



Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

für den

**„Verkehrslandeplatz Neuhausen
im Amt Neuhausen/Spree Landkreis Spree-Neiße“**

1. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses

vom 16. Mai 2003

vom 10. Juli 2025

Gesch.-Z.: 110-41-801010204/2024-012/002

Inhaltsverzeichnis

A	Verfügung.....	5
I	Feststellung der Pläne.....	5
1	Flugbetriebsflächen.....	5
2	Bauliche Anlagen und Grünordnung	6
3	Äußere Verkehrsanbindung Straßen.....	6
4	Verlegen von Versorgungsleitungen.....	6
4.1	Kläranlage.....	6
II	Entscheidungen mit Nebenbestimmungen und Hinweisen, Vorbehaltsentscheidungen, Ausnahmen und Befreiungen	7
III	Zusagen der Träger des Vorhabens	7
1	Verringerung vorhabenbedingter Beeinträchtigungen während der Bauphase	7
2	Verringerung des Fluglärms an Wohngebäuden in Bezug auf die Piste 2.....	7
3	Altlasten.....	7
IV	Kostenentscheidung.....	7
B	Sachverhalt	8
I	Geschichte des Verkehrslandeplatzes Neuhausen.....	8
II	Zur Planfeststellung beantragte Vorhaben.....	10
III	Planfeststellungsverfahren	14
1	Antrag und Antragsunterlagen	14
1.1	Antragsbegründung.....	14
2	Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und sonstiger Stellen	15
3	Beteiligung von betroffenen Dritten	15
4	Einwendungen und Stellungnahmen	15
C	Entscheidungsgründe.....	24
I	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	24
1	Planänderung von unwesentlicher Bedeutung nach § 76 Abs. 3 VwVfG.....	24

1.1	Vorliegen einer Planänderung vor Fertigstellung	24
1.2	Kein Entfallen des Planfeststellungserfordernisses.....	25
1.3	Vereinfachtes Planänderungsverfahren	25
1.3.1	Planänderung von unwesentlicher Bedeutung	25
1.3.2	Berühren der Belange Anderer	26
1.3.3	Verfahren nach § 76 Abs. 3 VwVfG.....	27
2	Umfang der Planfeststellung	27
3	Angewandte Verfahrensvorschriften	28
3.1	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	28
4	Umweltverträglichkeitsprüfung	28
II	Materiell-rechtliche Würdigung	29
1	Entscheidungsreife.....	29
2	Planrechtfertigung	29
3	Öffentliches Interesse am Luftverkehr.....	30
4	Luftverkehrsbedarf	31
5	Raumordnung und Landesplanung.....	31
6	Alternativen	31
7	Abwägung.....	31
8	Fluglärm.....	32
8.1	Sonstiger Lärm.....	32
9	Luftreinhaltung und Klima	33
10	Sonstige Auswirkungen	33
11	Wasserwirtschaft	33
12	Natur und Landschaft.....	33
12.1	Kurzbeschreibung des Vorhabens	34
12.2	Eingriffsregelung bzw. Eingriffe in Natur und Landschaft	34
12.2.1	Vermeidungsgebot	35

12.2.2	Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen	36
12.2.3	Naturschutzrechtliche Abwägung	36
12.3	Auswirkungen auf Naturschutzgebiete und artenschutzrechtliche Verbote	36
13	Leitungen und Anlagen	37
14	Abfall.....	37
15	Altlasten, Altlastenverdachtsflächen, Kampfmittel.....	37
16	Denkmalschutz.....	38
17	Öffentlicher Belang Landwirtschaft.....	38
18	Beeinträchtigungen der kommunalen Gebiets- und Planungshoheit	38
19	Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	38
III	Private Belange / Entscheidungen der Einwendungen	38
D	Abschließende Gesamtbetrachtung.....	44
E	Hinweis zur sofortigen Vollziehung	45
F	Kostenentscheidung	46
G	Rechtsbehelfsbelehrung.....	47

A Verfügung

Der oben näher bezeichnete Planfeststellungsbeschluss „Verkehrslandeplatz Neuhausen im Amt Neuhausen/Spree Landkreis Spree-Neiße“ vom 16. Mai 2003 in seiner aktuellen Fassung wird durch diesen Beschluss wie folgt geändert, ergänzt bzw. neu gefasst.

I Feststellung der Pläne

Die Planfeststellungsbehörde stellt nach §§ 8 Abs. 1, 9 und 10 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) auf Antrag der Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH folgende Pläne nach Maßgabe des Abschnitts A I. „Feststellung der Pläne“ fest:

1 Flugbetriebsflächen

Die folgenden in Abschnitt A I 1 planfestgestellten Pläne der Flugbetriebsflächen werden entsprechend den Deckblättern geändert und erhalten nachfolgende resultierende Fassung:

Plan Nr.	Planbezeichnung	Maßstab
1	Anbindung an die Luftraumstruktur	M 1 : 500.000
2	Übersichtsplan Gesamtprojekt (gem. Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003)	M 1 : 2.500
3	Platzdarstellungskarte (Plan-Nr.7A i.d.F.v. 27.02.2012 der zurzeit gültigen Genehmigung)	M 1 : 5.000
4A	Übersichtsplan Flächenumgriff Flugplatz	M 1 : 5.000
5A	Übersichtsplan Sicherung des Flugplatzgeländes	M 1 : 5.000
6B	Übersichtsplan Endausbau	M 1 : 2.500
7	Übersichtsplan gem. § 51 2.a LuftVZO	M 1 : 25.000
8B	Übersichtsplan gem. § 51 2.b LuftVZO	M 1 : 5.000
9	Längsschnitt gem. § 51 3.a LuftVZO	M 1 : 25.000/2.500
10	Längsschnitt gem. § 51 3.b LuftVZO	M 1 : 5.000/500

Plan Nr.	Planbezeichnung	Maßstab
11A	Querschnitte A-A / B-B gem. § 51 3.c LuftVZO	M 1 : 2.500
12A	Längsschnitt gem. § 51 3.b LuftVZO Flugzeugschleppstart und Eigenstart Luftsportgeräte	M 1 : 5.000/500
13	Längsschnitt gem. § 51 3.b LuftVZO Landebahn für Segelflzeuge	M 1 : 5.000/500
14A	Platzrundenführung	M 1 : 25.000

2 Bauliche Anlagen und Grünordnung

Der folgende in Abschnitt A I 2 planfestgestellte Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung wird entsprechend dem Deckblatt geändert und erhält nachfolgende resultierende Fassung:

Plan Nr.	Planbezeichnung	Maßstab
6B	Übersichtsplan Endausbau	M 1:2.500

3 Äußere Verkehrsanbindung Straßen

Der folgende in Abschnitt A I 3 planfestgestellte Plan der Erschließungsstraßen wird entsprechend dem Deckblatt geändert und erhält nachfolgende resultierende Fassung:

Plan Nr.	Planbezeichnung	Maßstab
6B	Übersichtsplan Endausbau	M 1:2.500

4 Verlegen von Versorgungsleitungen

Die folgenden in Abschnitt A I 4 planfestgestellten Anlagen der Ver- und Entsorgung (Punkt A I 4. / 4.4 Anlagen der Ver- und Entsorgung zum Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003) der Ausbauplanung werden entsprechend 4.1 Kläranlage geändert:

4.1 Kläranlage

Aufgrund der Begrenzung des Baufeldes 1 auf 1,05 ha und der Entwidmung des Baufeldes 2 ist die Errichtung einer Kläranlage im nördlichen Bereich des Verkehrslandeplatzes Neuhausen nicht erforderlich. Die bestehenden Anlagen sollen ertüchtigt werden. Da für den Verkehrslandeplatz (VLP) Neuhausen

kein Anschlusszwang an das Abwassernetz der Gemeinde Neuhausen besteht, soll eine Kläranlage im Süden des Flugplatzes errichtet werden.

