



Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Geschäftsführung
Flughafen Schönefeld
12521 Berlin

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

III Lage und Gelände

Der Flughafen liegt im Land Brandenburg in der Gemeinde Schönefeld, 20 km (10,8 NM) südöstlich des Zentrums von Berlin.

Die Grenzen und die Anlagen des Flughafens ergeben sich aus der Flugplatzkarte im Maßstab 1 : 5000, die Bestandteil der Genehmigung ist.

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.

V Bezugspunkte

1 Flughafenbezugspunkt

a) geografische Lage (System ETRS 89):	Breite	52° 21' 44,089" N
	Länge	13° 30' 02,423" E
UTM Zone 33 (ETRS89):	Nordwert/Hochwert	5 802 387,52 m
	Ostwert/Rechtswert	3 397 906,24 m
b) Höhe über NHN (DHHN92):		47,00 m

2 Bezugspunkte der Start- und Landebahnen

2.1 Start- und Landebahn 07L/25R (Nordbahn)

a) geografische Lage (System ETRS 89):	Breite	52° 22' 21,222" N
	Länge	13° 30' 20,011" E

³ 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).

UTM Zone 33 (ETRS89):	Nordwert/Hochwert	5 803 527,84 m
	Ostwert/Rechtswert	3 398 262,58 m

b) Höhe über NHN (DHHN92):	44,73 m
----------------------------	---------

2.2 Start- und Landebahn 07R/25L (Südbahn)

a) geografische Lage (System ETRS 89):	Breite	52° 21' 06,956" N
	Länge	13° 29' 44,844" E

UTM Zone 33 (ETRS89):	Nordwert/Hochwert	5 801 274,20 m
	Ostwert/Rechtswert	3 397 549,89 m

b) Höhe über NHN (DHHN92):	45,80 m
----------------------------	---------

3 Hubschrauberlandeplatz

a) UTM Zone 33 (ETRS89):	Nordwert/Hochwert	5 804 496,50 m
	Ostwert/Rechtswert	3 399 364,00 m

b) Höhe über NHN (DHHN92):	46,50 m
----------------------------	---------

VI Flugbetriebsflächen

1 Start- und Landebahnen

1.1 Start- und Landebahn 07L/25R (Nordbahn)

a) Richtung (ETRS89):	68,8047° rwN																								
b) Länge:	3600 m																								
c) Breite (ohne Schultern):	45 m																								
d) Verfügbare Längen:	<table> <tr><td>TORA</td><td>07L</td><td>3600 m</td></tr> <tr><td>TODA</td><td>07L</td><td>3660 m</td></tr> <tr><td>ASDA</td><td>07L</td><td>3600 m</td></tr> <tr><td>LDA</td><td>07L</td><td>3300 m</td></tr> <tr><td>TORA</td><td>25R</td><td>3600 m</td></tr> <tr><td>TODA</td><td>25R</td><td>3660 m</td></tr> <tr><td>ASDA</td><td>25R</td><td>3600 m</td></tr> <tr><td>LDA</td><td>25R</td><td>3300 m</td></tr> </table>	TORA	07L	3600 m	TODA	07L	3660 m	ASDA	07L	3600 m	LDA	07L	3300 m	TORA	25R	3600 m	TODA	25R	3660 m	ASDA	25R	3600 m	LDA	25R	3300 m
TORA	07L	3600 m																							
TODA	07L	3660 m																							
ASDA	07L	3600 m																							
LDA	07L	3300 m																							
TORA	25R	3600 m																							
TODA	25R	3660 m																							
ASDA	25R	3600 m																							
LDA	25R	3300 m																							
e) Belag:	Hartbelag																								

1.2 Start- und Landebahn 07R/25L (Südbahn)

a) Richtung (ETRS89):	68,7917° rwN
b) Länge:	4000 m

c) Breite (ohne Schultern):	60 m
d) Verfügbare Längen:	TORA 07R 4000 m
	TODA 07R 4060 m
	ASDA 07R 4000 m
	LDA 07R 4000 m
	TORA 25L 4000 m
	TODA 25L 4060 m
	ASDA 25L 4000 m
	LDA 25L 4000 m
e) Belag:	Hartbelag

