

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT in der
Bürger-Initiative NOIWEHR ANLIEGER BER Ost-West-Aktions-Gemeinschaft,

c./o. Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde,

in enger Zusammenarbeit mit der INTERESSENGEMEINSCHAFT SCHULZENDORF GEGEN FLUGLÄRM

c./o. Dohlenstieg 40, 15732 Schulzendorf

A n a l y s e d e r B e t r i e b s g e n e h m i g u n g d e s V e r k e h r s f l u g h a f e n s
Berlin-Schönefeld (SXF + BER)
zur B e r ü c k s i c h t i g u n g v o n r e c h t s v e r b i n d l i c h e n V o r s c h r i f t e n
der I N T E R N A T I O N A L E N Z I V I L L U F T F A H R S T S O R G A N I S A T I O N (I C A O)
gemäß dem Chicago-Abkommen (CA)

Az.: Io + EG

1, V o r b e m e r k u n g

Diese Analyse erfolgte wegen der bisherigen Nichtberücksichtigung der Ausrichtung der BER-Start- und -Landebahnen nach dem ICAO Doc.9184 und anderer Verletzungen verbindlicher internationaler Vorschriften übergeordneten Rechts in Ergänzung der Beschlußvorlage zu zukünftigen Maßnahmen zum BER-Projekt von Dr.Dieter Schallehn, Interessengemeinschaft Schulzendorf gegen Fluglärm, vom 14.März 2013 für den Sonderausschuß BER des Landtages Brandenburg und des Schreibens von Dr.Dieter Schallehn vom 19.Mai 2013 an den Bundesrat zum Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Schutzes der Bevölkerung gegen Fluglärm i.A. vorgenannter Interessengemeinschaft und der Schulzendorfer Ortsgruppe des BVBB.

2. N a c h w e i s v o n Z i t a t e n m i t I C A O - B e z u g i n d e r a k t u e l l e n
Änderung der Betriebsgenehmigung des Flughafens SXF + BER

2.1. B e z e i c h n u n g v o r g e n a n n t e r Ä n d e r u n g

Die Änderung trägt die Bezeichnung "Änderung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gemäß §6 Abs.4. Satz 1 LuftVG" des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg vom 27.März 2012

2.2.1. Textstellen aus Kapitel A

- Abschn.IV, Klassifizierung des Flughafens
- Abschn.XI, Flugbetriebliche Regelungen, Lfd.Nr.2 , Flugbeschränkungen für strahlgetriebene Flugzeuge mit maximal zulässiger Abflugmasse von mehr als 20.000 kg für die Zeit zwischen 22.00 und 06.00 UHR mit EPNdB-Angabe und Bezug auf Bd.1 Teil II Kapitel 3 des Anhanges 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen)
- Abschn.XI, Lfd.Nr.5. mit gleichem Bezug wie vorstehend
- Abschn.XII, Auflagen , Lfd.Nr.1., Vorgabenkonformität, mit Bezug auf Anhang 14 Band 1 des Chicago-Abkommens (CA) vom 7.Dezember 1944 in der jeweils gültigen Fassung (ICAO-Anhang 14), soweit dem nicht deutsche Vorschriften entgegenstehen
- Abschn.XII, Lfd.Nr.5., Flughafenhandbuch:
"ein aktualisiertes Flughafenhandbuch (Aerodrome Manual) gemäß §45a LuftVZO i.Vbdg. mit relevanten Vorgaben der ICAO" ist "vorzuhalten" sowie
Abs. a) in Bezug auf das Betriebskonzept, Teil "ICAO Annex 14, wildlife hazard management system" und i.Vbdg. mit
Abs. m), Regelungen zur Luftsicherheit (ohne nochmalige Nennung)
- Abschn.XII, Lfd.Nr.6., Safety Management System (SMS) zur flugbetrieblichen Sicherheit i.Vbdg. mit "ICAO Anhang 14, §45b LuftVZO"
- Abschn.XII, Lfd.Nr.8. zum Rettungs- und Feuerlöschwesen mit Bezug auf "ICAO Anhang 14"
- Abschn.XII, Lfd.Nr. 12.a) "Luftverkehrskarte ICAO 1:50000"
- Abschn.XII, Lfd.Nr.18., Flughafenanlage und -betrieb für Aufgaben des Bundes zur Anlage und Änderungen von Flugbetriebsflächen:
es "sind die internationalen Standards und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARA) von Anhang 14, Band 1, des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (Chicago Convention), ICAO Anhang 14, einzuhalten ..."