II Entscheidungen mit Nebenbestimmungen und Hinweisen, Vorbehaltsentscheidungen, Ausnahmen und Befreiungen

Die verfügten Regelungen und Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses „Verkehrslandeplatz Neuhausen im Amt Neuhausen/Spree Landkreis Spree-Neiße“ in der Fassung der letzten Änderung gelten auch für diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss. Ergänzend wird durch diesen Planänderungsbescheid Folgendes geregelt und festgesetzt:

III Zusagen der Träger des Vorhabens

1 Verringerung vorhabenbedingter Beeinträchtigungen während der Bauphase

Arbeitsbeginn: Der tägliche Beginn der Bauarbeiten liegt an Werktagen grundsätzlich nach 06:00 Uhr. Zu einem zeitigeren Arbeitsbeginn auf der Baustelle wird es nicht kommen. Die Baustelle befindet sich nicht in einem reinen, allgemeinen und besonderen Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet, bzw. Sondergebiet, das der Erholung dient und auch nicht in einem Kur- und Klinikgebiet oder Gebiet für die Fremdenbeherbergung. Arbeiten außerhalb der gesetzlich zulässigen Zeiträume sind nicht beabsichtigt.

Baulärm: Den Staubentwicklungen auf der Baustelle wird regelmäßig mittels Benetzung mit Wasser entgegengewirkt. Eine entsprechende Wasserentnahmestelle ist dazu durch das bauausführende Unternehmen genehmigt und eingerichtet worden. Die akustischen Signale der Baufahrzeuge beim Rückwärtsfahren sind entsprechend der einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften notwendig. Der Einsatz von einweisenden Personen zum Rückwärtsfahren der Baumaschinen ist nach den einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften nicht möglich, da diese Personen sich zwischen verschiedenen Baufahrzeugen aufhalten müssten (Einweiser dürfen sich nur im Sichtbereich des Fahrzeugführers und nicht zwischen dem sich bewegenden Fahrzeug und in dessen Bewegungsrichtung befindlichen Hindernissen aufhalten). Die Verminderung der Klappgeräusche durch LKW wurde in der Bauberatung am 17.07.2024 an die bauausführenden Unternehmen weitergegeben. Diese werden auf die täglich wechselnden Fahrzeugführer Einfluss nehmen. Bezüglich der eingesetzten Baumaschinen wird der beauftragte Sicherheits- und Gesundheitskoordinator die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Immissionswerte prüfen.

2 Verringerung des Fluglärms an Wohngebäuden in Bezug auf die Piste 2

Die Startrichtung 11 auf der Piste 2 ist die grundsätzliche Startrichtung. Die Landerichtung 29 ist die grundsätzliche Landerichtung.

3 Altlasten

Die Altlastenverdachtsfläche ist bekannt und beräumt.

IV Kostenentscheidung

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Planänderungsverfahrens. Die Kosten werden durch gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Sachverhalt

Antragstellerin für das Änderungsvorhaben ist die Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH. Sie ist zugleich Trägerin des Vorhabens. Die Flugplatzgesellschaft hat zur Durchführung der oben angegebenen Maßnahmen mit Schreiben vom 30.07.2019, ergänzt durch Unterlagen aus November 2021 und vom Juni 2022, einen Planänderungsantrag bei der Planfeststellungsbehörde gestellt.

I Geschichte des Verkehrslandeplatzes Neuhausen

Der Flugplatz Neuhausen wurde am 21.10.1960 vom Ministerium für Verkehrswesen der DDR erstmalig für Ausbildungszwecke genehmigt. Am 06.01.1982 wurde die Genehmigung neugefasst und mit Bescheid vom 06.11.1986 bis zum 31.12.1991 verlängert. Nach § 19 des Einigungsvertrages blieb die Genehmigung auch nach dem 03.10.1990 wirksam. Mit Schreiben vom 18.12.1991 hob das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr die Befristung auf und erklärte die Genehmigung für die Flugplatzgesellschaft Cottbus Neuhausen mbH als unbefristet gültig.

Für den Verkehrslandeplatz Neuhausen ist mit der Entscheidung des LBV (vormals BLVS) vom 28.01.1999 ein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG bestimmt worden.

Bereits im Juni 1992 beantragte die Genehmigungsinhaberin eine Änderung der Genehmigung im Hinblick auf eine beabsichtigte Drehung der Start- und Landebahn (neu: 11/29). Gegen die Entscheidung der Luftfahrtbehörde vom 02.06.1995, die beantragte Änderung der Anlage und des Betriebs des Flugplatzes sei nicht unwesentlich und es bedürfe somit eines Planfeststellungsverfahrens, legte die Genehmigungsinhaberin Widerspruch ein. Als Begründung wurde im Wesentlichen angeführt, dass die beabsichtigte Änderung sehr wohl von unwesentlicher Bedeutung gemäß § 8 Abs. 3 LuftVG sei und die Entscheidung vom 02.06.1995 deshalb aufzuheben wäre. Nach Erlass des Widerspruchsbescheides klagte die Genehmigungsinhaberin vor dem Verwaltungsgericht gegen den Bescheid vom 02.06.1995 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides, erklärte unter dem 08.11.1999 jedoch Klagerücknahme.

Am 25.08.1997 beantragte die Genehmigungsinhaberin die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gemäß §§ 8ff LuftVG und §§ 72ff Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg) zur Zulassung von Änderungen der Anlage und der daraus resultierenden Änderungen des Betriebes am Verkehrslandeplatz Neuhausen.

Schwerpunkt des Antrages war die Drehung des Start- und Landebahnsystems. Das Vorhaben wurde in der weiteren Folge mehrfach überarbeitet und geändert. Der nach Abschluss des Änderungsplanfeststellungsverfahrens am 16.05.2003 festgestellte Plan beinhaltet:

- a. Anlage einer befestigten Start- und Landebahn (Piste 1) 11/29 mit einer Länge von 1.080 m und einer Breite von 23 m
- b. Anlage einer unbefestigten Flugbetriebsfläche 11/29, bestehend aus 2 Startbahnen Luftsport mit den Abmessungen 50 m x 20 m und einer Seilauslegebahn mit einer Länge von 1.000 m (Piste 2)
- c. Anlage einer unbefestigten Start- und Landebahn (Piste 3) 11/29 mit einer Länge von 850 m und einer Breite von 30 m
- d. Anlage von 2 unbefestigten Landebahnen (jeweils Piste 4) 11/29 mit jeweils einer Länge von 300 m und einer Breite von 60 m
- e. Anlage einer unbefestigten Start- und Landebahn (Piste 5) 11/29 mit einer Länge von 385 m und einer Breite von 30 m