2 Rollbahnen

a) Richtung und Lage:

Die Richtung und Lage der Rollbahnen sowie zugehöriger Aufstellflächen und Überholflächen ergibt sich aus der Flugplatzkarte, die Teil dieser Genehmigung ist.

b) Belag: Hartbelag

2.1 Rollbahnen K1, K3, J und G von K1 bis Vorfeld 1

Breite (ohne Schultern): 22,5 m

2.2 Rollbahnen K4 und K5

Breite (ohne Schultern): 25 m

2.3 Rollbahnen A, B, C, D, H, K2, K6, L1 bis L10, M1 bis M10 und G von Vorfeld 1 bis K5

Breite (ohne Schultern): 30 m

3 Vorfelder

Lage und Größe ergeben sich aus der Flugplatzkarte, die Teil dieser Genehmigung ist.

4 Hubschrauberlandeplatz

Die Lage ergibt sich aus der Flugplatzkarte, die Teil dieser Genehmigung ist.

VII Bauschutzbereich (Ausbauplan), Sicherheitsflächen (12 LuftVG)

Für den Verkehrsflughafen ist ein Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG festgesetzt.

Die Länge der Sicherheitsfläche an den Enden der Start- und Landeflächen beträgt jeweils 1 000 m.

Die Bereiche, in denen die in § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich), sind aus dem Übersichtsplan Plan-Nr. L1.1-1-Ae1 (Stand 15.03.2011) ersichtlich, der Bestandteil dieser Genehmigung ist.

VIII Benutzbarkeit

Der Flughafen ist für Luftfahrzeuge aller Art für den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules, VFR) und nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules, IFR) genehmigt, soweit die flugbetrieblichen Anforderungen der Luftfahrzeuge eine Nutzung zulassen und die Flugbetriebsbeschränkungen eingehalten werden.

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.
3. Von den unter Nr. 1) und 2) genannten Regelungen sind ausgenommen:
 - a) Landungen von Luftfahrzeugen, wenn die Benutzung des Flughafens als Not- oder Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen erfolgt,

- b) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich im Einsatz für den Katastrophenschutz oder für die medizinische Hilfeleistung befinden oder die für Vermessungsflüge von Flugsicherungsunternehmen bzw. in deren Auftrag eingesetzt werden,
 - c) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die bei Staatsbesuchen und für Regierungsflüge sowie Militär- und Polizeiflüge eingesetzt werden.
4. Von den unter Nr. 1) genannten Regelungen sind ausgenommen:
- a) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen im Luftpostverkehr werktags in den fünf Nächten von Montag auf Dienstag bis Freitag auf Samstag,
 - b) verspätete Starts von Luftfahrzeugen im Interkontinental-Verkehr zu Zielen außerhalb Europas sowie außerhalb der nichteuropäischen Mittelmeer-Anrainerstaaten, deren planmäßige Abflugzeit vor 23:30 Uhr Ortszeit liegt, bis 24:00 Uhr Ortszeit,
 - c) verspätete Landungen von Luftfahrzeugen, deren planmäßige Ankunftszeit vor 23:30 Uhr Ortszeit liegt, bis 24:00 Uhr Ortszeit und verfrühte Landungen von Luftfahrzeugen, deren planmäßige Ankunft nach 05:30 Uhr Ortszeit liegt, ab 05:00 Uhr Ortszeit,
 - d) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, bei deren Bereitstellung und instandhaltungsbedingter Überführung als Leerflüge bis 24:00 Uhr Ortszeit und ab 05:00 Uhr Ortszeit.
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.
6. An- und Abflüge im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen sind in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr Ortszeit sowie an Sonn- und Feiertagen nicht zulässig. Nach vorheriger Zustimmung der örtlichen Luftaufsicht können Ausbildungs- und Übungsflüge an Werktagen bis 23:00 Uhr Ortszeit durchgeführt werden, wenn sie nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften über den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Führer eines Luftfahrzeugs zur Nachtzeit erforderlich sind und die Flüge nicht vor 22:00 Uhr Ortszeit beendet werden können. Als Feiertag im oben genannten Sinne gilt jeder Feiertag, der in den Gesetzen über die Sonn- und Feiertage der Länder Berlin oder Brandenburg genannt ist.
7. Triebwerksprobeläufe mit den im Luftfahrzeug eingebauten Flugtriebwerken dürfen nur durchgeführt werden, wenn nachteilige Auswirkungen in den bewohnten Gebieten in der Umgebung des Flughafens nicht zu besorgen sind. Nachteilige Auswirkungen sind dann gegeben, wenn die Geräusche durch Probeläufe am Tag einen energieäquivalenten Dauerschallpegel von über 57 dB(A) außen oder in der Nacht