2.2.2. Textstellen aus Kapitel D

Kapitel D enthält die Begründung von Nebenbestimmungen mit Hinweis auf Auflagen gemäß Kapitel A, Abschn.XII, Lfd.Nr. 1 bis 5, 7 und 9: Bezug auf "Bestimmungen der internationalen, europäischen und nationalen luftverkehrs-technischen Regelwerke".

Hinweis: Lfd.Nr.6 und Lfd.Nr.18 sind nicht aufgeführt!

3. Zuordnung der Textstellen zu Teilaspekten des Flughafens

Die Zuordnung der Zitate erfolgt gemäß B i l d 1 , auf welchem die Teilaspekte lediglich symbolisch vereinfacht dargestellt werden.

Beim Vergleich stellt man fest, daß die Betriebsgenehmigung in sich recht widersprüchlich ist, weil zwar bezüglich der Zuordnung der Zitate zum Flughafen insgesamt, also zum alten Flughafen SXF wie dem neuen noch nicht in Betrieb befindlichen Flughafen BER zugeordnet, zwar die Rechtsgültigkeit der ICAO-Vorschriften betont wird, aber gleichzeitig bezüglich der Pisten-Ausrichtung ein solcher grundlegender Widerspruch zum ICAO Doc.9184 besteht, daß die Betriebsgenehmigung bei Einhaltung des vorgeh. ICAO Doc. rechtlich nichtig würde!

Gleiches gilt bezüglich der Festlegungen zu Luftfahrzeugen i. Vbdg. mit Lärm, zu welchen der Anhang 16 (Annex) zum Chicago-Abkommen ausdrücklich zitiert wird, während er aber bei der Festlegung von Lärmschutzzonen für Flughafen-Anliegergemeinden trotz eines dementsprechenden Vorschlages vom 17. September 2012 an die Staatskanzlei Brandenburg bisher keinerlei Berücksichtigung fand.

4. Schlußfolgerungen

ICAO-Vorschriften gelten gem. dem in der Vorbemerkung nach Abschn.1 genannten Schreiben an den Bundesrat für Deutschland als **Mindestvorschriften**, verabschiedet von Bundestag, Bundesrat und EU als **übergeordnetes Recht**.

Die Übersetzung des ICAO Doc.9184 wurde jedoch trotz dementsprechender Verabschiedung, vgl. Verordnungen EG 1592/2002 Abs.5 sowie EG 216/2008 Abs.3., und vieler dementsprechender Aufforderungen an Herrn Bundesminister Ramsauer und Frau Bundesjustizministerin Dr. Leutheusser-Schnarrenberger seit Juli 2011 nicht aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt, so daß es weder bei der Flughafenplanung noch in Planfeststellungsbeschluß (PFB), dem dazugehörigen Ergänzungsbeschluß (PF Berg) oder Rechtssprüchen des Bundesverwaltungsgerichts (BVG) bzw. des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Berlin-Brandenburg rechtswirksam wurde. Der PFB sowie der PF Berg wurde gerichtlicherseits bisher stets als gültige Rechtsgrundlage angesehen, obwohl sie aufgrund der zuvor erlassenen EU-Verordnung EG 1592/2002 bereits bei Verabschiedung potentiell nichtig waren!

Deshalb wird das BER-Projekt dasselbe Schicksal ereilen wie das EuroHawk-Projekt: es wird zur Invest - Ruine werden!

Die entsprechenden vorgenannten Textstellen können in der aktuellen Änderung der Betriebsgenehmigung gem. An 1. 2 nachgelesen werden.

Zusammenfassend darf man feststellen, daß die Widersprüche zwischen Betriebsgenehmigung, Flughafenausbau und Schallschutzkonzept und geltenden gesetzlichen Bestimmungen, speziell bedingt durch die Ignorierung übergeordneten Rechts, zur Folge haben, daß unter erforderlicher Einbeziehung von Katastrophen- und Gesundheitsschutz in die Betrachtung bisher trotz vielfältiger Bemühungen von Bürgerinitiativen und Verbänden beim Schönefeld-Projekt weder Flugsicherheit noch echter Schallschutz oder ein Nachtflugverbot auch nur konzeptionsmäßig von BER-Gesellschafterseite insgesamt erkennbar ist.