- f. Anlage von 3 unbefestigten Bereichen für den Start und die Landung von Luftschiffen sowie den Start von Ballonen mit einer Breite von 37 m und einer Länge von 133 m (2 Bereiche) bzw. 149 m (1 Bereich) zwischen den Pisten 4 und 5
- g. Anlage von Rollbahnen (B, C und K) und Rollwegen (A, D, E, F, G, H, I, J) mit einer Breite von 10,5 m einschließlich der Querung der neu zu errichtenden Erschließungsstraße
- h. Anlage von befestigten und unbefestigten Vorfeld- und Abstellflächen
- i. Neubau der Zufahrt zum Verkehrslandeplatz südwestlich des Flugplatzgeländes von der Kreisstraße 7114 (km 0,80 - ca. 90 m nördlich des Bahnübergangs) einschließlich einer inneren Erschließungsstraße im Süden
- j. Neubau einer gesonderten Zufahrtsstraße zum Flugplatzgelände von der Kreisstraße 7114 (km 1,06 - ca. 350 m nördlich des Bahnübergangs) im Bereich der Gemeinde Koppatz einschließlich einer inneren Erschließungsstraße im Norden
- k. Anlage einer Verkehrsanbindung des Flugplatzes für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der bestehenden Zufahrt
- l. Ausweisung des Baufeldes 1 mit ca. 54.375 m² im nördlichen Bereich des Flugplatzgeländes südlich der inneren Erschließungsstraße für nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze, Unterstellhallen für Luftfahrzeuge, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
- m. Ausweisung des Baufeldes 2 mit ca. 21.125 m² im nördlichen Bereich des Flugplatzgeländes nördlich der inneren Erschließungsstraße für nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
- n. Ausweisung des Baufeldes 3 mit ca. 11.250 m² im südlichen Bereich des Flugplatzgeländes nördlich der inneren Erschließungsstraße für Unterstellhallen für Luftfahrzeuge sowie Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude und nicht störende Gewerbebetriebe
- o. Ausweisung des Baufeldes 4 mit ca. 14.500 m² im südlichen Bereich des Flugplatzgeländes nordöstlich der inneren Erschließungsstraße für Unterstellhallen (je Parzelle ein Hangar für ein Flugzeug) mit Übernachtungsmöglichkeit
- p. Ausweisung der Fläche für die Errichtung einer Kleinkläranlage im nördlichen Bereich des Flugplatzes
- q. Rückbau aller baulichen Anlagen (Hochbauten sowie Tankanlage, insgesamt 9 Einzelmaßnahmen) mit Ausnahme der Halle für den luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) im westlichen Teil der bestehenden Flugplatzfläche (vorhandene Funktionsgebäude und Einrichtungen)
- r. Rückbau der unbefestigten Start- und Landebahnen sowie der sonstigen Flugbetriebsflächen
- s. Ausgliederung der südlichen und südwestlichen Bereiche aus der Flugplatzfläche
- t. Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan.

Mit Schreiben vom 13.02.2006 zeigte die Flugplatzunternehmerin bei der Luftfahrtbehörde erstmals auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.05.2003 vorgesehene Änderungen der Anlage des VLP Neuhausen an. Dabei zeigte sich, dass die vorgesehenen Änderungen zum Teil nicht mit dem festgestellten Plan in Einklang standen. In der weiteren Folge korrigierte die Genehmigungsinhaberin ihre Pläne zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses mehrfach. Anhand der Anzeigen der Genehmigungsinhaberin vom 12.12.2006 und ergänzend vom 28.03.2007 wurden folgende Änderungen mit Änderungsgenehmigung vom 08.05.2007 umgesetzt:

- a. Anlage einer unbefestigten Start- und Landebahn 11/29 – Piste 1 (analog Nr. 4.1 Buchstabe a des Planfeststellungsbeschlusses) für Flugzeuge und Drehflügler bis 5,7 t sowie Ultraleichtflugzeuge und Motorsegler- mit Bezugscode 1B

Länge: 1.080 m
Breite: 40 m
Oberfläche: Gras

- b. Anlage einer unbefestigten Betriebsfläche für den Segelflug ohne fixe Markierung einzelner Flugbetriebsflächen mit paralleler Ausrichtung zur Piste 1

(Im Hinblick auf die Vorläufigkeit der damaligen Ausbaustufe sind die Markierungen der Pisten 2 bis 7 nachrichtlich zu verstehen.)

- Piste 2 – Flugzeugschleppstart und Eigenstart Luftsportgeräte (analog Nr. 4.1 Buchstabe c des Planfeststellungsbeschlusses)
 - Piste 3 – Rückholbahn
 - Piste 4 – zwei Startbahnen für Windenschlepp und eine Seilauslegebahn (analog Nr. 4.1 Buchstabe b des Planfeststellungsbeschlusses)
 - Piste 5 – zwei Landebahnen für Segelflugzeuge (analog Nr. 4.1 Buchstabe c des Planfeststellungsbeschlusses)
- c. Anlage einer unbefestigten Betriebsfläche für Luftsportgeräte ohne fixe Markierung der Start- und Landebahnen mit paralleler Ausrichtung zu Piste 1 bis 5
- Piste 6 – Luftsportgeräte (ohne Eigenstart) (analog Nr. 4.1 Buchstabe d des Planfeststellungsbeschlusses)
- d. Anlage von zwei unbefestigten Betriebsflächen für den Fallschirmsprungbetrieb – eine westlich von Piste 5 und eine nordwestlich von Piste 1
- e. Anlage von zwei Betriebsflächen für Ballone und Luftschiffe – Piste 7 – am östlichen bzw. westlichen Rand der Betriebsfläche für Luftsportgeräte
- f. Anbindung der Rollbahn A an das Vorfeld

Die bis zum damaligen Zeitpunkt genehmigten Start- und Landebahnen 09/27 und 18/36 sind mit der Inbetriebnahme der Piste 11/29 außer Betrieb genommen und zurückgezogen worden.

Auf die Anlage fest definierter Start- und Landebahnen (für Flugzeuge bis 2 t MTOM, Flugzeugschleppstart und Eigenstart Luftsportgeräte) und wesentliche Teile des Rollbahnsystems wurde im Rahmen der ersten Änderungsgenehmigung vom 08.05.2007 zum hiesigen Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003 vorerst verzichtet.

II Zur Planfeststellung beantragte Vorhaben

Der Planänderungsantrag umfasst folgende Vorhaben:

Mit dem vorliegenden Änderungsantrag vom 30.07.2019, ergänzt durch Unterlagen aus November 2021 und aus Juni 2022 (Änderung der Flugbetriebsflächen, Hochbauflächen, verkehrliche Erschließung)

zeigte die Flugplatzunternehmerin bei der Luftfahrtbehörde erneut vorgesehene Änderungen der Anlage des VLP Neuhausen an. Grundsätzlich sollen mit dieser Änderungsgenehmigung alle abschließenden Maßnahmen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.05.2003 abgeschlossen werden. Auch hier zeigte sich erneut, dass die vorgesehenen Änderungen zum Teil nicht mit dem festgestellten Plan in Einklang standen. Das bisherige Konzept zum Projekt „Euro-Airpark-Lausitz“ und die nachgesuchten Maßnahmen bleiben weitgehend erhalten. Durch die zwischenzeitlichen Entwicklungen im Luftsport und die stärkere Nachfrage nach Gewerbeansiedlungen möchte die Flugplatzunternehmerin die luftsportlichen Akzente zugunsten der gewerblichen Nutzung deutlich reduzieren.

