
Tegel	8,37	8,73	8,88	9,60	10,34	9,90	-	-	-	-	-	
Tempelhof	0,72	0,88	0,93	0,84	0,76	0,77	-	-	-	-	-	
Schönefeld	1,87	1,95	1,95	1,93	2,21	1,92						
<b>Passagiere gesamt</b>	<b>10,96</b>	<b>11,56</b>	<b>11,76</b>	<b>12,37</b>	<b>13,31</b>	<b>12,59</b>	<b>17,4<sup>7</sup></b>	<b>19,4</b>	<b>23,2</b>	<b>27,6</b>	<b>30,6</b>	
<i>Flugbewegungen<sup>8</sup></i>	220	224	220	218	232	221	205	223	252	280	329	

Grundlage ist die Luftverkehrsprognose der Firma „Avioplan“, die im Rahmen des Antrages für das Planfeststellungsverfahren des Ausbaues des Flughafens Berlin-Schönefeld durch die Vorhabensträgerin vorgelegt und durch den Gutachter Intraplan Consult GmbH im Juni 2002 überprüft und bestätigt wurde. Ein Schwerpunkt dieser Prognose ist neben eigenen Einschätzungen die Wertung und der Vergleich bestehender Prognosen anderer Unternehmen, der IATA (International Air Transport Association), von Flugzeugherstellern und anderen. Avioplan geht von einer kontinuierlichen, nach der Inbetriebnahme eines

modernen Ansprüchen genügenden Flughafens zunehmenden Dynamik der Luftverkehrsnachfrage aus.

Die angenommene Zunahme liegt mit jährlich 3,5 bis 4 % Steigerung unter den allgemein durchschnittlich prognostizierten Steigerungsraten im Luftverkehr. So gehen verschiedene Prognosen für den internationalen Luftverkehr längerfristig von einem jährlichen Wachstum des Passagieraufkommens von im Mittel 5 % und der Zunahme im Frachtaufkommen von ca. 6 % aus.

### **Prognosen für den jährlichen Zuwachs des weltweiten Luftverkehrs<sup>9</sup>**

Quelle	Passagieraufkommen	Frachtaufkommen
IATA 1999 - 2003	3,9 %	5,5 %
Airbus 1999 - 2018	5,0 %	5,9 %
Boeing 1998 - 2007	5,0 %	6,0 %
Boeing 1998 - 2017	4,9 %	6,4 %

<sup>5</sup> Prognose der PPS It. Antragsunterlage zur Planfeststellung Band M – Kapitel 1.1(1999). Die benannte Prognose wurde von der Firma Avioplan, beauftragt durch die Berlin-Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF), in einem mehrstufigen Verfahren erstellt und berücksichtigt vorhandene Verkehrsdaten, weitere Luftverkehrsprognosen und die spezifischen Gegebenheiten in der Region Berlin-Brandenburg.

<sup>6</sup> Verkehrsbericht Daten und Fakten der Berliner Flughäfen 1996-2001

<sup>7</sup> Prognosezahlen aus Planfeststellungsantrag Ausbau Flughafen Schönefeld Band M, Kapitel 1 „Verkehrsprognose und Modellflugplan“

<sup>8</sup> Die Flugbewegungen der Prognose enthalten im Vergleich zu den Ist-Werten nur Linien- und Charterflüge.

<sup>9</sup> Flughafen Wien AG: Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien, Wien, o. A. d. J., S. 19

Die Grundaussage der Luftverkehrsprognose, dass längerfristig ein Anstieg des Passagieraufkommens auf ca. 30 Mio. Passagiere pro Jahr zu erwarten ist, ist als unverändert gültig anzusehen. Der Umsteigeanteil liegt dabei bei 5 bis 10 %. Das prognostizierte Frachtaufkommen erscheint aus heutiger Sicht etwas zu hoch. Die wichtigsten Ergebnisse des Gutachtens sind auf Plausibilität geprüft und nachvollziehbar.

Der konkrete Zeitpunkt, an dem ein Aufkommen von 30 Mio. Passagieren pro Jahr erreicht wird, ist für die raumordnerische Beurteilung weniger relevant, zumal grundsätzlich eine Fortschreibungsfrist für Landesentwicklungspläne von 15 Jahren angenommen wird; auch die Rechtsprechung räumt der Planung hier einen Gestaltungsspielraum ein und verweist auf den durch ein solches Vorhaben bedingten langen zeitlichen Vorlauf vor Fertigstellung und Inbetriebnahme<sup>10</sup>.

Die der Prognose zugrunde gelegten Annahmen gelten damit im Grundsatz unverändert fort. Da eine wesentliche Änderung nicht erkennbar ist, werden sie dieser Planung zugrunde gelegt.

Eine durch das Wirtschaftsforschungsinstitut Prognos im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erarbeitete aktuelle Prognose zur „Verkehrsentwicklung Herbst 2001“ geht davon aus, dass sich die Entwicklung wieder normalisieren und zu den vor dem 11. September 2001 prognostizierten Wachstumsraten zurückkehren wird<sup>11</sup>.

Die Entscheidungen der Länder Berlin und Brandenburg sowie des Bundes im Vorfeld der konkreten Ausbauplanungen (Konsensbeschluss) gehen gleichfalls von diesen Größenordnungen aus. Darüber hinaus sind diese Vorstellungen zur Entwicklung der Luftverkehrsnachfrage mit der Fortschreibung vom Oktober 2000 in der Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg verankert.

### 3 Kapazitäten des vorhandenen Flughafensystems

Die vorhandenen Kapazitäten der Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld ergeben sich aus der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Start- und Landebahnen (SLB), des Luftraumes darüber und der Abfertigungskapazitäten sowie aus deren Zusammenwirken.

Insgesamt sind die drei vorhandenen Flughäfen, bezogen auf das vorhandene 6-SLB-System mit einer derzeit unter Ausschöpfung aller Betriebsgenehmigungen möglichen Gesamtkapazität von ca. 30 Mio. Passagieren pro Jahr (PAX), zusammen nur theoretisch in der Lage, den künftigen Luftverkehrsbedarf der Region zu befriedigen.

Praktisch würde dies erhebliche Ausbaumaßnahmen an allen vorhandenen Standorten nach sich ziehen (Abfertigungsanlagen, Zubringerverkehr), ohne die betriebs- und sicherheitstechnisch, betriebs- und volkswirtschaftlich sowie logistisch und ökologisch notwendigen Verbesserungen zu erbringen.

<sup>10</sup> vgl. BVerwG-Urteil vom 5.12.1986 (München II)

<sup>11</sup> Prognos-Trendletter 1/2002

## 4 Standortanforderungen an die künftige Luftverkehrs-anbindung der Region Berlin-Brandenburg

Zur Verbesserung der internationalen Flugverkehrs-anbindung des Raumes Berlin-Brandenburg müssen neben der Schaffung entsprechend leistungsfähiger Kapazitäten folgende Bedingungen erfüllt werden:

### 4.1 Anforderung 1: Enge räumliche Beziehung zum Hauptaufkommensgebiet

Besonderes Gewicht kommt der Beachtung der räumlichen Verteilung des Flugverkehrsaufkommens der Region Berlin-Brandenburg sowie der besonderen Belange der Regierungs- und Metropolenfunktionen Berlins und der Bedeutung im europäischen Kontext zu (vgl. §§ 1 und 5 Abs. 1 LEPro).

Die bedeutendste Gewichtsgröße für das Verkehrsaufkommen im Gesamttraum Berlin-Brandenburg stellt somit das Bevölkerungs- und Wirtschaftspotenzial von Berlin dar.

Etwa 80 % des prognostizierten Fluggastaufkommens ist berlinbezogen, ebenso wohnt die Mehrzahl der Beschäftigten in Berlin oder dem Brandenburger Teil des engeren Verflechtungsraumes. Daher ergibt sich für das Hauptaufkommensgebiet aus verkehrlicher Sicht die Notwendigkeit möglichst kurzer Entfernungen vom und zum Flughafenstandort, um die landseitigen Verkehrsleistungen, die Fahrzeitaufwendungen, die Betriebskosten und die Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur gering zu halten.

Kurze Wege zwischen Hauptaufkommensgebiet und Flughafen dienen der Verkehrsreduzierung (Vermeidung zusätzlicher Emissionen) und befördern die schnelle Erreichbarkeit (§ 2 Abs. 2 Nr. 12 ROG und § 33 Abs. 4 LEPro).

Die bereitzustellende Luftverkehrsinfrastruktur muss daher den Anspruch der Grundversorgung gemessen an der Metropolenfunktion Berlins einschließlich der Erfüllung der Hauptstadtfunktion und die Einbindung in das transeuropäische Verkehrsnetz und die Anforderungen an verdichtete Räume insbesondere hinsichtlich ihrer Dienstleistungsfunktion erfüllen (§ 2 Abs. 2 Nr. 4 und 5 ROG).

### 4.2 Anforderung 2: Konzentration des Luftverkehrs auf einen Standort

Das Erfordernis der Konzentration des Luftverkehrs auf einen Standort liegt vor allem in:

- der Vernetzung des Flughafenstandortes mit der Schiene im Fern- und Nahverkehr und der Sicherung einer ausreichenden, qualitativ hochwertigen Anbindung an das übergeordnete Straßennetz,
- der Möglichkeit eines effektiven Flughafenbetriebes selbst durch die Konzentration auf nur einen Standort, damit auch verbunden die Erhöhung der Flugsicherheit,
- der Schaffung von besseren Bedingungen für die Fluggesellschaften und Reiseveranstalter durch die Möglichkeit

- eines vereinfachten, da konzentrierten Einsatzes der Flugzeuge und sonstigen Technik,
- der erheblichen Verbesserung der Nutzungsqualität für den „Endverbraucher“ im Dienstleistungs- und Serviceangebot durch Bündelung, Flexibilität und Effektivitätssteigerung, damit verbunden auch die Ermöglichung zumutbarer Umsteigebeziehungen. Wichtig in diesem Zusammenhang sind die Anforderungen an eine verbesserte Erreichbarkeit des Flughafens in Konkurrenz zu den bestehenden Standorten außerhalb der Region,
- der Verminderung der Zahl der bisher im Umfeld von drei Standorten von Lärmbelastungen betroffenen Bevölkerung, verbunden mit der Konzentration der Belastungen an einem Standort (für die verbleibende Belastung gilt das Minimierungsgebot).

Durch die Konzentration des Luftverkehrs auf einen Standort können die Luftraumkapazitäten effektiv genutzt sowie An- und Abflugstrecken gebündelt, Navigationsverfahren vereinfacht und nach Lärmschutzaspekten optimiert werden. Insgesamt kann die Nutzung des Luftraumes verbessert werden. Im Ergebnis kann der Treibstoffverbrauch der Luftfahrzeuge verringert werden, wodurch gleichzeitig Lärm- und Abgasemissionen sinken. Eine Erhöhung der Standortattraktivität wird damit erreicht (§ 2 Abs. 2 Nr. 9 ROG).