Die zwischen Flughafenchef Mehdorn und den Bürgermeistern der Anliegergemeinden als "Durchbruch" titulierte "Einigung" ist aus vorgenannten Gründen nichts anderes als ein fauler Kompromiß zu Lasten der Grundrechte der Bürger aller Anliegergemeinden in der etwa 8-km-Zone um den Flughafen und eine Rückkehr zu für zumindest diese falschen eignen Vorschlägen des Flughafens zum Schallschutz, stellt darüber hinaus aber eine Sanktionierung von Verstößen gegen übergeordnetes staatliches Recht dar, für welche weder Kommunalpolitiker noch ein Dialogforum ein Entscheidungsrecht besitzen.

Kommentare wie es sei ja unter Beachtung der bisherigen hohen Investitionskosten sowieso damit zu rechnen, daß der Flughafen erweitert in Betrieb gehe, so daß ja nicht mehr als gemäß vorgenannter "Übereinkunft" erreicht, erreichbar gewesen wäre, oder gar die Behauptung, mit dieser "Übereinkunft" würden "die Bürgerinitiativen zufrieden sein", gehen weit an rechtsstaatlicher Wirklichkeit vorbei. Sie stellen eine Täuschung von Bürgern, Parlamentariern und Gerichten dar, denn Grundrechte oder übergeordnetes Recht sind nicht verhandelbar, sondern schlicht durchzusetzen. Derartige Äußerungen mißachten also die geltenden Prinzipien in einem demokratischen Rechtsstaat! Für diese einzutreten ist jedoch die Pflicht eines jeden Abgeordneten, aller Bürger wie auch der Gerichtsbarkeit.



- Dr. Günter Briese -

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT,
ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

Hierzu gehören:

Bild 1: ICAO-relevante Zitate in der Betriebsgenehmigung in Zuordnung zu Flughafen-Teilaspekten

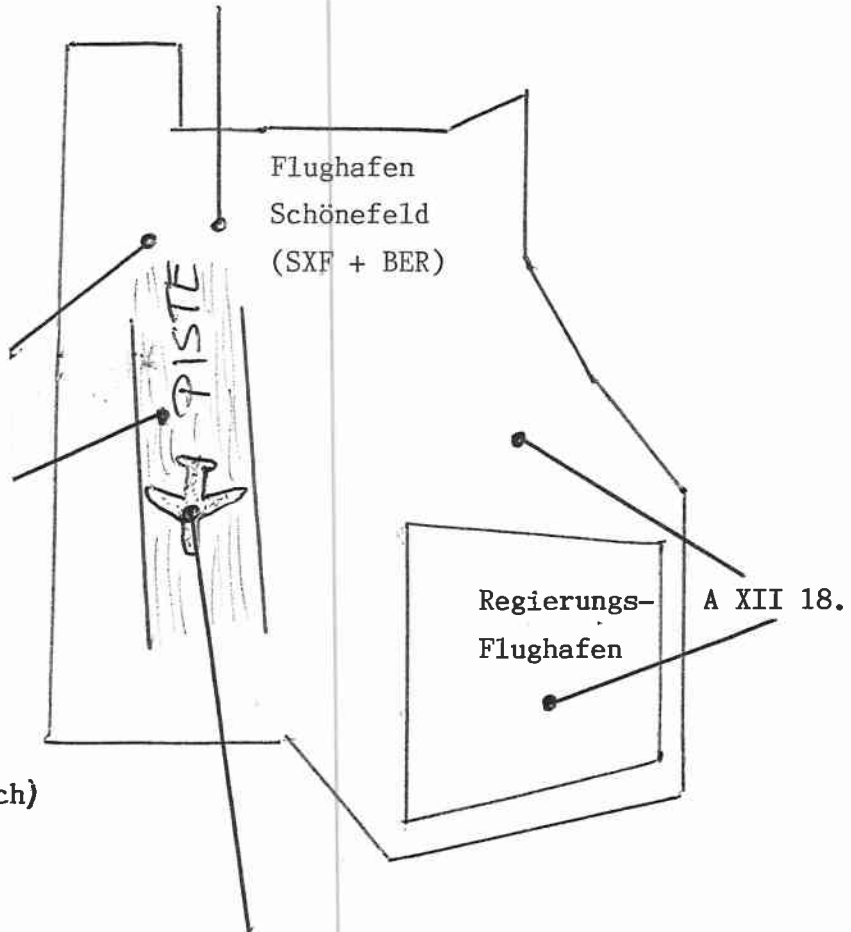
Bild 2: ICAO-relevante Textpassagen der Betriebsgenehmigung

Flughafen-Teilaspekte mit Zuordnung der Zuordnung der Zitate*) des Chicago-Abkommens und dazugehöriger ICAO-Dokumente in der "Änderung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gemäß §6 Abs.4 Satz 1 LuftVG" des MIL Brandenburg vom 27.März 2012

A IV, A XII 1., A XII 5.d) **,
A XII 5.m), A XII 6., A XII 8.,
A XII 12.a)

D zu
A XII 1. bis 5., 7., 9

A XII 1. und A XII 18.
i.Vbdg. mit A XIII und
D
(Kollision mit
ICAO Doc.9184, in
Deutschland, EU und
international verbindlich)



A XI 2., A XI 5.
und A XII 12.a)

*) Beispiel siehe Fußnote **) !