einen energieäquivalenten Dauerschallpegel von über 47 dB(A) außen während der Einwirkzeit an Wohnhäusern erzeugen. In keinem Fall dürfen Probeläufe in der Nacht dort zu einem A-bewerteten Maximalpegel von mehr als 70 dB(A) außen führen. Der Flughafenunternehmer hat der Planfeststellungsbehörde geeignete Orte für die Durchführung der Probeläufe nachzuweisen. Ausnahmeregelungen erfolgen nur mit vorheriger Zustimmung und nach näherer Weisung der örtlichen Luftaufsicht. Probeläufe mit der Schubeinstellung „Leerlauf“ und Triebwerksüberprüfungen im Rahmen der vom Hersteller vorgesehenen Vorflugkontrollen unmittelbar vor dem Start sind von dieser Regelung ausgenommen.

8. Der Einsatz der Schubumkehr der Flugtriebwerke ist nur aus Gründen der Flugsicherheit zulässig. Die Einstellung „Leerlauf-Schubumkehr“ ist von dieser Regelung ausgenommen.
9. Zum Schutz der Nachtruhe sind Starts und Landungen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln mit Ausnahme der in A II 5.1.1 Nr. 3) genannten Flüge und der im Abschnitt A II 5.1.1 Nr. 4) a) genannten Luftpostflüge wie folgt geregelt:
 - a) Starts und Landungen sind zwischen 23:00 und 24:00 Uhr sowie 05:00 und 06:00 Uhr bis zu einer jährlichen Nachtverkehrszahl von 12.852 für die Sommer- und Winterflugplanperiode zulässig.
 - b) Die Nachtverkehrszahl ist die Summe der Starts und Landungen über alle Zeitscheiben, pro Zeitscheibe jeweils multipliziert mit einem Nachtflugfaktor. Die maßgeblichen Nachtflugfaktoren und Zeitscheiben sind wie folgt definiert: Nachtflugfaktor 1 für 23:00 bis 23:30 Uhr Ortszeit, Nachtflugfaktor 2 für 23:30 bis 24:00 Uhr Ortszeit, Nachtflugfaktor 2 für 05:00 bis 05:30 Uhr Ortszeit und Nachtflugfaktor 1 für 05:30 bis 06:00 Uhr Ortszeit.
 - c) Für jede Flugplanperiode ist die geplante Nachtverkehrszahl im Voraus zu ermitteln. Die geplante Nachtverkehrszahl darf in der Sommerflugplanperiode maximal 71 % (9.125) der zugelassenen jährlichen Nachtverkehrszahl betragen, in der Winterflugplanperiode 29 % (3.727). Drei Jahre nach Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn ergibt sich für die kommenden Jahre die Aufteilung der jährlich zugelassenen maximalen Nachtverkehrszahl (12.852) auf die Sommer- und Winterflugplanperiode jeweils aus den Durchschnittswerten der Aufteilung der tatsächlichen Nachtverkehrszahlen auf die Sommer- und Winterflugplanperiode der sechs zurückliegenden Flugplanperioden.
 - d) Zur Berücksichtigung von Verspätungen und Verfrühungen sowie ungeplanter Flüge muss die geplante Nachtverkehrszahl erstmalig vor Beginn der Flugplanperiode, in der die planfestgestellte Südbahn in Betrieb geht, mindestens um 36 % unter der maximal zulässigen Nachtverkehrszahl der Flugplanperiode liegen (Minderungsbetrag). Drei Jahre nach Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn ergibt sich für die kommenden Flugplanperioden der Minderungsbetrag jeweils als Durchschnittswert der tatsächlichen Nachtverkehrszahlen aller Verspätungen und Verfrühungen sowie ungeplanter Flüge in den letzten drei Jahren.
 - e) Sofern nach Ablauf der jeweiligen Flugplanperiode festgestellt wird, dass die maximal zulässige Nachtverkehrszahl aufgrund der tatsächlich durchgeführten