Der Bedarf an technischer Infrastruktur (Gebäude, Flugbetriebsflächen, Navigations- und Kommunikationsmittel, Ländesysteme usw.) kann sowohl für die Flugsicherung als auch für den Flughafenbetreiber gegenüber dem heutigen Aufwand für drei Flughäfen mit sechs Start- und Landebahnen an einem Standort deutlich reduziert werden. Dies gilt hinsichtlich der materiellen und personellen Aufwendungen, die im Falle der Konzentration auf einen Standort deutlich geringer sind.

Der Betrieb nur eines Flughafens erlaubt wirtschaftlichere Betriebskonzepte und optimierte Betriebsabläufe, durch die es gelingt, die Belastung von Mensch und Natur auf ein vertretbares, unvermeidbares Minimum zu reduzieren (§ 18 Abs. 1 LEPro). Somit sind erhebliche Synergieeffekte in den Bereichen der Unterhaltung von Gebäuden, Betriebsflächen, der Sicherheit (Polizei, BGS, Flughafenfeuerwehr) zu erwarten.

Die Konzentration auf einen Flughafenstandort führt letztendlich zu einem höheren Maß an Sicherheit des Flugbetriebes und des Flughafenbetriebes insgesamt.

#### **4.3 Anforderung 3: Verkehrliche Einbindung**

Anforderungen zur verkehrlichen Anbindung des ausgebauten Flughafens sind die:

- Verlagerung großer Anteile des Verkehrsaufkommens, insbesondere des Zubringerverkehrs vom Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsträger,
- schnelle Erreichbarkeit und damit hohe Akzeptanz bei den Passagieren,

- optimale Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger,
- mögliche Verlagerung von Kurzstreckenflugverkehr auf die Schiene,
- Verringerung der Anlage- und Betriebskosten für die flughafenbedingte Verkehrsanbindung.

Aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen wird zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (vgl. § 19 Abs. 3 LEPro) ein hoher Nutzeranteil der Schienenverkehrsmittel angestrebt (Modal Split im Zubringerverkehr MIV:ÖV 50:50). Daher sind die Erreichbarkeit sowohl über die Schiene als auch über die Straße und eine gute Anbindung des Hauptaufkommensgebietes Berlin von großer Bedeutung.

Die Flughäfen in Berlin konnten bisher unter normalen Bedingungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und per Auto innerhalb von durchschnittlich 35 bis 40 Minuten erreicht werden. Für den zu entwickelnden Standort ist eine vergleichbare – möglichst bessere – Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln vom Aufkommensschwerpunkt (Ausgangspunkt: Berlin-Zentrum) erforderlich. Ebenso ist eine qualitativ gute Verkehrsanbindung, unter Berücksichtigung der Fluggastpotenziale, auch von den Zentren des Landes Brandenburg, insbesondere der Landeshauptstadt Potsdam, anzustreben.

#### **4.4 Anforderung 4: Verminderung von räumlichen Nutzungskonflikten und Verbesserung der Umweltbilanz**

- Minderung von Lärmbelastungen und Gefährdungspotenzial durch den Flughafenbetrieb (§ 33 Abs. 1 und 2 LEPro; § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG),
- Minderung von Lärm- und Abgasbelastungen sowie Flächenverbrauch und Zerschneidungswirkungen durch die erforderlichen leistungsfähigen Verkehrsanbindungen. Zu berücksichtigen ist hierbei die weitgehende Nutzung bestehender verkehrlicher Infrastrukturen gemäß § 19 Abs. 4 LEPro; § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG,
- Nachhaltige Freiraumsicherung und Sicherung natürlicher Ressourcen, insbesondere im engeren Verflechtungsraum (vgl. §§ 6 Abs. 3, 14 Abs. 2 und 29 Abs. 3 LEPro; § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG),
- Vermeidung von Nutzungskonflikten zwischen vorhandener Siedlungsstruktur und Freiraumansprüchen einerseits und der Sicherung oder Planung von Entwicklungspotenzialen für ergänzende flughafenaffine Nutzungen andererseits.

#### **4.5 Anforderung 5: Nutzung bzw. Schaffung wirtschaftlicher Entwicklungspotenziale und -impulse**

Die drei Flughäfen der Hauptstadtregion sind bereits heute als Motor der regionalen Wirtschaft zu werten. Gemäß der aktuellen Arbeitsstättenerhebung der Berliner Flughäfen vom 01.01.2001 arbeiteten Anfang 2001 rund 13 000 Beschäftigte

auf den Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld. Bei 13,3 Mio. Passagieren im Jahr 2000 entspricht dies 974 direkt flughafenbezogenen Arbeitsplätzen pro einer Mio. Passagiere im Jahr 2000 auf den drei Flughäfen der Hauptstadtregion.

Es werden bei einer stadtnahen Variante bis zu einem Drittel mehr Arbeitsplätze als bei einer stadtfernen Variante erwartet. Dies begründet sich durch einen höheren Wirtschaftsimpuls und durch stärkere Multiplikatoreffekte einer stadtnahen Variante. Die höhere Arbeitsplatzwirkung wird auch damit begründet, dass ein stadtnaher Flughafen höhere Beschäftigungseffekte durch den Einfluss des Flughafens auf die Standortgunst bewirken wird. Ein stadtnaher internationaler Verkehrsflughafen wird die drei wichtigsten Standortfaktoren (Nähe der Märkte, Verkehrs- und Infrastrukturerschließung, Arbeitskräftepotenzial) positiv beeinflussen und auch das Image von Berlin positiv verändern, was bei Ansiedlungsentscheidungen nicht unterschätzt werden sollte.

Es ist davon auszugehen, dass das Ansiedlungsinteresse bei einer stadtfernen Variante geringer sein wird als bei der stadtnahen Variante, da vielfach die Kombination verschiedener Standortbedingungen in Stadtnähe (Kultur, Freizeit, Wohnangebot, Firmenadresse Berlin, Image des Standortes, Arbeitskräftepotenzial, Nähe zu Behörden und anderen Entscheidungsträgern) erst zu konkreten positiven Ansiedlungsentscheidungen führt. Ohne diese standortprägenden Einflüsse, die in Abhängigkeit von der Entfernung merklich an Wirkung verlieren, ist die Existenz eines Flughafens nicht automatisch Garant für die wirtschaftliche Prosperität des Flughafenumfeldes. In der Ansiedlungspraxis wird daher der Lagegunst, dem Vorteil von City- und Branchennähe einer stadtnahen Standortoption Vorrang eingeräumt. So geht nach wirtschaftswissenschaftlichen Ermittlungen bei einem stadtnahen Standort beispielsweise über die Hälfte des Auftragsvolumens ins Umfeld des Flughafens. Bei einem stadtfernen Standort reduziert sich dieses um etwa ein Sechstel. Die unterschiedlichen Wachstumseffekte werden durch Vernetzungswirkungen erklärt, weil am stadtnahen Standort stärker von den nahe liegenden Absatz- und Beschaffungsmärkten profitiert und häufiger die Nähe zu bereits ansässigen Unternehmen gesucht wird.

Eine große Anzahl von Arbeitsplätzen in der Region steht darüber hinaus mit dem Flughafen bzw. den Unternehmen im Umfeld des Flughafens indirekt in Beziehung. Eine konkrete Zahl lässt sich dafür jedoch nicht bestimmen, da sie sich in Abhängigkeit von der jeweils erreichten Passagierzahl und der spezifischen Art des abgewickelten Luftverkehrs entwickelt.

Die Wirtschaftseffekte des Flughafens für die Region lassen sich jedoch zur Erreichung strukturpolitischer Erfordernisse wesentlich verstärken. Im Vordergrund steht hierbei, die Dynamik der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen für die Region

Berlin-Brandenburg stärker zu nutzen und eines der vordringlichsten wirtschaftlichen Probleme in der Region, die hohe Arbeitslosenquote, abzuschwächen<sup>12</sup>.

Gerade für Unternehmen im Dienstleistungsbereich ist im Standortwettbewerb der Regionen die Ansiedlung in unmittelbarer Nähe zu Flughafenstandorten von hervorragender Bedeutung. Auch für diesen Gesichtspunkt ist die Konzentration an einem Standort, der außerdem über Entwicklungspotenziale im engeren und weiteren Wirkungsbereich verfügt, geboten.

Die Entwicklung des Flughafens ist in wirtschaftlicher Hinsicht nicht unter den Maßgaben von § 3 Abs. 4 LEPro an einem stadtfernen Standort im äußeren Entwicklungsraum voranzutreiben, da der Flughafen sachnotwendig an das Hauptaufkommensgebiet der Bundes- und der Landeshauptstadt gebunden ist, damit Berlin gemäß § 5 Abs. 1 LEPro seine Metropolenfunktion erfüllen kann und die Landeshauptstadt gemäß § 6 Abs. 2 LEPro in ihrer Funktion als Landeshauptstadt entwickelt und gestärkt wird. Nur in diesem Umfeld können durch Nutzung vorhandener Führungsvorteile im Ballungsraum die wirtschaftlichen Multiplikationseffekte optimal genutzt werden.

Die benannten Standortanforderungen sind in der Abwägung zu gewichten, wobei der Umwelt- und Ressourcenschutz sowie die enge räumliche Beziehung zum Hauptaufkommensgebiet/verkehrliche Anbindung von hervorragender Bedeutung für die Bewertung sind, während die Kriterien wirtschaftliche Entwicklungspotenziale und Konzentration in der benannten Reihenfolge in der Abwägung Berücksichtigung finden.

## 5 Bilanzierende Standortbeurteilung

### 5.1 Prüfung und Bewertung der Anforderungen

Wegen der Größe des Gesamttraumes (ca. 30 000 km<sup>2</sup>), aber einer räumlichen Konzentration der Bevölkerung (72,2 % im engeren Verflechtungsraum mit Berlin in der Mitte) sowie einer bedeutenden Konzentration von Wirtschaft und Politik ebenfalls im Kernraum, ist insbesondere die enge räumliche Beziehung zum Hauptaufkommensgebiet hoch gewichtet worden (siehe Nummer 4, Anforderung 1).

Bei einer stadtnahen Variante sind, begründet durch einen höheren Wirtschaftsimpuls und durch stärkere Multiplikatoreffekte einer stadtnahen Variante, bis zu einem Drittel mehr Arbeitsplätze als bei einer stadtfernen Variante zu erwarten. Ein stadtnaher internationaler Verkehrsflughafen wird die drei wichtigsten Standortfaktoren (Nähe der Märkte, Verkehrs- und Infrastrukturerschließung, Arbeitskräftepotenzial) positiv beeinflussen und auch das Image der Metropolregion Berlin-Brandenburg positiv verändern, was bei Ansiedlungsentscheidungen nicht unterschätzt werden darf.