**) Kapitel A Abschn. XII Lfd.Nr. 5.d)

B i l d 2 : ICAO-relevante Textpassagen der Betriebsgenehmigung



LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Postfach 60 11 81 14411 Potsdam

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Geschäftsführung
Flughafen Schönefeld
12521 Berlin

Ministerium für
Infrastruktur und
Landwirtschaft

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam
Bearb.: Frau Hoser Grancho
Gesch.-Z.: 44.1-6441/5/1
Hausruf: (03 31) 8 66-82 81
Fax: (03 31) 8 66-83 65
Internet: www.mil.brandenburg.de

Tram 90-93, 96, 98
Potsdam Hauptbahnhof: DB und S-Bahn 7

Potsdam, 27. März 2012

Änderung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG

Sehr geehrte Herren Geschäftsführer,

infolge der bisher durchgeführten Planfeststellungen zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld habe ich die Flughafengenehmigung geändert und neu gefasst.

A Entscheidung

Die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (seit 01.01. 2012 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)) erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Flughafens Berlin-Schönefeld vom 20. September 1990 (eingetragen im Luftfahrtregister für Flugplätze des Ministerrates der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik unter Nr. 004) in der Fassung der letzten Änderung vom 20. April 2011 wird gemäß § 6 Abs. 4 S. 1 LuftVG¹ i. V. m. §§ 38 ff LuftVZO² auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (jetzt: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) vom 13. August 2004 zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld i. d. F. der 22. Planänderung vom 10. Februar 2012 und des Planergänzungsbeschlusses „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009 zum Vorhaben Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, wie folgt geändert und neu gefasst:

¹ i. d. F. der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. August 2010 (BGBl. I S. 1126).

² i. d. F. der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 22. Februar 2011 (BGBl. I S. 317).

I Genehmigung

Gemäß § 6 des LuftVG³ wird der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Flughafens des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughafen) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln und Instrumentenflugregeln bei Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

II Bezeichnung

Mit Inbetriebnahme der Südbahn gilt folgende Bezeichnung:
Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg

•
•
•

IV Klassifizierung

Nach Anhang 14, Band 1, Abschnitt 1.7 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Chikagoer Abkommen) vom 07. Dezember 1944 (ICAO Anhang 14): Codezahl (Code Number) 4, Codebuchstabe (Code Letter) F.

•
•
•

IX Verwendungszweck

Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr (Verkehrsflughafen).

X Betriebspflicht

Für den Flughafen besteht aufgrund des § 45 Abs. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung Betriebspflicht.

XI Flugbetriebliche Regelungen

Ab Inbetriebnahme der planfestgestellten neuen Südbahn unterliegt der Flugbetrieb folgenden Einschränkungen:

1. In der Zeit zwischen 23:30 und 05:30 Uhr Ortszeit dürfen keine Luftfahrzeuge starten oder landen.
2. In der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr Ortszeit dürfen strahlgetriebene Flugzeuge mit einer maximal zulässigen Abflugmasse von mehr als 20.000 kg auf dem Flughafen nur starten oder landen, wenn sie nachweisen, dass ihre gemessenen Lärmzertifizierungswerte in der Summe mindestens 10 EPNdB unter der Summe der für sie geltenden Grenzwerte gemäß Band 1, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) liegen. Der Nachweis erfolgt in der Regel durch Vorlage eines amtlichen Lärmzeugnisses in englischer Sprache, aus dem die gemessenen Lärmzertifizierungswerte hervorgehen.