Folgende Änderungen sollen laut dem Antrag des Vorhabenträgers umgesetzt werden:

A. Flugbetriebsflächen

- a. *Anlage einer Start- und Landebahn 11/29 für Flugzeuge, Drehflügler, Ultraleichtflugzeuge und Motorsegler bis 5,7 t MTOM (Piste 1)*
 - Die Start- und Landebahn 11/29 soll wie planfestgestellt auf einer Länge von 1.080 m und einer Breite von 23 m unter Bezugscode 2B befestigt werden.
- b. *Anlage einer unbefestigten Start- und Landebahn 11/29 für den Flugzeugschlepp (Piste 2)*
 - Die im Planfeststellungsantrag großzügig angelegten Betriebsflächen für den Segelflug und für Luftsportgeräte sollen in einer unbefestigten Start- und Landebahn auf einer Länge von 850 m und einer Breite von 30 m zusammengefasst werden. Die eigenständige Startbahn für Windschlepp soll entfallen. Die ursprünglich temporär als Betriebsfläche für Luftsportgeräte (Piste 6 und 7) genutzten Flächen wurden mit Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003, i.d.F. der Unwesentlichkeitsentscheidung vom 06.07.2010, bereits aus der Fachplanung entlassen.
 - Die Betriebsarten Ballone, Luftschiffe und Luftsportgeräte sollen auf der Betriebsfläche zwischen der Piste 2 und der Ringrollbahn Rollweg A und B durchgeführt werden.
- c. *Anlage einer unbefestigten Landebahn 11/29 für Segelflugzeuge, Motorsegler und Luftsportgeräte (jeweils Pisten 3)*
 - Im Planfeststellungsantrag waren zwei unbefestigte Landebahnen 11/29 (jeweils Pisten 4) mit einer Länge von 300 m und einer Breite von 60 m vorgesehen.
 - Die Landebahnen für Segelflugzeuge (jeweils Pisten 3) sollen in der Betriebsrichtung 11 und 29 gem. NfL I 129/69 IV. Pkt.2.1 mit den Abmessungen von 250 m x 30 m und einem Mittellinienabstand von 100 m zur Betriebsfläche F-Schlepp und Eigenstart Luftsportgeräte (gefordert sind 50 m) inmitten eines 50 m breiten Streifens angelegt werden.
- d. *Anlage einer unbefestigten Rückholbahn für Segelflugzeuge*
 - Ursprünglich planfestgestellt sollte die unbefestigte Rückrollbahn für Segelflugzeuge und Luftsportgeräte mit einer Breite von 20 m außerhalb der Streifen der Piste 1 zwischen der Piste 2 und der Landebahnen für Segelflug und Luftsportgeräte (jeweils Pisten 4) angelegt werden.
 - Die Rückholbahn für Segelflugzeuge und Luftsportgeräte soll, wie in der Flugplatzdarstellungskarte (s. Plan-Nr.6B) des Antrages dargestellt, angelegt werden.

- Ein Ankermast für Luftschiffe und den Start von Ballonen soll im Bedarfsfall auf der Betriebsfläche zwischen der SLB 2 und der Ringrollbahn (Rollweg A und B) errichtet und, wie in der Flugplatzdarstellungskarte ausgewiesen, bodenseitig vermarktet werden.
- e. *Anlage einer Packzone für Fallschirmspringer*
 - Die Packzone für Fallschirmspringer soll, wie in der Platzdarstellungskarte angegeben, südwestlich der Rollbahn A in der Nähe des Fallschirmlagers verbleiben. (s. Plan-Nr.6B)
- f. *Anlage von Rollbahnen für den Motorflug*
 - Wegen der Ausgliederung von Teilen des planfestgestellten Baufeldes 1 und des Baufeldes 2 im Rahmen der Unwesentlichkeitsentscheidung vom 06.07.2010, soll das nördlich der Start- und Landebahn planfestgestellte Rollbahnsystem mit den Rollbahnen A, B, C und D nicht errichtet werden. Um die alternativ im Süden des Flugplatzes geplanten Baufelder 2 und 3 an die Start- und Landebahn 11/29 (Piste 1) anzuschließen, wird beantragt, das Rollbahnsystem nach Süden zu verlegen. Dazu soll vom Kopf der Landebahn 11 der Rollweg A zunächst ca. 250 m nach Süden und dann parallel in einem Abstand von 250 m zur Piste 1 und über den Rollweg B an den Kopf der SLB 29 angebunden werden. Die Breite der Rollwege soll 10,5 m betragen. Der Rollweg C soll zur Anbindung des Baufeldes 1 erhalten bleiben. Der Rollweg D entfällt und wird vom Rollweg A ersetzt.
- g. *Vorfeld- und Abstellflächen*
 - Südlich des Rollweges A soll ein 10.972,5 m² großes befestigtes Vorfeld angelegt werden. Neben zwei Standplätzen für Luftfahrzeuge des Bezugscode B und drei Standplätzen des Bezugscode A soll die Flugfeldtankanlage in das Vorfeld integriert werden. Mit einem Mittellinienabstand von 33,5 m soll das Vorfeld über eine Standplatzrollgasse an die Rollwege A und B angebunden werden (s. Plan-Nr.6B).

Die nachfolgenden Tabellen zeigen einen Vergleich der planfestgestellten Rollwege/Vorfeldflächen zu den beantragten Rollwegen/Vorfeldflächen nach Planänderung:

Planfestgestelltes Rollbahnsystem nördlich der SLB

Bezeichnung	Breite	Belag	Tragfähigkeit	Fläche m ²
A, B, C, D	10,5 m	Asphalt	k.A.	12.400 m ²
K	10,5 m	Asphalt	k.A.	3.978 m ²
Gesamt				16.378 m ²

Geplantes Rollbahnsystem südlich der SLB

Bezeichnung	Breite	Belag	Tragfähigkeit	Fläche m ²
A + B	10,5 m	Asphalt	PCN 20	15.324 m ²
C	10,5 m	Asphalt	PCN 20	520,5 m ²
Gesamt	10,5 m	Asphalt	PCN 20	15.844,5 m ²

Folgende befestigte Vorfeldflächen wurden planfestgestellt

Bezeichnung	Belag	Tragfähigkeit	Fläche m ²
Vorfeld am Baufeld 3	Asphalt	k.A.	9.648 m ²
Vorfeld am Baufeld 4	Asphalt	k.A.	5.221 m ²
Gesamt:			14.869 m ²

Folgende befestigte Vorfeldflächen werden beantragt

Bezeichnung	Belag	Tragfähigkeit	Fläche m ²
Vorfeld am Baufeld 2 u.3	Asphalt	PCN 20	10.972,5 m ²

B. Erschließungsstraßen

- Wegen der Reduzierung des Baufeldes 1 im nördlichen Bereich des Flugplatzgeländes auf eine Fläche von 10.500 m² soll der planfestgestellte Neubau einer Zufahrt (ca. 90 m nördlich des Bahnübergangs) sowie die innere Erschließungsstraße und die damit verbundene Querung des Rollweges nicht erfolgen.
- Der Neubau einer inneren Erschließungsstraße (ca. 350 m nördlich des Bahnübergangs) wurde auf den verbleibenden Bedarf von 170 m verkürzt.

Bemerkung:

Die Befestigung erfolgte in Übereinstimmung mit dem Planfeststellungsbeschluss.

Die Verkehrsanbindung für Fußgänger und Radfahrer wurde in diese Befestigung der Zufahrt mit eingebunden. Die Nutzung ist nicht nur auf Radfahrer und Fußgänger beschränkt.

Bemerkung:

Die Dimension der Anbindung erlaubt eine uneingeschränkte Nutzung der öffentlichen Zuwegung. Der Bau einer inneren Erschließungsstraße im Norden soll entfallen. Die innere Erschließung soll durch eine 10 m breite Straße südlich zwischen der als Flugbetriebsfläche gewidmeten Fläche und dem im Süden errichteten Solarfeld erfolgen. Damit können die im Süden geplanten Gewerbeflächen (Baufelder 2 und 3) ohne Befahren von Flugbetriebsflächen erreicht und eine Querung der Ringrollbahn vermieden werden (s. Übersichtsplan Endausbau, Plan-Nr.6B).