Die für einen Verkehrsflughafen an einem neu zu erschließenden Standort erforderliche schnelle Erreichbarkeit und leistungsfähige Verkehrsanbindung zum Hauptaufkommensgebiet ist dagegen in der erforderlichen Netzstruktur und Ausbauqualität nur unter erhöhtem Aufwand möglich. Mit den vorhandenen Radialnetzen von Schiene und Autobahn und deren Ver-

<sup>12</sup> Die Bundesregierung bestätigt die Bedeutung für den Arbeitsmarkt und erklärt die Absicht, „(...) die mit dem Wachstum des Luftverkehrs verbundenen Beschäftigungschancen für den deutschen Arbeitsmarkt möglichst weitgehend zu nutzen. Ohne eine vorausschauende und nachhaltige Weiterentwicklung des deutschen Flughafensystems kann dies nicht gelingen.“ Dies wird mit der hier verfolgten Planung auf den Raum Berlin-Brandenburg umzusetzen sein. (BMVBW: Flughafenkonzept der Bundesregierung – Entwurf –, Berlin, August 2000, S. 15)

knüpfung durch die Verkehrsringe um Berlin kann ein stadtnaher Standort besser sowohl den Kernraum als auch die verschiedenen äußeren Entwicklungsräume gleichrangig erschließen.

Die Einordnung des Flughafens an einem berlinnahen Standort steht in Übereinstimmung mit den Maßgaben des § 5 LEPro, nach dem die Metropolenfunktion Berlins zu stärken ist. Die Funktion Berlins als Wirtschafts-, Wissenschafts-, Kultur-, Bildungs-, Sport-, Handels-, Messe- und Regierungszentrum erfordert einen leistungsfähigen und stadtnahen Flughafen. Ein Flughafenstandort außerhalb des engeren Verflechtungsraumes könnte auf Grund der größeren Distanz zur Metropole diese Funktion nur ungenügend stützen.

Unter Beachtung des Hauptaufkommensgebietes Berlin ist ein stadtnaher Standort aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht bezüglich Lagegunst und Erreichbarkeit erheblich günstiger zu bewerten als ein stadtferner. Bei einem stadtnahen Standort bietet sich zudem die Möglichkeit an, die Leistungsfähigkeit und Verbindungsqualitäten im Einzelnen lediglich durch ergänzende Ausbaumaßnahmen zu verbessern. Die dazu denkbaren Fallgestaltungen werden nachfolgend unter den Nummern 5.3 und 5.4 geprüft. Damit wird zugleich der grundsätzlichen Bewertung des § 19 Abs. 4 LEPro Rechnung getragen, der dem Ausbau vorhandener Infrastruktureinrichtungen Vorrang gegenüber dem Neubau einräumt. Diese Voraussetzung wird durch den Ausbau eines der bereits vorhandenen Flughäfen erfüllt. Unter Berücksichtigung der notwendigen zusätzlichen verkehrlichen und infrastrukturellen Erschließung erfüllen andere potenzielle Standorte im Land Brandenburg diese Voraussetzungen nicht.

Vor dem Hintergrund des Natur- und Umweltschutzes, der Wirtschaftsförderung und des Mobilitätsbedarfes, dem Leitbild der dezentralen Konzentration folgend, sind Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsbündelung zu ergreifen (gemäß § 19 Abs. 3 LEPro).

## 5.2 Stadtferne Standortoptionen

Dieser Betrachtung wird zunächst eine kritische Auseinandersetzung mit dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens von 1994 (ROV 1994) – insbesondere, was den Standort Schönefeld angeht – vorangestellt, um deutlich zu machen, dass die damalige Abwägung, dass nur der äußere Entwicklungsraum für ein solches Vorhaben in Frage käme, heute nicht mehr trägt, weil sich das Planungsobjekt (Vorhaben, u. a. am Standort Schönefeld-Süd) und -subjekt (Planträger, die beiden Länder gemeinsam) verändert haben.

Dem im ROV 1994 als entscheidungsleitend herangezogenen Grundsatz der dezentralen Konzentration kommt heute nicht mehr das Gewicht zu, das ihm früher zugemessen wurde. Das ist zum einen dadurch begründet, dass im Unterschied zur damaligen Abwägung, in der raumordnerisch ausschließlich auf das Gebiet Brandenburg abgehoben wurde (zur damaligen Zeit war lediglich eine Abstimmung mit dem Nachbarland Berlin erforderlich, dessen kritische Stellungnahme auch im Wege der Abwägung überwunden wurde), die Abwägungsgrundlage nunmehr der Gesamttraum der beiden Länder ist.

Nach den Bestimmungen des Staatsvertrages über die gemeinsame Landesplanung sind die Belange des Landes Berlin gleichberechtigt in die Abwägung einzustellen und einvernehmen herzustellen. Zum anderen sind auf dieser Grundlage auch die in diesem besonderen Fall der dezentralen Konzentration widersprechende Zielvorstellungen des LEPro, wie die Erreichbarkeit für die Mehrheit der Nutzer, und die aus der ballungsraumnahen Lage resultierenden Agglomerations- und Führungsvorteile, die höchstwahrscheinlich zu einem gleichermaßen der Kernstadt Berlin wie dem Gesamttraum zuzuordnenden zusätzlichen Wohlfahrtseffekt führen werden, gebührend zu gewichten. § 3 Abs. 4 Satz 3 LEPro führt sogar aus, dass „Standortentscheidungen für öffentliche Einrichtungen (trotz beabsichtigter privater Betreiberschaft kann ein den Gesamttraum versorgender Verkehrsflughafen dazu gerechnet werden) (...) unter Beachtung des raumordnerischen Leitbildes zu treffen“ sind, „soweit sie nicht sachnotwendig an die Bundes- oder Landeshauptstadt gebunden sind und nichts anderes bestimmt ist“. Damit müssen der früher vernachlässigte Aspekt der Funktion als Bundeshauptstadt und die daraus resultierenden höheren Anforderungen an die Infrastruktur auch im Land Brandenburg mit besonderer Gewichtung in die Abwägung eingestellt werden.

Die darüber hinaus in der damaligen Abwägung genannten ebenfalls entscheidungserheblichen Gründe wie „die Erfordernisse zur Entwicklung der sozialen Infrastruktur, der Siedlungsentwicklung und der Wohnfunktion, zur Entwicklung der Land- und Forstwirtschaft, der Erholungsfunktion und des Tourismus sowie des Katastrophenschutzes“ wurden als unvereinbar mit einer Flughafenentwicklung am Standort Schönefeld-Süd bezeichnet. Weiter heißt es: „Die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen von Menschen durch Fluglärm sind am Standort Schönefeld-Süd erheblich und nicht hinnehmbar“. Hierzu ist festzustellen, dass es zum einen heute nicht mehr um einen Großflughafen mit letztlich 60 Mio. PAX (der eine Verdopplung der SLB auf vier und eine Flächenausdehnung bis an den Autobahnring im Süden bedeutet hätte) geht, sondern dass es sich um eine Optimierung auf der Grundlage letztlich schon vorhandener, aber das Gesamtumfeld extrem belastender Kapazitäten (drei bestehende Flughäfen zusammen) durch Konzentration auf einen Standort handelt. Dadurch wird die Betroffenheit, gemessen an der Gesamtzahl der fluglärmbelasteten Bevölkerung, erheblich verringert. Die übrigen Funktionen (soziale Infrastruktur bis Tourismus) sind zwar beeinflusst, zum Teil auch beeinträchtigt. Aber dies ist nach heutiger Auffassung durch planerische und sonstige Vorsorge (Umsiedlungen, Lärmschutz, Kompensationen und Umfeldplanung, vgl. Plansätze Z 3 bis Z 5 und Z 9 bis G 13) auf ein hinnehmbares Maß zu reduzieren. Zum anderen ist seit Einrichtung der gemeinsamen Landesplanung erforderlich, die Belange des auch damals schon tatsächlich beeinflussten Gesamttraumes einschließlich Berlin nunmehr angemessen einzustellen. Auch stand damals als handlungsleitendes Interesse im Vordergrund, überwiegend Umsteigerelationen und nicht nur die Befriedigung des endogenen Mobilitätsbedarfes zu bedienen, der sich aus heutiger Sicht vor allem aus dem Kernraum speist. Ein Großflughafen der damaligen Vorstellung wäre dann agglomerationsfern angemessen eingeordnet gewesen, was sich mit der Vorstellung, in der Peripherie auch wirtschaftliche Entwicklung zu initiieren, verband. Heute können

bei einer agglomerationsnahen Lösung verstärkt Fühlungsvorteile genutzt werden.

Im Übrigen sind für die Beurteilung stadtferner Standortoptionen folgende Argumente zur weiteren raumordnerischen Beurteilung heranzuziehen: Auf Grund der geringen Besiedlungsdichte des äußeren Entwicklungsraumes würde ein Neubaustandort zu einer deutlich geringeren Anzahl der von Fluglärm betroffenen Anwohner führen können als ein Standort im dicht besiedelten engeren Verflechtungsraum. Dem stehen aber zusätzliche Umweltbelastungen und Freiraumverluste in heute noch wenig bis unbelasteten Regionen Brandenburgs sowie erhöhte finanzielle und zeitliche Belastungen für die Mehrzahl der Benutzer gegenüber.

Die Ansiedlung von Unternehmen und wirtschaftliche Impulsgebung ist von einer engen Anbindung des Flughafenstandortes an eine funktionierende übrige Infrastruktur abhängig und wird durch diese erst ermöglicht.

Ein alternativer Neustandort, der den unter Nummer 4 genannten Anforderungen insgesamt besser gerecht wird, ist nicht ersichtlich.

Die negative Beurteilung stadtferner Standorte betrifft unter den nunmehr geltenden Rahmenbedingungen in gleicher Weise auch die im ROV 1994 beurteilten Standorte Sperenberg und Jüterbog.

Ihre positive Beurteilung im brandenburgischen Raumordnungsverfahren von 1994 war durch die damalige Präferenzierung des Flughafens als Entwicklungsgeber für den strukturschwachen Raum im Südwesten Brandenburgs begründet und gewichtete damit die Erschließungsbedürfnisse der Metropole Berlin nachrangig, so dass den Kriterien Aufkommensnähe, Regierungsfunktion und wirtschaftspolitische Anforderungen im Interesse des Gesamttraumes nur ein geringes Gewicht bekam. Der deutlich höhere Aufwand der Verkehrsanbindung wie auch der Verkehrsmehraufwand zum Erreichen des Flughafenstandortes sprechen auch gegen die damalige Bewertung, ebenso wie die inzwischen erreichte höhere naturräumliche Wertigkeit der damals präferierten Alternativflächen (Unterschutzstellung NSG und LSG, FFH-Gebietsausweisung).