Seite 6

Ministerium für
Infrastruktur und
Landwirtschaft

o
e
c

5. In der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr Ortszeit sind auch verspätete Landungen von Flugzeugen mit Lärmzulassung nach Band 1, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen im gewerblichen Verkehr gestattet, wenn deren planmäßige Ankunftszeit vor 22:00 Uhr Ortszeit liegt.

o
e
c

Seite 9

Ministerium für
Infrastruktur und
Landwirtschaft

o
e
c

XII Auflagen

Die Genehmigung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1. **Vorgabenkonformität:** Bei der Anlegung und Betrieb des Flughafens sind die internationalen Standards und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) von Anhang 14, Band 1, des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Chikagoer Abkommen) vom 7. Dezember 1944 in der jeweils gültigen Fassung (ICAO Annex 14) zu beachten, soweit nicht deutsche Vorschriften entgegenstehen. Im Zweifelsfall ist die Entscheidung der Genehmigungsbehörde einzuholen.

5. **Flughafenhandbuch:** Der Flughafen hat ein unter den Gesichtspunkten der neuen infrastrukturellen und betrieblichen Anforderungen aktualisiertes Flughafenhandbuch (Aerodrome Manual) gem. § 45 a LuftVZO i. V. m. den relevanten Vorgaben der ICAO vorzuhalten und der Genehmigungsbehörde auf Verlangen vorzulegen. Dieses Flughafenhandbuch hat als zentrale Dokumentation des Flughafens in geeigneter Weise mindestens, aber nicht ausschließlich, die nachfolgend aufgeführten Inhalte, Handbücher, Dokumente, Betriebsanweisungen, Betriebsvereinbarungen und sonstige externe und interne Vorgaben zu integrieren bzw. zu umklammern.
 - a) Flughafenbenutzungsordnung gem. § 43 LuftVZO.
 - b) Handbuch Sicherheitsmanagement
 - c) Vorfeldordnung
 - d) Betriebskonzept zu Verhütung von Vogelschlägen, u. a. Tiergefahren (ICAO Annex 14: wildlife hazard management system)

- e) Flughafen-Instandhaltungskonzepte
- f) Flughafen-Notfallplan
- g) Brandschutz-, Feuerlösch- und Rettungsordnung

Seite 10

Ministerium für
Infrastruktur und
Landwirtschaft

- h) Verkehrs- und Zulassungsregeln für das Flughafengelände (Regelung für den Betrieb auf den Vorfeldflächen und den flughafeneigenen, nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen)
- i) Winterdienstordnung
- j) Betriebsvereinbarungen (z. B. Flugsicherungsdienstleistungsunternehmen, Vorfeldkontrolle)
- k) Allwetterflugordnung
- l) Funkordnung
- m) Regelungen zur Luftsicherheit

Die entsprechenden Konzepte und Planungen zu Inhalt und Führung des Flughafenhandbuches sind mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen. Änderungen und Erweiterungen der genannten Unterlagen sind der Genehmigungsbehörde un-
aufgefordert anzuzeigen und soweit dies erforderlich ist, zur Genehmigung vorzulegen.

6. **Safety Management System (SMS):** Das Flughafenunternehmen hat sein unternehmenseigenes Sicherheitsmanagementsystem als zentrales Instrument zur Sicherung der flugbetrieblichen Sicherheit zu betreiben (ICAO Anhang 14, § 45b LuftVZO). Das Handbuch zum SMS ist der Genehmigungsbehörde zur Abstimmung vorzulegen.

o
e
e

8. **Rettungs- und Feuerlöschwesen:** Zur Gewährleistung von Brandschutz und des Rettungswesens für den Luftverkehr müssen die erforderlichen Einrichtungen und Maßnahmen auf dem Flughafen vorhanden bzw. getroffen sein. Der Mindestum-

⁴ Luftsicherheitsgesetz (LuftSIG) vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424)

fang der Löschmittelmengen, Rettungsgeräte und des Personals richtet sich nach den internationalen Standards und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP), entsprechend Anhang 14, Band 1, des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (Chicago Convention), ICAO Anhang 14. Der Flughafennotfallplan ist der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen. Zur Sicherstellung einer schnellen Rettung von Flugzeuginsassen in Flugzeugen mit ICAO Code Letter E und F ist entsprechendes Rettungsgerät in ausreichender Anzahl vorzuhalten.

12. **Flugvorbereitungen:** Für die von den Luftfahrzeugführern durchzuführende Flugvorbereitungen müssen geeignete Räumlichkeiten vorhanden sein. Dort müssen mindestens, jeweils auf dem neuesten Stand, bereitgehalten werden:

- a) Luftfahrerkarte ICAO 1 : 500000,
- b) Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland Band I, II und III,
- c) Nachrichten für Luftfahrer.