Die bestehende Zufahrt des Flugplatzes wurde bereits befestigt.

C. Angaben zur zukünftig geplanten Anlage von Bauflächen für Hochbauten

Um den zahlreichen Anfragen zur Ansiedlung von Luftfahrt- und luftfahrtaffinem Gewerbe nachkommen zu können, sollen südlich des Rollweges A die Baufelder 2 und 3 alternativ angelegt werden (s. Plan-Nr.6B).

Durch Zusammenfassung der ehemals planfestgestellten Flächen (Restfläche des Baufeldes 1 mit einer Fläche von 1,05 ha), des Baufeldes 2 sowie die im Südteil planfestgestellten Baufelder 3 und 4, steht nach der Optimierung der Betriebsflächen für den Luftsport eine Fläche von 65.257 m² zur Verfügung (s. Plan-Nr.6B). Die Größe der zu versiegelnden Flächen soll individuell entsprechend dem jeweiligen Bauvorhaben ermittelt werden. Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen im Rahmen des Bauantragsverfahrens ermittelt und mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) sowie mit der Luftfahrtbehörde abgestimmt werden.

D. Angaben zum Rückbau baulicher Anlagen

Um den durch die Flugfeldtankanlage hervorgerufene Geruchs- und Geräuschbelästigung hervorgerufenen Konflikt mit Anwohnern auszuräumen, soll die bestehende Tankanlage zurückgebaut und im neu geplanten Vorfeld im Süden des Flugplatzes neu errichtet werden (s. Plan-Nr.6B).

III Planfeststellungsverfahren

1 Antrag und Antragsunterlagen

Die Flugplatzunternehmerin, die Flugplatzgesellschaft Cottbus Neuhausen mbH, beantragte am 30.07.2019, ergänzt durch Unterlagen aus November 2021 und aus Juni 2022, die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.05.2003 für die Erweiterung der Anlage am VLP Neuhausen. Diese angezeigten Maßnahmen stellen eine zweite und letzte Ausbaustufe des Planfeststellungsbeschlusses dar.

Die Änderung der planfestgestellten Pläne beschränkt sich auf die Reduzierung der Flugbetriebsflächen, die Zusammenfassung der Baufelder und die Verlegung des Vorfeldes sowie der Tankstelle. Die beantragten Änderungen liegen innerhalb des Geltungsbereiches des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses. Mit den Maßnahmen soll der Abstand zur Wohnbebauung vergrößert werden.

Mit dem jetzt eingebrachten Änderungsantrag werden keine weiteren Flächen in Anspruch genommen. Die Größe des Vorhabens bleibt wie im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss dargelegt.

Der Planänderungsantrag enthält folgende Gutachten sowie gutachterliche Stellungnahmen zur Information:

- Prognose künftiger Verkehrszahlen VLP Neuhausen bis 2031
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, PROKON, Juli 2021

1.1 Antragsbegründung

Die Flugplatzunternehmerin, die Flugplatzgesellschaft Cottbus Neuhausen mbH, begründet Ihren Antrag im Wesentlichen wie folgt:

Mit der ursprünglichen Konzeption des Ausbaus des Flugplatzes verfolgte die Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH das Konzept, den Landeplatz in Abhängigkeit von den Nutzeranforderungen zu

einem Standort der Allgemeinen Luftfahrt mit den Schwerpunkten Gewerbe-, Sport-, Erholung- und Freizeitnutzung im Rahmen eines „Euro-Airpark-Lausitz“ zu entwickeln. Gemäß den Vorstellungen in der Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg sollte sich der Flugplatz Cottbus/Neuhausen zu einem Schwerpunktlandeplatz für den Luftsport entwickeln. Der gewerbliche Luftverkehr sollte vorrangig an den Flugplätzen Drewitz und Welzow aufgrund der dort bereits vorhandenen befestigten Betriebsflächen angesiedelt werden. Dementsprechend wurde für die künftige Entwicklung des VLP Cottbus/Neuhausen ein Antrag auf Planänderung (15.05.2012) gestellt. Der Antrag beinhaltete die Abstufung der Start- und Landebahn sowie die Einschränkung der Baufelder. Aufgrund der nach der Antragstellung auf Planänderung in den letzten Jahren eingetretenen Veränderungen der Nutzungsbedingungen am Flugplatz Cottbus-Drewitz, der Entwidmung des Flugplatzes Cottbus-Nord und der unsicheren Entwicklung des Flugplatzes Welzow, stimmen die in der Luftverkehrskonzeption antizipierten Ziele nicht mehr mit den aktuellen Entwicklungen überein. Mit der Entwidmung des Flugplatzes Cottbus-Drewitz hat sich die luftverkehrliche Erschließung im südlichen Brandenburg nachhaltig so verändert, dass eine grundlegende Neuorientierung zur bedarfsgerechten Sicherstellung des gewerblichen Luftverkehrs der Allgemeinen Luftfahrt im Raum Cottbus erforderlich geworden ist. Da der Flughafen Dresden sowie die Landeplätze in Kamenz und Bautzen hinsichtlich ihrer Entfernung zur Stadt Cottbus den vorhandenen Bedarf der Allgemeinen Luftfahrt nur bedingt bzw. gar nicht decken, macht sich eine Neuorientierung der Entwicklungsschwerpunkte am VLP Cottbus/Neuhausen erforderlich. Um der gewerblichen Allgemeinen Luftfahrt im Raum Cottbus einen Alternativstandort anzubieten, haben sich der Landrat des Landkreises Spree-Neiße, der Oberbürgermeister der Stadt Cottbus sowie die Industrie- und Handelskammer Cottbus in einer gemeinsam unterzeichneten Interessenerklärung für die Entwicklung des VLP Cottbus/Neuhausen zu einem Schwerpunktlandeplatz für den gewerblichen Luftverkehr der Allgemeinen Luftfahrt ausgesprochen. Der eingereichte Antrag soll über die zu erwirkenden Änderungen des Platzzuschnitts den nunmehr erwarteten Entwicklungsmöglichkeiten Rechnung tragen. Dabei wurde berücksichtigt, dass die bisher zugelassenen Betriebsflächen, insbesondere die Lage und Dimensionierung der Hauptstart- und Landebahn, den nunmehr erwarteten Verkehr vollständig abbilden kann, da dieser bereits zuvor als fester Bestandteil des Flugverkehrsaufkommens geplant war. Nunmehr soll jedoch vor allem die Ausrichtung und Anordnung der Vorfeldflächen und Hochbauflächen dem aktuellen Bedarf angepasst werden.

2 Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und sonstiger Stellen

Die Planfeststellungsbehörde hat folgenden Trägern öffentlicher Belange mit Schreiben vom 04.06.2024 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg,
- Landesamt für Umwelt Brandenburg,
- Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald,
- Landkreis Spree-Neiße,
- Gemeinde Neuhausen/Spree,
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Unternehmenszentrale TWR/BF.

3 Beteiligung von betroffenen Dritten

Die von dem Vorhaben betroffenen Dritten, die der beantragten Änderung nicht bereits zugestimmt haben, wurden mit Schreiben vom 04.06.2024 angehört.

4 Einwendungen und Stellungnahmen

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen wurden 13 Einwendungen von einem Einwender erhoben.

Folgende Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen haben eine Stellungnahme abgegeben:

- Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg,
- Landesamt für Umwelt Brandenburg,
- Landkreis Spree-Neiße,
- Gemeinde Neuhausen/Spree.