Weiterhin ist festzustellen, dass die Regionalen Entwicklungszentren ihre Entlastungsaufgaben für Berlin bzw. Entwicklungsaufgaben für Brandenburg noch nicht ausbauen bzw. stabilisieren konnten, so dass nach § 6 Abs. 1 Satz 2 LEPro auch der Brandenburger Teil des engeren Verflechtungsraumes Entwicklungsaufgaben wahrzunehmen hat. Bezogen auf den Standort Schönefeld ist gegenüber den ursprünglichen Planungen (60 Mio. PAX, Stand 1994) ein wesentlich reduzierter Umsiedlungsbedarf (u. a. Wegfall im Bereich von Rotberg und Glasow) und eine verringerte Zahl potenziell durch Fluglärm betroffener Anwohner zu konstatieren.

### 5.3 Stadtnahe Standortoptionen

Im stadtnahen Bereich (Brandenburger Teil des engeren Verflechtungsraumes) bestehen aus raumordnerischer Beurteilung keine geeigneteren Standortalternativen, die den Anforderungen gemäß Nummer 4 der Begründung genügen würden.

Gegen potenzielle Flughafenstandorte im engeren Verflechtungsraum mit ausreichendem Abstand zu Siedlungen sprechen vor allem ihre Lage in geschützten Waldgebieten (Schutzwald/Erholungswald gemäß § 16 des Waldgesetzes, besonders gewichtet auch durch § 29 Abs. 6 LEPro) und der hohe Erschließungsaufwand sowie die Inanspruchnahme neuer Flächen für das gesamte Flughafengelände und die zugehörige Erschließung.

Nach § 1 Satz 1 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Zweck und Grundsätze des Gesetzes) sind die Funktionen des Bodens nachhaltig zu sichern oder wiederherzustellen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden (§ 1 Satz 3 BBodSchG).

Große Bereiche der für die Naherholung/Forstwirtschaft stadtklimatisch und wasserwirtschaftlich bedeutsamen Entwicklungsräume Regionalpark (G 2.3.1 bis G 2.3.6 LEP eV) würden durch die Errichtung eines Flughafens entwertet.

Zudem gibt es keinen Vorhabensträger für die Finanzierung und Realisierung eines eigenständigen Neubaustandortes unter Einschluss der vermehrten Aufwendungen für die Verkehrserschließung.

Auch widerspräche ein neuer Standort in der hier benötigten Größenordnung der planerischen Grundkonzeption des LEP eV i. V. m. § 6 Abs. 3 LEPro, wonach die Sicherung des Freiraumes und die Erhaltung natürlicher Ressourcen gerade im engeren Verflechtungsraum hohe Priorität hat.

Gegenüber völlig neu in Anspruch zu nehmenden und neu als Flughafenstandort zu erschließenden Freiflächen bei einem Neubau auf Neustandorten ist die Möglichkeit der Weiternutzung vorhandener Flughafenflächen und die deshalb begrenzte Inanspruchnahme zusätzlicher, nicht besonders bewerteter Freiflächen entscheidungsleitend.

### 5.4 Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrsflughäfen

#### 5.4.1 Kapazitätserweiterungen bei drei bestehenden Standorten

Verteilte Ausbaumaßnahmen an den drei Standorten des vorhandenen Flughafensystems je nach Flugverkehrsnachfrage (Status quo) sind bezüglich der Flugverkehrsabwicklung und Integration der Verkehrsträger, Lärmbelastungen und Raumverträglichkeit sowie der Nutzung wirtschaftlicher und raumstruktureller Entwicklungspotenziale als ungünstigste Lösung zu beurteilen.

Eine parallele Weiterentwicklung aller drei Flughafenstandorte führt zur Beibehaltung der auch im Folgenden beschriebenen Anbindungsmängel, insbesondere bezüglich der Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr. Diese notwendige Verbesserung gegenüber dem Status quo ist nur bei einer Konzentration auf einen Flughafen möglich.

Es sind im bestehenden Flughafensystem sechs Start- und Landebahnen – zwei auf jedem der genannten Flughäfen – vor-

handen, die aber jeweils so nahe beieinander liegen, dass dort kein dem Stand der Technik entsprechender Parallelbetrieb möglich ist und somit die potenziellen Gesamtkapazitäten des bestehenden Flughafensystems im Wesentlichen vom vorhandenen SLB-System her begrenzt sind. Im Verbund mit anderen betriebswirtschaftlichen und qualitativen Anforderungen kann mit diesen SLB auch in der Summe nicht die Qualität eines modernen Zwei-Bahnen-Systems erreicht werden.

Erst die Herstellung eines ausreichenden Achsabstandes der SLB erlaubt den Parallelbetrieb, wodurch der entscheidende Qualitätssprung erreichbar ist. Wenn zudem eine ausreichende sonstige Betriebsfläche und die entsprechend erforderlichen Bodenverkehrsverbindungen vorhanden sind, kann ein so ausgestatteter Flughafen allein eine Kapazität, wie sie hier benötigt wird, erreichen.

#### **5.4.2 Kapazitätserweiterungen am Standort Berlin-Tempelhof als alleiniger Standort**

Starke Raumnutzungskonflikte bestehen schon beim Status quo (2001) mit nur 774 329 Passagieren und 48 927 Flugbewegungen, obwohl diese gegenüber dem Zeitpunkt, als Berlin-Tempelhof der Hauptflughafen der Stadt war und der Flughafen ca. 6 Mio. PAX hatte, eine deutliche Reduzierung gegenüber dem damaligen Stand bedeuten. Gleichwohl sind noch immer 34 500 Anwohner vom Fluglärm betroffen.

Für den Flughafen Berlin-Tempelhof liegen die objektiven luftverkehrstechnischen Begrenzungen der Kapazität im vorhandenen, nicht veränderbaren Start- und Landebahnssystem sowie in Einschränkungen durch die angrenzende hohe Bebauung. Die Abfertigungskapazitäten könnten hingegen für die Ausschöpfung der maximalen Bahnkapazität noch erweitert werden, wären aber mit einer erheblichen Erhöhung der Lärmbelastung verbunden, die angesichts der hohen Zahl der Betroffenen im innerstädtischen Gebiet nicht vertretbar ist.

Weiterhin bestehen Beschränkungen für den Bau zweier neuer, unabhängig zu betreibender SLB mit ausreichender Länge und in genügendem Abstand zueinander.

Eine grundlegende Erweiterung der Bahnkapazitäten könnte also nur durch den kompletten Umbau eines ganzen Stadtteiles mit großflächigem Abriss der angrenzenden Bebauung ermöglicht werden.

Der Flughafen Berlin-Tempelhof ist auf Grund seiner Lage als City-Flughafen (ca. 4 km Luftlinie zur Berliner Stadtmitte) für die Bedürfnisse von Regierungen und Geschäftsreisenden positiv zu bewerten. Bei den verhältnismäßig geringen Bahnlängen besteht aber nur eine eingeschränkte Nutzbarkeit (mittlere und kleine Flugzeuge).

Für den Öffentlichen Verkehr besteht eine unmittelbare Schienenverkehrserschließung (U-Bahnhof, S-Bahnhof 1 km entfernt). Eine direkte Einbindung in das Fernverkehrsnetz ist nicht möglich; die Verbindung dorthin ist nur über eine Umsteigerelation erreichbar. Beim IV-Anschluss ist der Flughafen Berlin-Tempelhof zwar in das innerstädtische Hauptverkehrsnetz eingebunden (Stadtstraßennetz, Stadtautobahnanschluss

1 km entfernt), der jedoch nicht ausreicht, die prognostizierte Zahl an Passagieren zu bewältigen.

Ein Ausbau des bestehenden Flughafens Berlin-Tempelhof wäre zwar durch die reine Lagegunst positiv zu bewerten, doch stehen die nicht vorhandenen Flächenreserven, die Anbindungsdefizite (insbesondere bei der Schiene) und auch die erheblichen Lärmbelastungen sowie Belange der Flugsicherheit einem Ausbau als alleiniger Verkehrsflughafen für die Region entgegen.

#### **5.4.3 Kapazitätserweiterungen am Standort Berlin-Tegel als alleiniger Standort**

Starke Raumnutzungskonflikte bestehen schon beim Status quo (2001) von nur 9,9 Mio. Passagieren und 131 631 Flugbewegungen pro Jahr.

Darüber hinaus würden Kapazitätserweiterungen innerhalb der vorhandenen Flughafenflächen zu einer weiteren Erhöhung bereits vorhandener Belastungen für die angrenzenden, dicht bebauten innerstädtischen Wohngebiete führen.

Für den Flughafen Berlin-Tegel liegen die objektiven luftverkehrstechnischen Begrenzungen der Kapazität im vorhandenen nicht veränderbaren Start- und Landebahnssystem sowie in Einschränkungen durch die angrenzende, teilweise dichte Bebauung. Eine grundlegende Erweiterung der Bahnkapazitäten könnte also auch hier nur durch einen kompletten Stadtteilumbau mit großflächigem Abriss von angrenzender Bebauung und Eingriff in wertvollste Naturräume ermöglicht werden. Außerdem wirkt die Leistungsfähigkeit der Straßenanbindung und der fehlende Schienenanschluss als begrenzender Faktor; die Abfertigungskapazitäten könnten für die Ausschöpfung der gegenwärtigen maximalen Bahnkapazität noch erweitert werden.

Es bestehen erhebliche Mängel bei der Schienenverkehrserschließung (U-Bahnhof 2 km entfernt); eine direkte Einbindung in das Fernverkehrsnetz ist nicht möglich; solche Verbindungen sind nur über eine Umsteigerelation erreichbar. Der Flughafen Berlin-Tegel ist in das bisher ausgebaute Straßenverkehrsnetz der Region eingebunden und verfügt über eine eigene Autobahnausfahrt in 0,5 km Entfernung, die jedoch nicht ausreicht, die prognostizierte Passagierzahl zu bewältigen.

Der Flughafen Berlin-Tegel ist auf Grund seiner Lage als citynaher Flughafen (ca. 8 km Luftlinie zur Berliner Stadtmitte) für die Bedürfnisse von Regierungen und Geschäftsreisenden positiv zu bewerten.

Ein Ausbau des Flughafens Berlin-Tegel wäre zwar durch seine reine Lagegunst positiv zu bewerten, doch stehen die nicht vorhandenen Flächenreserven, die defizitäre Bodenverkehrsanbindung und die steigenden Belastungen für rund 100 000 Anwohner sowie Belange der Flugsicherheit einem Ausbau als alleiniger Flughafen für die Region entgegen.

#### **5.4.4 Kapazitätserweiterungen am Standort Schönefeld**

##### **5.4.4.1 Technische Realisierung**

Die erforderliche Kapazitätserweiterung in Schönefeld kann

wegen des zu geringen Bahnabstandes der bisherigen Süd- zur bisherigen Nordbahn dann erreicht werden, wenn in Ergänzung zur jetzigen Südbahn der Bau einer neuen, unabhängig zu nutzenden zweiten Start- und Landebahn im nach Süden zu erweiternden Flughafengelände erfolgt. Dafür stehen entsprechende Flächenreserven zur Verfügung. Die jetzige Südbahn wird somit zur künftigen Nordbahn des ausgebauten Flughafens Berlin-Schönefeld.