Starts und Landungen überschritten wurde, muss in der kommenden Flugplanperiode die geplante Nachtverkehrszahl um den Minderungsbetrag und zusätzlich um den Überschreibungsbetrag unter der maximal zulässigen Nachtverkehrszahl liegen.

- f) Die geplante Nachtverkehrszahl und die tatsächliche Nachtverkehrszahl der letzten Flugplanperiode einschließlich einer Flugbewegungsstatistik für die maßgeblichen Zeitscheiben sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich zu übermitteln, die geplante Nachtverkehrszahl erstmalig vor Beginn der Flugplanperiode, in der die planfestgestellte Südbahn in Betrieb geht. Der Aufbau und Inhalt der Flugbewegungsstatistik sind mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen.
10. Die nächtlichen An- und Abflüge mit Flugzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und, soweit es aus Gründen der Flugsicherheit vertretbar ist, so auf die Start- und Landebahnen zu verteilen, dass sich daraus insgesamt unter Berücksichtigung der Maximalpegel an- und abfliegender Luftfahrzeuge sowie der Zahl der davon Betroffenen die geringst mögliche Belastung für Flughafenanwohner ergibt.
11. Die Genehmigungsbehörde kann in begründeten Einzelfällen Abweichungen von den vorgenannten flugbetrieblichen Regelungen zulassen.

Anträge auf Ausnahmegenehmigungen sind gegebenenfalls zu richten an:

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg
Örtliche Luftaufsicht BER/EDDB
Flughafen
12521 Berlin
Telefon.: 030 60 91-78201 oder -78202
Telefax: 030 60 91-78203

Der Antrag muss enthalten:

- Name und Anschrift der Luftverkehrsgesellschaft oder des Luftfahrzeughalters,
- Abflug- oder Bestimmungsflugplatz,
- Funkrufzeichen des Luftfahrzeugs,
- Baumuster, Baujahr und Lärmzeugnis gemäß § 11c Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) des Luftfahrzeugs,
- Zeitpunkt des Starts oder der Landung, für den die Ausnahme erbeten wird.

In den Sperrzeiten von der Flugverkehrskontrollstelle erteilte Freigaben beinhalten nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung der Genehmigungsbehörde.

Die Flugverkehrskontrollstelle übermittelt über Sprechfunk grundsätzlich keine Ausnahmegenehmigungen für Nachtlandungen innerhalb der Sperrzeiten; die aus Sicherheitsgründen erteilten Freigaben durch die Flugverkehrskontrollstelle enthält

daher noch keine Entscheidung der Genehmigungsbehörde über die Zulässigkeit der Nachtlandung. Bei einer von der Genehmigungsbehörde nicht genehmigten verspäteten bzw. verfrühten Landung hat sich der Pilot unmittelbar nach der Landung zur Luftaufsicht zu begeben und die Zulässigkeit der Nachtlandung zu rechtfertigen.

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, SARPs) von Anhang 14, Band 1, des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer 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.
2. **Befeuerungen und Markierungen:** Die Flugbetriebsflächen sind entsprechend den internationalen und nationalen Anforderungen zu markieren und zu befeuern. Die Start- und Landebahnen sind mit Anflugbefeuerungen und optischen Präzisions-Gleitwegführungen auszustatten.
3. **Schwelle:** Die Landeswellen sind bodengleich zu vermarken.
4. **Flugplatzakte:** Die Genehmigung, Änderungsgenehmigungen und auf den Flugplatz bezogenen Verfügungen der Luftfahrtbehörden sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte).
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

- 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 unaufgefordert 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.