18. **Flughafenanlage und -betrieb für Aufgaben des Bundes:**

Bei Anlage und Änderung von Flugbetriebsflächen sind die internationalen Standards und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) von Anhang 14, Band 1, des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (Chicago Convention), ICAO Anhang 14, einzuhalten, insbesondere sind die Oberflächen der Schultern so zu gestalten, dass keine Gefährdungen durch Erosionen entstehen, Gefährdungen durch unterschiedliche Tragfähigkeiten von Bahn, Schulter und Streifen sind zu minimieren, Einbauten und die start- und landebahn-nahen Übergänge zu Rollbahnschultern in Streifen sind anzurampen, bei der Ausweisung von Standplätzen und Rollgassen ist auf die erforderlichen Sicherheitsabstände und Mindestbreiten zu achten.

Der bei Großereignissen des Bundes entstehende zusätzliche Bedarf an weiteren Luftfahrzeugabstellflächen ist von der FBB, soweit eine Verfügbarkeit gegeben ist, bereitzustellen.

Die funktionsgerechte Unterbringung der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation, GA) im Norden des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg ist zu gewährleisten.

C Begründung

Die Zuständigkeit der Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) zum Erlass bzw. der Anpassung der Genehmigung des Flughafens Berlin-Schönefeld ergibt sich aus §§ 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG, 39 Abs. 1 und 2 LuftVZO i. V. m. § 2 Abs. 1 LuFaLuSiZV⁵.

Der Flughafen gilt nach § 71 LuftVG als planfestgestellt und genehmigt. Die Verpflichtung zur Anpassung der bisher gültigen luftrechtlichen Genehmigung vom 20.09.1990 resultiert aus § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG, wonach die Genehmigung zu ergänzen oder zu ändern ist, wenn dies nach dem Ergebnis eines Planfeststellungsverfahrens notwendig ist. Aufgrund der umfangreichen und grundlegenden Änderungen, die mit dem o. g. Planfeststellungsbeschluss und seinen Änderungen und Ergänzungen zum Ausbau des Verkehrsflughafens festgelegt wurden, wurde eine Anpassung der Genehmigung unumgänglich.

Der Planfeststellungsbescheid wurde des Weiteren durch den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20.10.2009 im Hinblick auf Fragen des Betriebs und des Lärmschutzes geändert und ergänzt; diese Änderungen regeln insbesondere Fragen des Flugbetriebes - hier u. a. Nachtflug - die ebenfalls in die Betriebsgenehmigung nach § 6 LuftVG aufgenommen werden müssen.

⁵ Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung i. d. F. der Bekanntmachung vom 2. Juli 1994 (GVBl. II/94, S. 610), zuletzt geändert durch Verordnung vom 7. Juli 2009 (GVBl. II/09, S. 432)

Bezüglich der relevanten Entscheidungsgründe für die abschließende Festlegung der flugbetrieblichen Regelungen wird vollumfänglich auf die Begründung im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“⁶ verwiesen.

D Begründung Nebenbestimmungen

Die Auflagen Nummer 1 bis 5, 7 und 9 beziehen sich auf Bestimmungen der internationalen, europäischen und nationalen luftrechtlichen Regelwerke, die der Sicherung und Sicherheit des Luftverkehrs dienen. Sie wurden in die Genehmigung aufgenommen, um ihre Beachtung und Erfüllung durch das Flughafenunternehmen sicherzustellen. Eine weitere Begründung ist insoweit entbehrlich.

Die Auflage Nummer 8 zum Abschluss der Haftpflichtversicherung ergibt sich aus § 42 Abs. 2 Nr. 9 LuftVZO. Die Höhe der Deckungssumme wurde durch die Versicherungswirtschaft in Zusammenarbeit mit dem Flughafenunternehmen ermittelt und stellt die derzeit höchst mögliche für Flughäfen dar.

Die Auflagen Nummer 6 sowie 10 bis 14 wurden aus dem Planfeststellungsbeschluss (PFB) vom 13. August 2004 zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld übertragen. Zur Begründung der einzelnen Auflagen wird jeweils auf die ausführlichen Begründungen im genannten PFB verwiesen. Die Auflage Nummer 15 (Flughafenanlage und -betrieb für Aufgaben des Bundes) entspricht der Auflage 1 der 20. Änderung des PFB vom 15. September 2011 (AZ.: 44-6441/1/123). Zur Begründung der Auflage wird wiederum auf die entsprechenden Ausführungen dazu im Änderungsbeschluss verwiesen.

Seite 18

•
•
•

F Anlage

Flugplatzkarte

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Bayr



**Ministerium für
Infrastruktur und
Landwirtschaft**