Die alte Nordbahn, die zudem direkt auf das Siedlungsgebiet am Rand des Flughafengeländes zuläuft (Berlin-Bohnsdorf), kann dann aufgegeben werden. Im Ergebnis kann ein altes Bahnsystem mit hohen Lärmwirkungen (und allein nicht ausreichenden Kapazitäten) im Norden durch eine nach Süden erfolgende Ergänzung um eine neue SLB ersetzt werden. Auf diese Weise wird nicht nur die Fluglärmbelastung durch die Flughäfen in Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof gänzlich entfallen, sondern auch diejenige in Schönefeld-Nord deutlich verringert bei insgesamt jetzt ausreichenden Kapazitäten.

Die Verkehrsanbindung kann über die unter Z 6 dargelegten Maßnahmen in hoher Qualität erreicht werden.

#### 5.4.4.2 Flächenbilanz

Südlich an den jetzigen Flughafen Berlin-Schönefeld angrenzend befinden sich die Ortslage Diepensee mit 301 Einwohnern (Stand 30.6.2001) sowie unbebaute, meist landwirtschaftlich genutzte Freiflächen. Für die Konzentration der Verkehrsflughafenfunktion in Berlin-Brandenburg auf einen Standort sind eine Flächenerweiterung für eine neue, unabhängig zu betreibende, südliche Start- und Landebahn, Terminaleinrichtungen und Betriebsgebäude in Mittellage sowie ergänzende Verkehrsanbindungen erforderlich und unvermeidbar. Das bisherige Flughafengelände von 666 ha wird in diesem Konzept weitergenutzt und um 794 ha auf 1 460 ha erweitert.

In der Gesamtbilanz ergibt sich kein zusätzlicher Bedarf an Flughafenfläche, wenn die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof (insgesamt ca. 820 ha) geschlossen werden und somit deren Fläche für andere, hochwertige städtische Nutzungen zur Verfügung stehen wird. Unter anderem werden auch ökologisch wirksame, innerstädtische Erholungsflächen geschaffen, die qualitativ höher zu bewerten sind als die für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld beanspruchten Freiräume ohne besonderen Schutzstatus.

Die Einwohner von Diepensee sind bis zu einer Realisierung des o. g. Ausbaukonzeptes umzusiedeln, da die Ortslage im Zentrum des erweiterten Flughafengeländes eine künftige Siedlungsnutzung auf Grund des Flächenbedarfes, der Betriebsfunktionen und der Lärmbelastung nicht zulässt. Für eine sozialverträgliche Umsiedlung sind die notwendigen raumordnerischen (vgl. Plansätze Z 12 und G 13), planerischen und finan-

ziellen Vorabstimmungen und Festlegungen getroffen. Die Einwohner und die Gemeinde haben der Umsiedlung bereits zugestimmt.

#### 5.4.4.3 Lärmbelastungen

Durch die Schließung der alten Nordbahn können die Lärmbelastungen in Berlin-Bohnsdorf deutlich reduziert werden. Durch die Einrichtung einer zweiten Start- und Landebahn im Süden des bisherigen Flughafenbereiches von Berlin-Schönefeld verlagert sich die Belastung in den Bereich einer weiter südlich gelegenen Achse des Flughafens, wo aber die An- und Abflugschneisen deutlich geringer besiedelt sind.

Mit der Standort- und Kapazitätserweiterung entsteht in Teilbereichen des Flughafenumfeldes eine neue Lärmbetroffenheit. Die damit verbundene Erhöhung der Zahl lärmbelasteter Anwohner ist ein wichtiger Gesichtspunkt für die erforderliche Abwägung; dem sind die an anderer Stelle behandelten Vorteile eines stadtnahen Flughafens und die Lärmentlastung durch die Aufgabe der nördlichen Start- und Landebahn sowie im Umfeld der aufzugebenden Standorte Tegel und Tempelhof gegenüberzustellen. Für den Gesamttraum ergibt sich damit aber durch Um- und Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld eine deutliche Verringerung der Lärmbetroffenheit gemessen an der Anzahl der Anwohner. Hinsichtlich des Bodenverkehrs, bodengebundener Operationen von Flugzeugen und technischer Flughafenanlagen wurde festgestellt, dass deren Lärmauswirkungen durch den zu erwartenden Fluglärm weitestgehend überlagert werden.

Auch die verbleibenden Lärmwirkungen, die nicht durch Optimierung der Bahngeometrie oder luftfahrttechnische Maßnahmen vermieden werden können, können durch verursachernahe Ausgleichs- oder sonstige Kompensationsmaßnahmen in ihrer Wirkung auf die betroffenen Anwohner gemildert werden. So werden künftig deutlich weniger Anwohner der Flughäfen des bestehenden Systems mit der verbleibenden Lärmbelastung eines insgesamt durch Konzentration auf einen Standort optimierten Systems belegt.

Lärmauswirkungen der Verkehrserschließung des Flughafens Berlin-Schönefeld sind durch Bündelung planerisch zu begrenzen [vgl. Räumliches Strukturkonzept Flughafen Berlin-Schönefeld, Frankfurt am Main 1997 (RSK I)]. Durch dieses Bündel von Maßnahmen, über die im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren zu entscheiden ist, kann das Problem der Lärmbelastung insgesamt bewältigt werden.

Für weitere vom Ausbau des Flughafens, insbesondere von durch technische Maßnahmen nicht mehr verringerbarem Lärm Betroffene ist die Sozialverträglichkeit im Sinne der Ausgleichbarkeit verbleibender Belastungen durch Umsiedlungen, Entschädigungen und Kompensationen (nicht nur bei Umsiedlungsmaßnahmen) zu gewährleisten (vgl. Z 12 und G 13).

Gegenüberstellung von Kapazitätsentwicklung (PAX) und Lärmbetroffenheit (Anwohner) innerhalb der Lärmkontur 62dB(A) <sup>13</sup>					
		Tegel	Tempelhof	Schönefeld	Gesamt
Status quo <sup>14</sup>	Kapazität (PAX)	12 Mio.	3 Mio.	15 Mio.	30 Mio.
	Betroffene Anwohner	87 500	34 500	14 000	136 000
Ausbau	Kapazität (PAX)	-	-	30 Mio.	30 Mio.
Schönefeld	Betroffene Anwohner	-	-	31 000	31 000

Gegenüber dem vorhandenen Flughafensystem führt der Ausbau der Luftverkehrseinrichtungen am Standort Schönefeld bei gleichzeitiger Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof zu einer Reduzierung der durch Fluglärm betroffenen Anwohner auf weniger als 30 % gegenüber der gegenwärtigen Situation – verglichen mit heute noch deutlich geringerem Gesamtflugverkehr. Dieses entspricht dem § 33 Abs. 2 LEPro, wonach vorhandene Beeinträchtigungen von Wohn- und Erholungsbereichen sowie sonstiger schutzbedürftiger Einrichtungen durch Lärm vermindert und neue Beeinträchtigungen soweit wie möglich vermieden werden sollen.

## 6 Abschließende Gesamtbetrachtung

Die Erreichung des maximalen Nutzens im Gesamttraum durch gemeinsame Landesplanung führt zu einer besonderen Gewichtung einer ballungsraumnahen Lösung im Sinne der günstigen Zuordnung zu Hauptstadt und Nutzerschwerpunkt sowie neu gewichteten Verkehrsbelangen und der Präferenz für bereits einschlägig vorgeprägte Flächen im Sinne der Flächen- und sonstiger Ressourcenschutzbelange. Der mit dem Leitbild der dezentralen Konzentration verbundene Entwicklungsauftrag für den äußeren Entwicklungsraum muss auf Grund der Erfordernisse der Nähe zum Hauptaufkommen des Flughafens geringer gewichtet werden.

Der Tatsache, dass an Flughafenstandorten außerhalb des engeren Verflechtungsraumes eine wesentlich geringere Zahl Anwohner durch Fluglärm betroffen wäre, ist entgegenzuhalten, dass ein berlinferner Standort zum einen nicht den o. g. raumordnerischen Anforderungen entspräche und darüber hinaus auf Grund der Entfernung zur Metropole Berlin und ihrem unmittelbaren Umfeld als Hauptaufkommensgebiet an Passagieren, aber auch Beschäftigten und des erforderlichen hohen Aufwandes zur Erschließung ungünstiger zu beurteilen wäre bzw. hinsichtlich eigener wirtschaftlicher Impulse nicht von der Nähe zur Metropole Berlin profitieren könnte und kein Träger für ein solches Vorhaben vorhanden ist.

Die Konzentration an einem Standort durch die Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof ist Grundvoraussetzung für die abschließende Gesamtabwägung. Die Schließung dieser beiden Flughäfen ist durch die Bereitstel-

lung von bedarfsgerechten Kapazitäten im Planungsraum gerechtfertigt. Die Zielfestlegung richtet sich förmlich an die zuständige Fachverwaltung, der beide Anträge auf Schließung bereits vorliegen und gegenwärtig bearbeitet werden. In Verbindung mit den Zielen Z 14 und Z 15 werden die Nutzungsänderungen durch raumordnerische Festlegungen bestimmt und sollen durch die Bauleitplanung weiter konkretisiert werden.

In der Summe aller Vor- und Nachteile ergibt sich – neben den o. g. wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteilen (die auch grundsätzlich der vom verbleibenden Lärm betroffenen Bevölkerung zugute kommen) – durch den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld auch eine deutliche Verbesserung im Verhältnis zum Status quo.

Im Einzelnen bedeutet das

- a) für die ökologische Gesamtbilanz:
  - die Verringerung der Zahl der vom Fluglärm betroffenen Anwohner um rund 100 000,
  - die Reduzierung der von möglichen Störfällen betroffenen Anwohnerzahl auf ca. 5 %<sup>15</sup>,
  - die trotz Erhöhung der Kapazitäten positive Flächenbilanz<sup>16</sup> und dadurch eine gering gehaltene Inanspruchnahme von Naturgütern,
  - die durch geringfügige Ergänzungsmaßnahmen erreichbare optimale Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern,
  - die Schaffung von Flächenpotenzialen für eine städtebauliche Neuordnung und stadtoökologische Aufwertung auf den aufzugebenden Flughafenflächen in Berlin.
- b) für die mit den Wirtschaftsgesichtspunkten eng verbundenen Verkehrsfragen:

Mit dem Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld können die Kapazitäten an einem Standort gebündelt werden.

<sup>13</sup> siehe Anmerkungen 1, 2, 3

<sup>14</sup> unter Ausnutzung der bestehenden Luftfahrtrechte

<sup>15</sup> bezogen auf insgesamt 880 000 Anwohner (Bezugsquelle: ROV BBI 1994)

<sup>16</sup> Die aufzugebenden Flächen in Tegel und Tempelhof sind um ca. 50 ha größer als die in Schönefeld neu in Anspruch zu nehmenden Flächen.