Das Flughafenunternehmen hat sicherzustellen, dass neben den am Flughafen zuständigen Mitarbeitern wie dem Beauftragten für das Sicherheitsmanagementsystem auch die Genehmigungsbehörde unverzüglich über alle Vorfälle, Unfälle und sonstigen Ereignisse oder Abweichungen vom normalen Betriebsablauf informiert wird, die Einfluss auf die flugbetriebliche Sicherheit hatten oder wo ein solcher Einfluss nicht ausgeschlossen werden kann bzw. werden konnte. Dafür hat das Flughafenunternehmen in geeigneter Weise eine zentrale Erfassung und unmittelbare Verteilung solcher Informationen - auch an die Genehmigungsbehörde - zu gewährleisten. Der Zugang ist für alle Mitarbeiter und am Flughafen tätige Personen in einfach zugänglicher Weise sicherzustellen; dabei ist zu beachten, dass u. a. auch die Möglichkeit der Abgabe anonymer Meldungen gesichert ist.

Die gesetzliche Verpflichtung des Flughafenunternehmens gem. §§ 5 und 5 b Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) bleibt davon unberührt.

7. **Luftsicherheit:** Das Flughafenunternehmen hat einen entsprechenden Sicherheitsplan (§ 8 Abs.1 S. 2 LuftSiG⁴) vorzuhalten. Dieser hat eine entsprechende Ausweisordnung zu beinhalten.
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, SARPs), 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.

9. **Technische Ausstattung:** Auf dem Flughafen sind die zur Durchführung und Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen und sicheren Betriebs erforderlichen Anlagen und Einrichtungen funktionsfähig, auf dem jeweiligen aktuellen Stand der Technik und in ausreichendem Umfang vorrätig zu halten und zu betreiben (§ 45 Abs. 1 S. 1 LuftVZO). Entsprechende Überwachungs- und Wartungskonzepte sind zu erarbeiten und der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
10. **Versicherung:** Für die Regelung von Personen- und Sachschäden ist der Abschluss einer Haftpflichtversicherung mit der Deckungssumme von 1,3 Mrd. € pauschal je Schadensfall nachzuweisen. Über Änderungen der Versicherung ist die Genehmigungsbehörde zu unterrichten.
11. **Änderungsanzeigen:** Das Flughafenunternehmen hat jedwede Änderungen in ihren rechtlichen oder wirtschaftlichen Verhältnissen (z. B. Vertretungsberechtigung, Kapitalausstattung, Beteiligungsverhältnisse) wie auch Änderungen bei relevanten personellen Zuständigkeiten (z. B. Verkehrsleiter, Beauftragter für Sicherheitsmanagement, §§ 45 Abs. 4, 45 c Abs. 1 LuftVZO) der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.
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.
13. **Flugwetterberatung:** Es sind die notwendigen organisatorischen, baulichen und technischen Voraussetzungen für eine fachgerechte Flugwetterberatung zu schaffen. Zwischen Flughafenunternehmer und Deutschem Wetterdienst (DWD) sind dazu gemäß den Richtlinien zur „Durchführung meteorologischer Dienste an Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen für Regionalluftverkehre mit Flugplatzkontrolldienst sowie an unkontrollierten Flugplätzen mit Luftraum F“ des DWD und den „Richtlinien für den Allwetterflugbetrieb“ des BMVBS Vereinbarungen zur Bereitstellung von Flugplatz-Wetterdaten zu treffen.