Die Stellungnahmen wurden der Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH mit E-Mails vom 20.06, 05.07., 15.07. und 16.07.2024 übersandt. Diese erhielt Gelegenheit, die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen zu erwidern.

Wesentlicher Inhalt der auf Grundlage der versandten Antragsunterlagen abgegebenen Stellungnahmen war folgender:

1. Stellungnahme der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (GL) vom 03.07.2024

Die GL teilt mit, dass die Belange der Raumordnung der beantragten Änderung des planfestgestellten Plans vom 30.07.2019 nicht entgegenstehen.

Nach Ziel 7.3 LEP HR sind in Berlin und Brandenburg Linienflugverkehr und Pauschalreiseverkehr mit Flugzeugen nur auf dem Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) zulässig, ausgenommen ist Flugverkehr durch Flugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von bis zu 14.000 Kilogramm. Dabei soll der nationale und internationale Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg möglichst auf einen Flughafen konzentriert werden. Mit Aufnahme des Verkehrsflughafens BER wird der Linienflugverkehr und Pauschalflugreiseverkehr ausschließlich auf diesen Flughafen konzentriert. Die Zulassung von Verkehr mit Flugzeugen mit höheren zulässigen Höchstabflugmassen als 14.000 Kilogramm außerhalb des Berliner Flughafensystems bzw. des Verkehrsflughafen BER würde in dem betroffenen Verkehrsegment dem Konzentrationsgebot zuwiderlaufen. Für Luftverkehre unter 14.000 Kilogramm ist eine Konzentration auf das Berliner Flughafensystem bzw. den Verkehrsflughafen BER nicht erforderlich. Alle Verkehrsarten, die nicht Linienflugverkehr oder Pauschalflugreiseverkehr sind, können aus landesplanerischer Sicht ohne Beschränkung der Abflugmasse auf Flugplätzen außerhalb des Verkehrsflughafens BER bzw. des Berliner Flughafensystems starten und landen. Dem steht die Änderung des festgestellten Planes des Verkehrslandeplatzes Neuhausen mit einem vorgesehenen Abfluggewicht von maximal 5,7 Tonnen und Flugverkehr mit Konzentration auf den Freizeitbereich nicht entgegen.

Das Vorhaben wird von der GL unterstützt. Der Antrag ermöglicht keine Verkehre über 14.000 kg MTOM am Platz. Solche Bestrebungen der Flugplatzbetreiberin sind auch mittel- und langfristig nicht erkennbar. Der VLP Neuhausen ist fester Bestandteil der regionalen Luftverkehrsinfrastruktur der Metropolregion Berlin-Brandenburg und durch umfangreiche luftfahrtaffine Gewerbeansiedlungen mit überregionaler Bedeutung gekennzeichnet. Dabei kann Neuhausen perspektivisch einen direkten funktionalen Beitrag für das Branchenkompetenzfeld Luftfahrttechnik leisten.

2. Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt Brandenburg (LfU) vom 16.07.2024

Das LfU teilt mit, dass die Fachabteilung Wasserwirtschaft keine Betroffenheit angezeigt hat. Die Fachabteilungen Immissionsschutz und Naturschutz haben folgende Stellungnahmen abgegeben:

Fachabteilung Immissionsschutz

Unter 9.2 (Umweltverträglichkeit) des Antrags auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zum Verkehrslandeplatz Cottbus/Neuhausen in der Fassung der Unterbleibensentscheidung vom 06.07.2010 / 06.06.2012 wird erläutert, dass wegen der Reduzierung von Bebauungsflächen und dem deutlichen Rückgang der Flugbewegungen, die Auswirkungen auf die Umwelt signifikant verringert werden würden. Unter 10.2 (Lärm) des oben genannten Antrags wird angemerkt, dass die Neuausrichtung der Betriebsflächen insgesamt eine Verbesserung der Lärmsituation bringen würde, da dichtbesiedelte Ortsteile von Neuhausen nicht mehr überflogen werden müssten. Dies würde in der gutachtlichen Fluglärmuntersuchung nachgewiesen. (Diese liegt T15 nicht vor.) Durch die Abwanderung der Luftsportvereine käme es besonders an den Wochenenden, an Feiertagen und in den Abendstunden zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmemissionen. Vorweg sei angemerkt, dass im Referat T15 keine Fachkompetenz zur Prüfung von Flugverkehrsprognosen vorliegt. Eine fachliche fundierte Überprüfung zur Prognose des Flugverkehrsaufkommens zum Verkehrslandeplatz Cottbus/Neuhausen kann daher von T15 aktuell nicht durchgeführt werden. Aufgrund der Verringerung der Flugbewegungszahlen im Vergleich zu den ursprünglichen Prognosen, die Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses waren, die sich aber aus dem Gesamtkonzept Euro-Airparks Lausitz heraus bis heute mangels Unternehmensansiedlungen nie ergeben haben, ist nachvollziehbar, dass bei sonst im wesentlichen unveränderten Randbedingungen (z. B. keine Änderungen bei der befestigten Piste 1) im Vergleich zu dem im Planfeststellungsbeschluss genehmigten Flugverkehr aufgrund des beantragten geringeren Flugverkehrsaufkommens mit weniger Fluglärm zu rechnen ist.

Die Neuausrichtung der Betriebsflächen ist ein wesentlicher Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.05.2003. Die entsprechende Umsetzung ist bereits 2007 erfolgt und nicht Bestandteil des hiesigen Änderungsantrages. Mit der Inbetriebnahme der neu ausgerichteten Betriebsflächen erfolgten die vorgegebenen Lärmmessungen.

Fachabteilung Naturschutz

I. Eingriffsregelung

Gemäß der vorliegenden Unterlage „Antrag auf Änderung des festgestellten Planes“ (Stand Juni 2022), Punkt 1.6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, soll der Landschaftspflegerische Begleitplan, der Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses war, weiterhin Bestand haben. Somit ist die Abarbeitung der Eingriffsregelung gemäß §§ 14 ff. BNatSchG weiterhin gewährleistet.

II. Artenschutz

Für das Vorhaben wurde ein Artenschutzfachbeitrag erstellt (Ingenieurbüro Prokon, Stand Juli 2021). Darin werden auf der Grundlage einer Avifauna Kartierung (Angaben zur Anzahl der Erfassungstermine werden nicht gemacht) und einer Übersichtsbegehung zu Reptilien und Amphibien (Mai 2021) sowie einer darauf aufbauenden Potenzialabschätzung die artenschutzrechtlich planungsrelevanten Arten ermittelt. Daraus geht hervor, dass für das Vorhaben artenschutzrechtliches Konfliktpotenzial für die Feldlerche besteht, es wurden insgesamt auf den Wiesenflächen des Flughafens 11 Reviere nachgewiesen, drei der Reviere liegen dabei innerhalb der geplanten zu asphaltierenden Rollbahn. Weiterhin besteht im Nordwesten ein angrenzendes Zauneidechsenhabitat. Um eine artenschutzrechtliche Betroffenheit des Schutzgutes Fauna während der Baumaßnahme auszuschließen, werden folgende Vermeidungsmaßnahmen im Artenschutzfachbeitrag vorgeschlagen:

- VASB1: Umsetzung der Baumaßnahme außerhalb der Brutperiode
- VASB2: Kontinuierlicher Bauablauf

- CEF1: Abgrenzung des Baufeldes vom nordwestlich angrenzenden Zauneidechsenhabitat

Folgende Ergänzungen/Hinweise werden dabei notwendig: Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der Maßnahme CEF1 um keine CEF-Maßnahme handelt, sondern um eine artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme. Für die fachlich korrekte Umsetzung der Maßnahme ist eine ökologische Baubegleitung einzusetzen. Im Zeitraum von 01.03. bis 30.08. ist zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen des Brutgeschehens der Feldlerche eine Bautätigkeit auszuschließen. Baumaßnahmen, die vor Beginn der Brutzeit begonnen wurden, können, sofern sie ohne Unterbrechung fortgesetzt werden, in der Brutzeit beendet werden. Eine mögliche Unterbrechung der Baumaßnahme darf höchstens eine Woche betragen. Aus der Unterlage geht nicht hervor, ob der Verlust der drei Feldlerchenreviere in den vorgelagerten Entscheidungen schon Berücksichtigt wurde und eine entsprechende CEF-Maßnahme für die Kompensation des Verlusts festgelegt wurde. Daher ist keine abschließende Bewertung möglich, ob durch das geplante Vorhaben artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG gelöst werden können.