Durch die verkehrsgünstige Lage innerhalb des Hauptaufkommensgebietes wird die funktionsgerechte und aufwandsminimierte Anbindung des Standortes ermöglicht. Berlin und der Kernraum des Landes Brandenburg (Bevölkerung in Berlin und im brandenburgischen Teil des engeren Verflechtungsraumes ca. 4,5 Mio. Einwohner = 72 % des Gesamttraumes) stellen den Hauptanteil der Nachfrage.

- Die vorhandene Netzstruktur, insbesondere die Lage direkt am Bahn- und Autobahnring mit Einbindung in das übergeordnete Eisenbahn- und Straßennetz, erlaubt eine günstige Verkehrsabwicklung in den Kernraum hinein und zugleich die gleichrangige Verbindung zu allen Teilen des Gesamttraumes Berlin-Brandenburg.
- Der Gesamttraum des Landes Brandenburg sowie Teile Polens und Teile der benachbarten Bundesländer (Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt) werden angebinden. Damit entsteht eine verbesserte Erschließungsqualität unter weitgehender Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen. Lediglich am Flughafenstandort selbst und in der unmittelbaren Nähe sind flughafenbedingt ergänzende Verkehrsbauten erforderlich.

c) für die Sozial- und Gesundheitsverträglichkeit:

- Entlastung bisher betroffener Anwohner,
- Umsiedlungsmaßnahmen,
- sonstige Maßnahmen der Verminderung nicht vermeidbarer, aber noch im zumutbaren Bereich liegender Lärmauswirkungen.

Deshalb ist eine Entscheidung für Schönefeld als Ausbaustandort eines mittelgroßen Verkehrsflughafens raumordnerisch vorzuziehen. Andere Lösungen haben gegenüber einem Ausbau vorhandener Luftverkehrseinrichtungen und der für den verkehrlichen Anschluss erforderlichen Anlagen so große Nachteile, dass sie in der raumordnerischen Gesamtbilanz zurückgestellt werden müssen. Die Konzentration des Luftverkehrs am Standort Schönefeld und ein den künftigen Qualitätsansprüchen genügender Ausbau dort ist auch dem verteilten Ausbau der vorhandenen Kapazitäten deutlich überlegen. Ein alleiniger Ausbau der beiden anderen vorhandenen Standorte kommt schon gar nicht in Betracht. Der Nachteil neuer Lärmbelastungen im Umfeld des Ausbaues am Standort Schönefeld muss im Ergebnis der Abwägung in Kauf genommen werden.

Gegenüber den Belangen

- Inanspruchnahme privaten Eigentums (geschieht durch Aufkauf zu Marktpreisen, erforderlichenfalls durch entschädigte Enteignung),
- Inanspruchnahme von Naturgütern (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen),

- Nutzung und nur partieller Ausbau von vorhandenen Flächen und Verkehrsanlagen,
- Stimulierung der Wirtschaftsentwicklung mit Arbeitsplatzangeboten auch für die unvermeidbar von Lärm betroffene Bevölkerung, die zugleich Nutznießer positiver Entwicklungen im Umfeld des Flughafens wird,

müssen die verbleibenden Nachteile hingenommen werden, um die weitaus gewichtigeren Vorteile für die Allgemeinheit zu realisieren, die aus einem Entwicklungs- und Verkehrsvorhaben dieser Bedeutung hervorgehen.

**Zu Z 2:**

Für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld werden mit der in der zeichnerischen Darstellung festgelegten Flughafenfläche ausreichende Flächen freigehalten, um sowohl den bestehenden als auch den zukünftig zu erwartenden nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarf abzudecken.

**Zu Z 3:**

Die in der zeichnerischen Darstellung festgelegte Planungszone Bauhöhenbeschränkung ist notwendig, um Konflikte in Hinblick auf die Flughafenplanung zu vermeiden. Die Höhenbeschränkungen der Planungszone Bauhöhenbeschränkung sind aus den Anforderungen der Hindernisfreiheit und der Flugsicherheit abgeleitete Höhenfestlegungen, die durch die festgelegten Maßzahlen konkretisiert werden. Damit kann bereits frühzeitig die Planung von Hochbauten, die künftig die Hindernisfreiheit des Flugbetriebes beeinträchtigen können, auf Grund landesplanerischer Erfordernisse untersagt werden. Die Planungszone Bauhöhenbeschränkung ist als Ziel der Raumordnung in der zeichnerischen Darstellung enthalten und nach Beschlussfassung durch andere Planungen zu beachten. Aus Gründen der Normenklarheit sind die wesentlichen Maßzahlen zu den maximalen Bauhöhen in die zeichnerische Darstellung übertragen worden.

Die Angaben beziehen sich auf die zulässige Bauhöhe über N. N. Sie sind berechnet aus der Lage des Flughafenbezugs punktes (FBP: 43 m über N. N.). Die ausnutzbare Bauhöhe ergibt sich somit aus der angegebenen Maßzahl und der positiven bzw. negativen Differenz zwischen FBP und örtlicher Höhenlage. Bei einer örtlichen Höhenlage von 44 m über N. N. und einer angegebenen Maßzahl von 144 m wäre somit die Planung auf eine maximale Bauhöhe von 100 m begrenzt.

Alle verbindlichen Bauleitplanungen, die die Zulässigkeit zusätzlicher Hochbauvorhaben in dieser Zone regeln sollen, werden auf Verträglichkeit mit den vorgegebenen Höhenbeschränkungen geprüft. Im Einzelfall kann gemäß Artikel 12 Abs. 2 des Landesplanungsvertrages auch die Anpassung rechtsverbindlicher Bauleitpläne von der Gemeinde verlangt werden.

**Zu Z 4:**

Die Festlegung von zwei raumordnerischen Planungs zonen Siedlungsbeschränkung ist erforderlich, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu sichern und die zu erwartenden Be-

einträchtigungen der Bevölkerung durch Fluglärm zu mindern. Hierzu ist die Siedlungstätigkeit in der Umgebung des Flughafens für bestimmte Nutzungen zu beschränken. Sowohl die Funktion Wohnen als auch besonders lärmschutzbedürftige Einrichtungen umfassen dabei auch den Aufenthalt im Wohnumfeld außerhalb von Gebäuden.

Die Festlegung der Planungszonen Siedlungsbeschränkung dient der landesplanerischen Vorsorge und Konfliktvermeidung. Dies ergibt sich aus der Zahl der in den Planungszonen Siedlungsbeschränkung lebenden Anwohner. Danach ergibt sich gegenwärtig die Zahl von ca. 50 800 betroffenen Anwohnern in den Planungszonen Siedlungsbeschränkung I und II. Die Festlegung raumordnerischer Planungszonen Siedlungsbeschränkung hebt sich somit deutlich ab gegen die ordnungsrechtlichen Regelungen (Festlegung von Lärmschutzzonen) des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Mit dem LEP FS wird den Grundsätzen des Raumordnungsgesetzes des Bundes (ROG) Rechnung getragen, gesunde Lebensbedingungen für die Bevölkerung zu gewährleisten.

Für die Berechnung der Planungszonen Siedlungsbeschränkung wurde die „Anlage zu § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ und die derzeit gültige „Anleitung zur Berechnung (AzB) von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen (Stand Februar 1984)“ sowie die „Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsschutzbehörden der Länder“ des Länderausschusses für Immissionsschutz herangezogen und die Lage der Start- und Landebahnen entsprechend dem Layout vom November 1997 der Projektplanungsgesellschaft mbH Berlin-Schönefeld (PPS) zugrunde gelegt. Da die Lage der neuen Start- und Landebahn erst in weiteren Planverfahren festgesetzt wird, liegt der Berechnung der o. g. Planungszonen ein Lagefenster zugrunde, das nachfolgenden Verfahren Spielräume belässt.

Die Isophonen des äquivalenten Dauerschallpegels von 67 bzw. 62 dB(A) wurden unter Annahme einer Gesamtkapazität von 30 Mio. Flugpassagieren pro Jahr und Berücksichtigung der Kapazität des Start- und Landebahnsystems, getrennt für Flugbetrieb bei Westwindwetterlagen und bei Ostwindwetterlagen, berechnet. Die Hüllkurve beider Isolinen beschreibt die jeweilige Planungszone.

Eine Ausweitung der Planungszonen Siedlungsbeschränkung ergibt sich bei der Einzelbetrachtung des Nachtfluglärms nicht. Es verbleibt genügend Raum für die Vorhabensträgerin und die Planfeststellungsbehörde, über entsprechende Festlegungen die Auswirkungen durch Nachtfluglärm soweit zu mindern, dass unzumutbare Störungen der Nachtruhe vermieden werden.

Im Grenzbereich der Planungszonen Siedlungsbeschränkung besteht bei der Beurteilung der nötigen Planungsbeschränkung ein gewisser Ermessensspielraum, um die Verhältnismäßigkeit des Handelns zu gewährleisten (z. B. Planungsgebiet innerhalb und außerhalb der Planungszonen).

Die in der zeichnerischen Darstellung festgelegte Planungszone Siedlungsbeschränkung I wurde in Anlehnung an die o. g. Isophone des äquivalenten Dauerschallpegels von 67 dB(A) bestimmt und ist als Ziel der Raumordnung zu beachten.

Die Festlegungen sehen vor, dass in Flächennutzungs- und Bebauungsplänen neue Flächen bzw. Gebiete für Wohnnutzungen oder besonders lärmschutzbedürftige Einrichtungen im Sinne des § 5 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) nicht dargestellt oder festgesetzt werden dürfen. Hierzu zählen u. a. Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und Schulen. Das gilt auch für Satzungen nach § 34 Abs. 4 des Baugesetzbuches (BauGB) im Sinne von Neuplanung, wenn auf den bebauten Grundstücken gemäß § 34 Abs. 1 und 2 BauGB nur Wohnnutzungen oder besonders lärmschutzbedürftige Einrichtungen im Sinne des § 5 Abs. 1 FluglärmG zulässig wären.

In der festgelegten Planungszone Siedlungsbeschränkung I ist die Neuplanung gewerblicher Bauflächen gemäß Baunutzungsverordnung grundsätzlich möglich, soweit die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse gegeben ist (z. B. ausreichender Lärmschutz). Hierzu kommt im Rahmen der Abwägung in der Bauleitplanung die Festlegung von durch gesetzliche und sonstige Normen bestimmten Lärmschutzmaßnahmen in Betracht.

In bestehende rechtsverbindliche Bebauungspläne und Satzungen nach dem Baugesetzbuch soll grundsätzlich nicht eingegriffen werden. Im Einzelfall kann aus zwingenden Gründen die Anpassung rechtsverbindlicher Bauleitpläne und Satzungen an die Ziele des LEP FS von der Gemeinde verlangt werden (Artikel 12 Abs. 2 des Landesplanungsvertrages). In Zulässigkeitsregelungen von § 34 Abs. 1 bis 2 BauGB wird nicht eingegriffen.