14. **Gefahren von Tieren:** In Absprache mit dem Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr DAVVL e. V. hat der Flughafenunternehmer ein mehrjähriges Radar-Vogelzug-Beobachtungsprogramm für den Nahbereich des Flughafens durchzuführen. Sofern es sich aufgrund der Ergebnisse des Beobachtungsprogramms als notwendig erweist, hat der Flughafenunternehmer zur dauerhaften Durchführung routinemäßiger Vogelbeobachtungen ein „Vogelzug-Radar“ zu installieren und ein raumbezogenes Warn- und Vorhersageverfahren zu entwickeln.

In Anlehnung an die „Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen für die Tätigkeit der Vogelschlagbeauftragten und der Bird Control an Verkehrsflughäfen“ hat der Flughafenunternehmer einen Vogelschlagbeauftragten zu bestellen und eine entsprechende „Bird Control“ einzurichten. Die Tätigkeit des Vogelschlagbeauftragten und der „Bird Control“ orientiert sich an den o. g. Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. Die fachliche Qualifikation des Vogelschlagbeauftragten orientiert sich an den gemeinsamen „Qualifikationsanforderungen an Vogelschlagbeauftragte Internationaler Verkehrsflughäfen“ der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen und des Deutschen Ausschusses zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr DAVVL e. V.

Seitens des Flughafenunternehmers ist eine detaillierte Vogelschlagstatistik zu führen. Anhand der Statistik ist ein jährlicher Vogelschlagbericht zu erstellen. Aus der Statistik und dem Vogelschlagbericht sind seitens des Flughafenunternehmers geeignete Maßnahmen zur Verringerung des Vogelschlagrisikos abzuleiten. Die Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen ist in der jährlichen Fortschreibung des Vogelschlagberichtes zu bewerten. Der jährliche Vogelschlagbericht ist der Flughafengenehmigungsbehörde jeweils bis zum 30.06. vorzulegen.

15. **Fluglärmüberwachung:** Die am Flughafen installierte Fluglärmüberwachungsanlage nach § 19 a LuftVG ist nach Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn in Abstimmung mit der Flughafengenehmigungsbehörde entsprechend DIN 45643 neu zu konzipieren und durch zusätzliche Messstellen zu ergänzen. Flugdaten und Geräuschmessdaten müssen verknüpft werden können.

Der Flughafenunternehmer ist verpflichtet, mit Hilfe moderner Datenverarbeitung sicherzustellen, dass eine luftfahrtbehördliche Kontrolle der durchgeführten Flugbewegungen hinsichtlich ihrer Einordnung innerhalb der hier getroffenen Regelungen möglich ist.

16. **Luftreinhaltung:**

- Überwachung der Luftgüte auf dem Flughafen

Spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn 07R/25L ist im Flughafenbereich eine Messstelle zur Erfassung der Immissionen zu errichten und dauerhaft zu betreiben. Der Standort ist in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde festzulegen. Das Messprogramm muss die kontinuierliche Erfassung der Komponenten Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffdioxid (NO₂) sowie Stickstoffmonoxid (NO) zur Ermittlung von NO_x und die diskontinuierliche Erfassung der Komponenten Benzol als Leitkomponente der BTEX sowie PM₁₀, Benz(a)pyren als Leitsub-

stanz der Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAH) und Ruß ermöglichen. Die Messverfahren und die Ergebnisdarstellung müssen den einschlägigen Richtlinien genügen und sind mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen. Die Ergebnisse der Messungen sind mindestens jährlich der Planfeststellungsbehörde schriftlich zu übergeben.

- Schutz vor Luftschadstoffen

Sobald die Gesamtzahl der Flugbewegungen 300 000 pro Jahr in drei aufeinander folgenden Jahren überschreitet, ist eine mobile Messeinrichtung vorzuhalten, mit der zeitlich befristete Messungen an Belastungsschwerpunkten in der Umgebung des Flughafens in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde durchzuführen sind. Die mobile Messeinrichtung soll die gleichen Komponenten wie die stationäre Messstelle erfassen. Der Planfeststellungsbehörde und den zuständigen Fachbehörden sind die Ergebnisse der Messungen schriftlich zu übergeben.