III. Schutzausweisungen und geschützte Teile von Natur und Landschaft

Der Vorhabenstandort liegt außerhalb von Schutzgebieten bzw. Schutzausweisungen nach §§ 23 – 29 bzw. §§ 31 ff. BNatSchG. Beeinträchtigungen der im Umfeld befindlichen Schutzgebiete sind durch die beantragte Planänderung nicht zu erwarten. In den vorliegenden Unterlagen erfolgt keine Aussage, ob auf dem Flugplatz-gelände nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 18 BbgNatSchAG geschützte Biotoptypen vorkommen und durch das Vorhaben beeinträchtigt werden können.

Die Vorhabenträgerin teil hierzu allgemein Folgendes mit: Mit dem Landesamt für Umwelt wurde eine Vorabstimmung bezüglich des zu untersuchenden Artenspektrums im Rahmen eines Artenschutzfachbeitrages für das Vorhaben „Änderungsantrag zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Neuhausen“ geführt. Dazu gab es am 26.03.2021 Hinweise durch das Landesumweltamt, die berücksichtigt worden sind.

3. Stellungnahme des Landkreises vom 11.07.2024

Fachbereich Umwelt

Der Fachbereich Umwelt teilt mit, dass die natur- und artenschutzrechtlichen Belange sowie die Festlegung von Untersuchungsumfang und erforderlichen Maßnahmen durch das LfU geprüft und entsprechend durch die LuBB weitergeleitet werden müssen. Das LfU wurde durch die LuBB im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Die Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde gab folgende Stellungnahme ab:

Aus Sicht der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde bestehen bei Einhaltung der nachstehenden Anforderungen keine Einwände.

Bodenschutzrechtliche Anforderungen

1. Die vorgesehene Maßnahme ist so auszuführen, dass Bodenverunreinigungen oder schädliche Bodenveränderungen ausgeschlossen sind. Dies bedeutet, dass der Oberboden abgeschoben, in Mieten mit maximaler Höhe von 2 m locker aufgeschüttet und bis zum Abtransport zwischengelagert wird. Ein Befahren der Miete mit schwerem Gerät ist nicht gestattet.

2. Bei einer überplanten Fläche von mehr als 3.000 m² ist im Rahmen des vorsorgenden Bodenschutzes eine **bodenkundliche Baubegleitung (BBB)** gemäß DIN 19639 vorzusehen. Bei dieser Baumaßnahme

werden auf einer Fläche von ca. 143.863 m² ungefähr 43.159 m³ Boden abgeschoben. Hierzu ist ein dafür zertifizierter Gutachter zu beauftragen. Die bodenkundliche Baubegleitung sollte bereits in Vorbereitung der Baumaßnahme mit der Erstellung eines Bodenschutzkonzeptes beginnen.

Bodenbewegungen (Abtrag von Oberboden, Entsorgung von Bodenmaterialien, Herstellung von Kabelgräben, Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen; Baustraße o.ä.) während der geplanten Baumaßnahme sind im Rahmen eines Bodenschutzkonzeptes durch die BBB darzustellen.

Je nach Qualität, Umfang und Aussagekraft des Bodenschutzkonzeptes kann dann eingeschätzt werden, in welchem Umfang eine Begleitung der Baumaßnahme tatsächlich notwendig ist. Insofern ist die BBB kein statisches Verfahren. Der Anhang D zur DIN 19639:2019-09 gibt hierzu eine Übersicht und stellt auch klar, dass nicht alle darin aufgeführten Aufgaben zwingend umzusetzen sind. Hierzu kann es auch eine Abstimmung mit der zuständigen Bodenschutzbehörde geben.

3. Grundsätzlich sind Bau- und Abbruchmaßnahmen so auszuführen, dass Bodenverunreinigungen oder schädliche Bodenveränderungen ausgeschlossen sind (Vorsorgepflicht gemäß §7 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG). Es wird darauf hingewiesen, dass der Pflichtige im Sinne des § 7 BBodSchG i. V. m. § 9 BBodSchV die Anforderungen an das Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden sicherzustellen hat (Verfüllungsarbeiten, Wegebefestigung, und oder Gestaltung von Außenanlagen).

4. Anfallendes Bodenmaterial kann, nach § 6 Abs. 3 Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) Anforderungen an das Aufbringen und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden, ohne weitere Untersuchungen Vor-Ort belassen werden.

Abfallrechtliche Anforderungen

1. Mineralische Abfälle (Baggergut, Boden- und/oder Bauschuttmaterial), welches im Rahmen der Baumaßnahme abgeschoben, ausgebaut und entsorgt wird, sind vor der Entsorgung zu beproben und untersuchen zu lassen. Die Bewertungsgrundlage zur Einstufung der Abfälle richtet sich hierbei nach der Art der Abfälle sowie dem beabsichtigten Entsorgungsweg.

1. Sichtbar verunreinigtes Material ist separat zu lagern und zu beproben.

2. Für Boden- und Bauschuttmaterial gelten zur Einstufung grundsätzlich die Vollzugshinweise zur Zuordnung von Abfällen zu den Abfallarten eines Spiegeleintrages in der Abfallverzeichnis-Verordnung vom 18. November 2022 (Anlage V, Tab. 1).

Die Ergebnisse sind der Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde vor der Entsorgung zur Beurteilung zu übergeben. Auf die Hinweise wird verwiesen.

2. Bei der Verwertung von Bodenmaterial durch Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden sind zusätzlich die Anforderungen der §§ 6-8 der Bundes-Bodenschutz-verordnung einzuhalten. Die Prüfberichte (Probenahmeprotokoll und Laborbericht) der Bodenuntersuchung sind der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde vor der Entsorgung zur Prüfung vorzulegen.

3. Die Nachweise der ordnungsgemäßen Entsorgung angefallener Abfälle aus den Baumaßnahmen (Erdmassen, vorgefundene Abfälle) sind der unteren Abfallwirtschaftsbehörde spätestens zur Fertigstellung der Baumaßnahme im Original zur Einsicht vorzulegen.

4. Für die Herstellung von vorgesehenen Landebahn und Umfahrungsstraßen, Lagerflächen, Baustellen-einrichtungen sind bei Einsatz von Recyclingmaterialien/Ersatzbaustoffen die Anforderungen der "Verordnung über die Anforderungen von mineralischen Ersatzbaustoffen in technischen Bauwerke-Ersatzbaustoffverordnung" §§ 19-23 einzuhalten und sicherzustellen. Allgemein sind die in der Ersatzbaustoffverordnung benannten Anforderungen für die bei der Baumaßnahme relevanten Rechtsbereiche insbesondere über einzubringende Ersatzbaustoffe zu berücksichtigen und einzuhalten. Auf die Hinweise sei verwiesen.