Im Einzelfall kann im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens nach Artikel 10 des Landesplanungsvertrages von den Zielen der Raumordnung abgewichen werden, wenn die Abweichungen unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar sind und Grundzüge der Landesplanung nicht berührt werden.

Von der Festlegung der Planungszone Siedlungsbeschränkung I sind in Bezug auf die Ausübung der kommunalen Planungshoheit insbesondere die Gemeinden Diepensee und Schönefeld (Ortsteile Selchow und Waltersdorf) betroffen. Im Fall der Gemeinde Diepensee wurde auf Grund der Lage innerhalb der künftigen Flughafenfläche die Notwendigkeit einer Umsiedlung bejaht. Aus diesem Grund wird Z 12 festgelegt. Der planerische Spielraum für die sonstigen betroffenen Gemeinden wird zwar begrenzt, lässt aber noch hinreichende Möglichkeiten für die Eigenentwicklung gemäß LEP eV. Die Gemeindestrukturreform erlaubt mit der Bildung größerer amtsfreier Gemeinden einen Ausgleich in der Betrachtung der vorgegebenen Entwicklungsmöglichkeiten.

#### **Zu Z 5:**

Die in der zeichnerischen Darstellung festgelegte Planungszone Siedlungsbeschränkung II wurde in Anlehnung an die o. g. Isophone des äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A) bestimmt und ist als Ziel der Raumordnung in der kommunalen Bauleitplanung zu beachten. Grundsätzlich gelten dieselben Bindungswirkungen wie in der Planungszone Siedlungsbeschränkung I. Die Festlegung ist ebenfalls aus landesplanerischen Vorsorgegründen erforderlich, u. a. da die Funktion

Wohnen auch den Aufenthalt im Wohnumfeld außerhalb von Gebäuden umfasst.

Um die hiermit verbundene Einschränkung der kommunalen Planungshoheit abzufedern, ist eine gemeindliche Öffnungsklausel eingefügt worden, die auch die Berliner Bezirke umfasst. Hierdurch wird den betroffenen Gemeinden bzw. Bezirken als der Ebene, auf der entsprechende Steuerungsmöglichkeiten bestehen, noch ein ausreichender planerischer Spielraum für die weitere Entwicklung belassen. Das den Gemeinden zuzuordnende Entwicklungspotenzial wird in Anlehnung an den LEP eV aus landesplanerischen Vorsorgegründen auf einen begrenzten Umfang und nur zur Abrundung vorhandener Wohngebiete festgeschrieben.

Durch den LEP FS erfährt der LEP eV jedoch in einem Punkt eine Änderung: Die Planungszonen Siedlungsbeschränkung I und II modifizieren und ergänzen für die betroffenen Gebiete die Festlegung als potenzieller Siedlungsbereich für die Funktion Wohnen und besonders lärmschutzbedürftige Nutzungen im Bereich der Überlagerung mit den Planungszonen.

Damit die landesplanerische immissionsschutzbezogene Vorsorge weiter in ausreichendem Maße gesichert wird, steht die Ausnutzung der Öffnungsklausel unter dem Vorbehalt der Festsetzung ausreichender Lärmschutzvorkehrungen. Eine Konkretisierung ist auf der Ebene der Landesplanung nicht angemessen.

Ein landesplanerisches Regelungsbedürfnis ergibt sich bei den besonders lärmschutzbedürftigen Einrichtungen bzw. Anlagen. Hier ist die Daseinsvorsorge als weiterer Aspekt der kommunalen Selbstverwaltung betroffen. Aus diesem Grund ist es den Gemeinden eröffnet, auch ohne unter die Öffnungsklausel zu fallen, bei einem vorhandenen Bedarf besonders lärmschutzbedürftige Einrichtungen oder Anlagen innerhalb der Planungszone Siedlungsbeschränkung II zu planen. Im Rahmen der jeweiligen Abwägungsentscheidung hat die betroffene Gemeinde zu ermitteln, ob Standorte mit einer geringeren Lärmbelastung zur Verfügung stehen. Der Suchraum ist hierbei naturgemäß an den spezifischen Einzugsbereichen der jeweiligen Einrichtung bzw. Anlage ausgerichtet, kann aber durch Kooperation mit Nachbargemeinden gemeindegrenzüberschreitend sein bzw. im Rahmen der Bildung von größeren Gemeinden im Ergebnis der Gemeindereform auch intern gefunden werden.

#### **Zu Z 6:**

Die Einbindung in die vorhandenen Verkehrsnetze ist für die Funktionsfähigkeit des Flughafens und die wirtschaftliche Entwicklung im gemeinsamen Planungsraum erforderlich.

Eine rechtzeitige Herstellung bedarfsgerechter Verkehrsverbindungen ist bis zur Inbetriebnahme der erweiterten Flughafenkapazitäten notwendig, um den leistungsfähigen Flughafenbetrieb zu garantieren.

In der zeichnerischen Darstellung des LEP FS sind Verkehrsverbindungen festgelegt, deren Neu- oder Ausbau für die Anbindung des Flughafens vorgesehen und die nicht bereits anderweitig ausreichend gesichert sind. Sie sind als landesplane-

risches Ziel durch andere Planungsträger zu beachten; alle raumbedeutsamen Planungen müssen mit der festgelegten vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. Die dargestellten Verkehrsanbindungen ordnen sich in das im LEP eV dargestellte Netz raumbedeutsamer Straßen- und Schienenverkehrstrassen ein.

Weiterhin sind in die Planzeichnung informatorische Darstellungen übernommen worden, die für das Verständnis der räumlichen Zusammenhänge unverzichtbar sind. Diese Verkehrsverbindungen werden dargestellt, weil sie sich noch teilweise in der Planung befinden und Korridore zur Flughafenanbindung an sie angebunden sind. Informatorisch dargestellt sind die Trassen der A 113 (neu) und der B 96 (neu).

Die Trassenfreihaltung der Dresdener Bahn einschließlich der Verbindung zum südlichen Berliner Außenring ist notwendig, um eine Erweiterung der Dresdener Bahn zwischen dem südlichen Berliner Außenring und dem Abzweig Priesterweg in Berlin um durchgängig zwei Ferngleise und die Herstellung der zweigleisigen Verbindungskurve zum südlichen Berliner Außenring zu sichern.

Die landesplanerische Sicherung der zeichnerisch dargestellten Schienenanbindung des Flughafens an die Görlitzer Bahn ist für die Anbindung des Schienengüter- und Personenverkehrs an den Flughafen notwendig; die Möglichkeit eines Ausbaues der bestehenden Bahnanbindung ist hiermit gesichert.

Infolge der noch nicht abgeschlossenen Planungen und Optimierungen besteht für weitere erforderliche Schienen- und Straßenverkehrsanbindungen im engeren Umfeld des Flughafengeländes noch ein Planungsspielraum. Diese weiteren erforderlichen Verkehrsanbindungen sind in der Planzeichnung als Korridore dargestellt, da die exakte räumliche Lage noch festzusetzen ist. Die endgültige Trassenentscheidung ist von der Wahl des Ausbaumodells hinsichtlich der stufenweisen Realisierung des Flughafens, der Optimierung der Lage des Start- und Landebahnsystems hinsichtlich Flugtechnik und Lärminderung sowie weiterer raum-, umwelt- und verkehrsbezogener Untersuchungen abhängig. Um für die erforderlichen Verkehrsverbindungen frühzeitig Vorsorge zu treffen, sind die dargestellten Korridore zur Sicherung der Verkehrsanbindung bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten und jeweils einzelfallbezogene Abstimmungen durchzuführen.

Der Korridor nordwestlich der Flughafenfläche soll die Möglichkeit der Straßenanbindung an die B 96a sowie die Schienenanbindung an den Berliner Eisenbahn-Außenring gewährleisten.

Der Korridor westlich der Flughafenfläche soll die bedarfsgerechte Straßenanbindung für Personen- und Frachtverkehr an die B 96 (neu) sicherstellen.

Der Korridor östlich der Flughafenfläche soll die Straßenanbindung an die A 113 (neu) sicherstellen.

#### **Zu G 7:**

Qualitativ ist die Möglichkeit einer Anbindung des Flughafens

an den Schienenpersonennahverkehr (Regionalverkehr, S- und U-Bahn) und an den hochwertigen Fernverkehr (IC/ICE) vorzusehen sowie eine auf die Zukunft gerichtete Option für die Anbindung der Magnetschwebebahn an den Flughafen offen zu halten, da dies einen wichtigen Standortvorteil für den Flughafen bedeutet. Die Trassenfreihaltung für die U-Bahn und die Magnetbahnoption sind langfristig angelegt und orientieren sich nicht an den aktuellen wirtschaftlichen Möglichkeiten.

Insbesondere werden mit der Anbindung des Flughafens an die Dresdener Bahn (mit Flughafen-Express zum Lehrter Bahnhof) und an die Görlitzer Bahn die Verkehrsträger vernetzt. Damit wird auch dem Auftrag zur Reduzierung des Kurzstreckenluftverkehrs gemäß § 19 Abs. 11 LEPro entsprochen.

Die Festlegung konkretisiert die Grundsätze und Ziele des Landesentwicklungsprogrammes zur vorrangigen Entwicklung des schienengebundenen Verkehrs (§ 19 Abs. 6) und unterstützt gezielte Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung (§ 19 Abs. 3).

#### **Zu G 8:**

Für den Flughafen ist eine Schienenanbindung an das Hauptaufkommensgebiet Berlin mit kurzen Reisezeiten und hoher Taktfrequenz notwendig, um dem Bedarf der Flughafennutzer und dem Ziel, einen großen Anteil des Zubringerverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern, Rechnung zu tragen.

Dafür kann insbesondere in der Relation Berlin Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof bis zum Flughafen nach bisherigen Vorstudien auf der wiederaufgebauten Dresdener Bahn ein Angebot von etwa vier Fahrten pro Stunde und Richtung bei einer Reisezeit von maximal 30 Minuten geschaffen werden.

#### **Zu G 9:**

Die Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld zum alleinigen Standort für die internationale Luftverkehrserschließung des Raumes Berlin-Brandenburg geht mit der Entlastung von über 100 000 bisher von Fluglärm betroffenen Anwohnern im Umfeld der drei bisherigen Flughäfen einher. Gleichwohl muss im Rahmen der rechtlichen Anforderungen auch für die weiterhin – oder durch die neue südliche Start- und Landebahn künftig neu – belasteten Anwohner die aus dem Flugbetrieb resultierende Belastung durch Nutzung aller angemessenen technischen, betrieblichen und ökonomischen Optionen reduziert werden. Dazu gehört, dass Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Schwelle des Grundrechtsschutzes nach Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes (die körperliche Unversehrtheit betreffend) auf jeden Fall vermieden werden müssen, und zwar notfalls durch Verlagerung von Betroffenen, wenn planerische Lösungen einschließlich des aktiven oder passiven Schallschutzes ausscheiden.