17. **Immissionsschutzbericht:** Der Flughafenunternehmer erstellt mindestens jährlich einen Immissionsschutzbericht, der die Fluglärmbelastungen, die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen, die Geruchsbelastungen und die Auswirkungen von Wirbelschleppen in der Umgebung des Flughafens sowie die Emissionen von Luftschadstoffen am Flughafen darstellt. Der Bericht ist im 1. Quartal des Folgejahres der Luftfahrtbehörde und den Immissionsschutzbehörden vorzulegen.

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.

Die Hindernisfreiheit der meteorologischen Messtechnik an der nördlichen Start- und Landebahn ist in jedem Fall, auch während der Bauarbeiten, zu gewährleisten. Die Mindestentfernung von Hindernissen muss der zehn- bis fünfzehnfachen Höhe des jeweiligen Hindernisses entsprechen.

Rechtzeitig vor Beseitigung vorhandener Flugbetriebsflächen sind für den neuen Standort des Hubschrauberlandeplatzes, der bereits Bestandteil der Anlage 1 (Geländennutzungs- und Funktionsplan) des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 ist, die entsprechenden Unterlagen gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (NfL I 36/06) der Genehmigungsbehörde zuzuleiten.

Die derzeit auf der Flugbetriebsfläche (ehemalige Start- und Landebahn Nord) vorhandene Position für Triebwerksprobeläufe ist vor der künftigen Nutzung der Fläche als Rollbahn gemäß dem in Abschnitt A I Nr. 1) festgestellten Plan der 20. Änderung des PFB vom 15. September 2011 zu verlagern.

Den zuständigen Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden ist jederzeit Zugang zu den vom Bund (Auswärtiges Amt und Bundesministerium der Verteidigung) genutzten Flugbetriebsflächen zu gewährleisten.

XIII Vorbehalt nachträglicher Anordnungen

Die Anordnung nachträglicher Beschränkungen der Genehmigung für den Betrieb sowie die Änderung oder Ergänzung der Auflagen oder die Festlegung weiterer Auflagen, etwa zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung oder der Erhaltung und Verbesserung der flugbetrieblichen Sicherheit, bleiben vorbehalten. Dies gilt insbesondere auch für Anordnungen, die dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sowie dem Immissionsschutz dienen.

XIV Hinweise

- Militärflüge im Sinne des Abschnitts A II 5.1.1 Nr. 3 c) des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 20. Oktober 2009 sind nur Flüge von Luftfahrzeugen der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung und von Gastluftfahrzeugen der Regierungen oder militärischer Einrichtungen anderer Staaten. (Prozesserklärung MIL vom 20. September 2011 in den Verfahren BVerwG 4 A 4000.10.4 A 4001.10)
- Im Übrigen wird auf die verfügbaren Regelungen und Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ in der Fassung der letzten Änderung verwiesen, die weiterhin gelten.

XV Kosten (Gebühren und Auslagen)

Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Kostenfestsetzung ergeht durch gesonderten Bescheid.

B Sachverhalt

Mit Schreiben vom 17.12.1999 beantragten die Träger des Vorhabens, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (vormals: Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)), die Deutsche Bahn Netz AG sowie die Deutsche Bahn Station und Service AG, beim damaligen Mi-

nisterium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (MSWV), jetzt Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, die Planfeststellung des Vorhabens „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“. Die Planung umfasste im Wesentlichen Folgendes:

- Erweiterung der Flugbetriebsflächen (Aufgabe der bestehenden Nordbahn, Verlängerung der Startlauf- bzw. Landestrecke der bestehenden Südbahn auf 3.600 m bzw. 3.300 m, Bau einer neuen vier Kilometer langen Start- und Landebahn in einem Abstand von 1.900 m zur bestehenden Südbahn bei einem Bahnversatz von 1.250 m in westlicher Richtung, Errichtung von Vorfeldflächen zwischen den beiden künftigen Bahnen, Anlage der erforderlichen Schnellabrollbahnen und Rollbahnen),
- landseitige Abfertigungs- und Wartungsbereiche,
- Anbindung des Verkehrsflughafens an den Schienenverkehr einschließlich des Baus des Flughafenbahnhofs in Tunnellage unter dem neuen Flughafenterminal,
- Straßenseitige Verkehrsanbindung (u. a. die östliche Anbindung über die BAB 113 (ehemals BAB 113n) und die B 96a im Norden).