Beeinträchtigungen im Bereich zwischen erheblicher Belästigung (Zumutbarkeitsschwelle) und Gesundheitsbeeinträchtigung müssen im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften ebenfalls vermieden werden, und zwar durch Maßnahmen des aktiven oder passiven Lärmschutzes. Die Klärung des Umfangs dieser Maßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit.

Beeinträchtigungen unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle sind auch noch abwägungserheblich; wenn und soweit sie mit verhältnismäßigen Mitteln, wozu auch die Kosten gehören, vermeidbar sind, ist dem im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen.

#### **Zu G 10:**

Bisher bestehen u. a. für die Ortsbereiche Altglienicke/Bohnsdorf und Schönefeld Festlegungen als „Handlungsschwerpunkte“ gemäß Z 5.2 und Z 5.3 des LEP eV. Die besonderen Anforderungen einer abgestimmten und koordinierten Flughafenumfeldentwicklung machen es notwendig, diese Festlegung durch einen überörtlichen Handlungsschwerpunkt mit Geltung für alle Standortgemeinden sowie weitere benachbarte Gemeinden, Ortsteile bzw. -lagen des engeren Wirkbereiches zu ergänzen. Der räumliche Umgriff dieses sogenannten „engeren Wirkbereiches“ ist im Räumlichen Strukturkonzept Flughafen Berlin-Schönefeld, Frankfurt am Main 1997 (RSK I) näher beschrieben.

Ein internationaler Verkehrsflughafen der geplanten Größenordnung löst als verkehrlicher und wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt erhebliche Impulse mit Wirkungen im engeren und weiteren Umfeld aus. Gegenüber dem weiteren Wirkbereich, dessen Abgrenzung es nicht bedarf, ist der engere Wirkbereich als Raum spezifischer Entwicklungs- und Anpassungsmaßnahmen zur flughafeninduzierten Bedarfsbefriedigung zu definieren. Hierzu gehören die unmittelbaren Standort- oder Belegenheitsgemeinden und weitere Gemeinden und Ortsteile in Berlin und Brandenburg.

Den zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklungsimpulsen für den engeren Wirkbereich des Flughafens Berlin-Schönefeld soll durch eine zeitnahe angebotsorientierte Flächenbereitstellung Rechnung getragen werden. Dies kann in einem weiteren RSK in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden und der Landesplanung begleitet werden.

#### **Zu G 11:**

In dem überörtlichen Handlungsschwerpunkt sollen aus landesplanerischer Sicht vordringlich Maßnahmen insbesondere im Bereich des Verkehrs und der Gewerbeentwicklung, aber auch städtebaulicher Anpassungen auf Grund jeweils qualifiziert nachgewiesenen spezifischen Bedarfes mit eindeutig gekläarter Trägerschaft eingeleitet werden. Danach kann das Handlungsziel die Stärkung bislang unterentwickelter Siedlungskerne, die Sicherung von Gewerbeflächen, die Stadterneuerung, die Festlegung von Wohnungsbauschwerpunkten oder auch die Sicherung der Verkehrserschließung für den Flughafen oder für die Neuordnung im Umfeld sein. Wohnfunktionen, soweit sie den Festlegungen der Bauschutzbereiche widersprechen, können damit nicht begründet werden.

Die Beteiligten sollen zu konsensuellen Konzepten und Umsetzungen kommen. Dabei hat die Einbeziehung des Flughafenbetreibers als Verursacher große Bedeutung, um auch zwischen ihm und seinem Umfeld Abstimmungen zum gegenseitigen Nutzen zu erreichen.

**Zu Z 12:**

Im Fall der Gemeinde Diepensee ergibt sich die Notwendigkeit der Umsiedlung daraus, dass das Gemeindegebiet nahezu vollständig von der Flughafenfläche in Anspruch genommen wird und damit ein Weiterbestehen der Gemeinde an diesem Standort nicht mehr möglich ist. Diesem Umstand trägt die Landesplanung als Konsequenz der Standortsicherung mit dem Ziel der sozialverträglichen Umsiedlung der Einwohner der Gemeinde Diepensee Rechnung.

**Zu G 13:**

Bei den übrigen Gemeinden ist nicht von einem derart hohen Maß der Betroffenheit wie in Diepensee auszugehen. Bei der Überplanung bestehender Siedlungsbereiche durch den Flughafen (wie z. B. bei Teilflächen der Gemeinde Schönefeld, Ortsteile Selchow, Waltersdorf-Kienberg), bei hoher Lärmbetroffenheit und zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs ist die Festlegung eines landesplanerischen Grundsatzes zu Einzelumsiedlungen, für den Fall, dass sie auf gesetzlicher Grundlage unvermeidbar sind, daher angemessen. Bei unvermeidbaren Einzelumsiedlungen sind die Bindungen der Bewohner und Funktionsbeziehungen der Gewerbebetriebe zu berücksichtigen. Über die Notwendigkeit und den Umfang von Einzelumsiedlungen wird auf Grundlage der Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens entschieden.

**Zu Z 14:**

Der LEP eV enthält im Bereich des Flughafens Berlin-Tempelhof eine Signatur als „bestehender Verkehrsflughafen“, wobei die bisherigen raumkategorialen Festlegungen auf dem Flughafengelände bereits eine beabsichtigte Nachnutzung, die auch dem Flächennutzungsplan von Berlin entspricht, aufzeigen. Für die Umsetzung durch die Bauleitplanung gemäß Ausweisung als Handlungsschwerpunkt liegt ein städtebauliches Konzept vor. Da sich die Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld zwingend mit der Beendigung der Flughafenutzung für Berlin-Tempelhof verbindet, entfällt die Signatur „bestehender Flughafen“. Solange die luftfahrtrechtlichen Voraussetzungen vorliegen, wird der Flugbetrieb durch diese Änderung nicht tangiert. Mit Bezug auf Z 1 wird auf das Erfordernis der rechtzeitigen luftfahrtrechtlichen Schließung und Zuführung der Fläche zur vorgenannten, nicht flugverkehrlichen Nutzung zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens Berlin-Schönefeld hingewiesen.

**Zu Z 15:**

Der LEP eV enthält im Bereich des Flughafens Berlin-Tegel eine Signatur als „bestehender Verkehrsflughafen“. Da sich die Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld zwingend mit der Aufgabe der Flughafenutzung für Berlin-Tegel verbindet, entfällt die Signatur „bestehender Flughafen“. Die Nachnutzung der bisherigen Flughafenfläche wird durch Siedlungs- und Freiraumnutzungen auf der Grundlage des Planwerkes „Westraum Berlin“ in der Bauleitplanung umgesetzt. Mit Bezug auf Z 1 wird auf das Erfordernis der rechtzeitigen luftfahrtrechtlichen Schließung und Zuführung der Fläche zur vorgenannten, nicht flugverkehrlichen Nutzung zum Zeitpunkt der

Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens Berlin-Schönefeld hingewiesen.

**V FFH-Verträglichkeit des LEP FS**

Gemäß Verwaltungsvorschrift der Landesregierung zur Anwendung der §§ 19a bis 19f des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG alt, jetzt §§ 32 bis 38 BNatSchG vom 25. März 2002) in Brandenburg, insbesondere zur Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie, sind bei Raumordnungsplänen diejenigen raumordnerischen Ziele auf mögliche Konflikte mit den Schutzziele von Natura 2000-Gebieten zu überprüfen, die einen konkreten Flächenbezug haben. In Berlin findet das Bundesrecht unmittelbar Anwendung gemäß den §§ 32 bis 38 BNatSchG.

Im LEP FS sind dies die Ziele:

**Z 2**

Im Bereich der freizuhaltenden Flughafenfläche befinden sich keine Natura 2000-Gebiete. In räumlicher Nähe befinden sich die FFH-Gebiete 483 Glasowbachniederung (geringste Entfernung zur Flughafenfläche knapp 1 km) und 485 Brunnluch (Entfernung zur Flughafenfläche ca. 1,5 km). Für die Glasowbachniederung wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld eine differenzierte FFH-VP durchgeführt. Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass auch in Folge der Erhöhung des Abflussregimes und der vorgesehenen wasserbaulichen Maßnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Schutzziele des FFH-Gebietes zu erwarten sind.

Beeinträchtigungen der relevanten Lebensraumtypen des Brunnluches (Pfeifengraswiesen und feuchte Hochstauden) sind infolge der Flächenfreihaltung für den Flughafenausbau nicht zu erwarten.

**Z 3, 4, 5**

Durch Beschränkungen der Bauhöhen und Siedlungsentwicklung können keine Konflikte mit den Schutzziele von Natura 2000-Gebieten auftreten.

**Z 6**

Die räumlich festgelegten Verkehrsanbindungen überlagern bzw. durchschneiden keine Natura 2000-Gebiete. Das FFH-Gebiet 483 Glasowbachniederung grenzt an die Korridorartstellung für eine Straßenanbindung des Flughafens an die B 96 an. Das FFH-Gebiet 485 Brunnluch befindet sich in der Nähe der geplanten Straßentrasse der B 96. Bei der planerischen Konkretisierung dieser Verkehrsanbindungen ist den Schutzziele der FFH-Gebiete Rechnung zu tragen.

**Z 14, 15**

Durch die veränderten Festlegungen im Bereich der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof ergeben sich keine Berührungspunkte zu den Schutzziele von Natura 2000-Gebieten.







## Gesetz- und Verordnungsblatt

für das Land Brandenburg

---

616

Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II – Nr. 27 vom 14. November 2003

---

Herausgeber: Ministerium der Justiz und für Europaangelegenheiten des Landes Brandenburg.

Der Bezugspreis beträgt jährlich 46,02 EUR (zzgl. Versandkosten + Portokosten). Die Einzelpreise enthalten keine Mehrwertsteuer. Die Einweisung kann jederzeit erfolgen.

Die Berechnung erfolgt im Namen und für Rechnung des Ministeriums der Justiz und für Europaangelegenheiten des Landes Brandenburg.

Die Kündigung ist nur zum Ende eines Bezugsjahres zulässig; sie muss bis spätestens 3 Monate vor Ablauf des Bezugsjahres dem Verlag zugegangen sein.

Die Lieferung dieses Blattes erfolgt durch die Post. Reklamationen bei Nichtzustellung, Neu- bzw. Abbestellungen, Änderungswünsche und sonstige Anforderungen sind an die Brandenburgische Universitätsdruckerei und Verlagsgesellschaft Potsdam mbH zu richten.

Herstellung, Verlag und Vertrieb: Brandenburgische Universitätsdruckerei und Verlagsgesellschaft Potsdam mbH, Karl-Liebknecht-Straße 24–25, Haus 2,  
14476 Golm (bei Potsdam), Telefon Potsdam (03 31) 56 89 - 0