Nach dem Anhörungsverfahren erließ das Ministerium am 13.08.2004 den Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ (Az.: 44/1-6441/1/101).

In Abschnitt A („Verfügung“) enthielt der Planfeststellungsbeschluss zahlreiche Auflagen u. a. zum Lärmschutz (Abschnitt A II 5.1 „Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms“).

In Abschnitt A II 5.1.1 („Flugbetriebliche Regelungen“) wurde der Flugbetrieb in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) beschränkt. Es sollten nur besonders lärmarme Flugzeuge starten oder landen dürfen (vgl. Abschnitt A II 5.1.1 Nr. 1). Ein generelles Nachtflugverbot sah der Planfeststellungsbeschluss nicht vor.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 sind beim Bundesverwaltungsgericht diverse erstinstanzliche Verfahren anhängig gemacht worden und weitere Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes. Kläger waren überwiegend betroffene Anwohner und Gemeinden.

Mit Urteilen vom 16./21.03.2006 wies das Bundesverwaltungsgericht die Klagen von Anwohnern und vier Gemeinden gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum einzigen internationalen Verkehrsflughafen in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg zum überwiegenden Teil ab. Die Hauptanträge auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 blieben ohne Erfolg. Erfolg hatten die Kläger hingegen mit einigen ihrer auf mehr Lärmschutz gerichteten Hilfsanträgen.

Die vom Bundesverwaltungsgericht kritisierten Defizite wurden von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen eines Planergänzungsverfahrens behoben. Mit Datum vom

20.10.2009 (Az: 44-6441/1/114) fasste das zuständige Ministerium den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“. Gegen den Ergänzungsbeschluss wurde von Seiten verschiedener Anwohner und Gemeinden erneut geklagt. Mit Urteilen vom 13.10.2011 (Az: 4 A 4000.09, 4000.10 und 4001.10) hat das Bundesverwaltungsgericht die Klagen abgewiesen und die flugbetrieblichen Regelungen des Planergänzungsbeschlusses bestätigt.

An die gerichtlich bestätigten Ergebnisse dieser verschiedenen planfeststellungsrechtlichen Verfahren hat die zuständige Genehmigungsbehörde gem. § 6 Abs. 4 S. 1 LuftVG die bisher gültige luftrechtliche Genehmigung des Flughafens anzupassen, um eine einheitliche Regelungs- und Genehmigungslage herzustellen.

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 LuFa-LuSiZV⁵.

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.

Die Durchführung des Beteiligungsverfahrens für Träger öffentlicher Belange und Drittbetroffener hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens stattgefunden. Eine erneute Beteiligung im Rahmen der Änderung der Genehmigung ist nicht erforderlich, die Genehmigung ist vielmehr gemäß § 6 Abs. 4, S.1 LuftVG von Amts wegen an das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses und der Planänderungsbeschlüsse anzupassen. Insoweit wird auf diese Entscheidungen verwiesen.

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.

Ausbauplan, Bauschutzbereich:

Die Festsetzung des Bauschutzbereiches entspricht den gesetzlichen Anforderungen des § 12 LuftVG.

Der Umfang des Bauschutzbereiches für den Flughafen Berlin Brandenburg wurde gemäß § 18 LuftVG mit der Veröffentlichung der geänderten Flughafengenehmigung vom 20. April 2011 bekannt gemacht.

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.

E Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Hardenbergstr. 31, 10623 Berlin, schriftlich oder in elektronischer Form mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes auf dem unter www.berlin.de/erv veröffentlichten Kommunikationsweg Klage erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

⁶ Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009, Az.: 44-6441/1/114

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.

Nach § 67 Absatz 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) muss sich vor dem Verwaltungsgericht jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Obergerichtsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt zugelassen.

F Anlage

Flugplatzkarte

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Bayr