Hinweise

1. Die Maßnahme verläuft in unmittelbarer Nähe von einer Altlastverdächtigen Fläche/ Altablagerung nach § 2 Abs. 6 Bundes-Bodenschutzgesetz, welche gemäß § 29 (3) Brandenburgisches Abfall- und Bodenschutzgesetz im Altlastenkataster des Landkreises Spree-Neiße vermerkt ist. Zusätzlich grenzt in unmittelbarer Nähe eine sanierte Altlastverdächtige Fläche/Altstandort, welche gemäß § 29 (4) Brandenburgisches Abfall- und Bodenschutzgesetz im Altlastenkataster des Landkreises Spree-Neiße weiterhin vermerkt ist:

Altlastverdächtige Fläche/Altablagerung

Registrier-nummer	Ortsübliche Bezeichnung	Rechtswert	Hochwert
0519710205	Neuhausen Schießplatz	460601	5726244

Sanierte Altlastverdächtige Fläche/Altstandort

Registriernum-mer	Ortsübliche Bezeichnung	Rechtswert	Hochwert
0119711133	Neuhausen Flugplatz Neuhausen Tanklager/ Öllager	459581	5726374

2. Sollten sich bei der Durchführung der Maßnahme Hinweise auf das Vorhandensein von weiteren Altlastverdachtsflächen oder schädlichen Bodenveränderungen ergeben, so ist die untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde (Tel. 03562/ 986 17032) gemäß § 31 (1) Brandenburgisches Abfall- und Bodenschutzgesetz unverzüglich zu informieren.

3. Der Grundwasserspiegel wird im Baugrundgutachten vom 01.09.2020 mit ca. 0,41 - 2,62 m unter Geländeoberkannte angegeben. Die Bohrungen erfolgten jedoch in einer Trockenzeit. Grundwassermessungen 2022 ergaben einen durchschnittlichen Grundwasserstand von ca. 0,5 m unter Geländeoberkannte. Bei Starkregen kann es dahingehend flurnahe Wasserstände geben. Dies hat unmittelbare Auswirkungen auf die Auswahl des Recyclingmaterials gemäß §§ 19-23 Ersatzbaustoffverordnung.

4. In den Planungsunterlagen wird ca. 30 cm Oberboden abgetragen. Dies bedeutet bei einer Fläche von ca. 143.863 m² ein Bodenaushub von ca. 43.159 m³. Diese Menge sollte bei den Arbeiten und Planungen berücksichtigt werden.

Fachbereich Landwirtschaft, Veterinär- und Lebensmittelüberwachung

Der Fachbereich teilt mit, dass es vom Sachgebiet Landwirtschaft keine grundsätzlichen Bedenken oder Einwände gibt.

Nachfolgende Hinweise sind aber unbedingt bei der weiteren Planung zu beachten:

Aus den Unterlagen geht hervor, dass das Vorhaben auf landwirtschaftlichen Flächen geplant ist, die im landwirtschaftlichen Flächenkataster LPIS enthalten sind. Aus diesem Grund sollten die Eigentümer und aber auch die Nutzer der landwirtschaftlichen Nutzflächen schon im Frühstadium in die weiteren Planungen mit einbezogen werden. Im Sinne des Schutzes der landwirtschaftlichen Flächen und im Interesse der betroffenen landwirtschaftlichen Unternehmen muss immer die aktuelle Bewirtschaftungssituation unbedingt Berücksichtigung finden! Durch konkrete und frühzeitige Absprachen mit den betroffenen Landwirtschaftsbetrieben vor der Realisierung des Vorhabens sollen Schäden für die jeweiligen Flächennutzer vermieden bzw. verringert werden. Ganz entscheidend bezüglich der Förderrelevanz ist die Aussage, wie lange den Landwirtschaftsbetrieben die Flächen zur Bewirtschaftung noch zur Verfügung stehen.

Entsprechend der Antragstellung für Agrarförderung 2024 bewirtschaften folgend genannte Landwirtschaftsbetriebe die im Vorhabenbereich landwirtschaftlichen Nutzflächen:

- Agrarproduktion Komptendorf GmbH, Sergener Weg 3, 03058 Neuhausen/Spree/OT Komptendorf
- Agrarproduktion Kahsel GmbH, Kahseler Hauptstr. 10, 03058 Neuhausen/Spree/OT Kahsel

Wenn das Bauvorhaben innerhalb eines Pachtverhältnisses angefangen wird, können auf den Eigentümer der Fläche Schadensersatzansprüche gegenüber dem Pächter wegen vorzeitiger Kündigung eines eventuellen Pachtvertrages nach Landpachtgesetz und BGB zukommen. Die Inanspruchnahme einer verpachteten Fläche für private Baumaßnahmen stellt keinen außerordentlichen Kündigungsgrund nach BGB für den Flächeneigentümer dar. Es wird darauf hingewiesen, dass für eventuell notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Realisierung außerhalb des Planbereiches) keine landwirtschaftlich genutzten Flächen in Anspruch genommen werden.

Des Weiteren verweisen wir darauf, dass auch bei einer eventuell **notwendigen und zeitweiligen Inanspruchnahme von angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen** im Rahmen der Realisierung des Bauvorhabens, mit den Eigentümern und Nutzern dieser Flächen vertragliche Vereinbarungen zu treffen sind, da die landwirtschaftlichen Flächen im Rahmen der Agrarförderung (dazu gehören auch Grünland und aus der Produktion genommene Flächen) bestimmten Anforderungen unterliegen. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang dabei der Erhalt der Beihilfefähigkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen entsprechend der Verordnung (EU) Nr. 1307/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013, Artikel 32, Absatz 2. Eine Unterbrechung des Beihilfefähigkeitsstatus ist nur kurzzeitig (maximal bis zu 14 aufeinanderfolgende Tage oder insgesamt nicht mehr als 21 Kalendertage) zulässig. Die Ausübung der landwirtschaftlichen Tätigkeit darf durch die Unterbrechung demzufolge nicht stark eingeschränkt sein.

Die Untere Straßenbaubehörde gab folgende Stellungnahme ab:

Unter Punkt 1.2 Verkehrliche Erschließung- sind mit den Anstrichen i), j) und k) Änderungen im Bereich von Zufahrten der Kreisstraße K 7114 im Abschnitt 30 beantragt. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers bestehen dazu keine Bedenken oder Vorbehalte.

Die Untere Denkmalschutzbehörde gab folgende Stellungnahme ab:

Aus denkmalrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen den Änderungsantrag. Im Vorhabensbereich sind **nach derzeitigem** Kenntnisstand keine Bodendenkmale im Sinne des Gesetzes über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz - BbgDSchG) vom 24. Mai 2004 (GVBl. 1/04, S. 215), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 5. März 2024 (GVBl. 1/24, Nr. 9), bekannt. Denkmale übriger Gattungen oder deren Umgebung sind nicht betroffen. Bei Auffinden von Bodendenkmalen wie Steinsetzungen, Mauerwerk, Erdfärbungen, Metallsachen, Knochen, Münzen, Tonscherben, Holzpfähle oder —bohlen ist die gesetzlich festgelegte Fundmeldepflicht nach dem Brandenburgischen Denkmalschutzgesetz einzuhalten.

Die Kreis- und Bauleitplanung/Tourismus gab folgende Stellungnahme ab:

Entsprechend der durch den Zentraldienst der Polizei, Bereich Kampfmittelbeseitigungsdienst zur Verfügung gestellten Kampfmittelbelastungskarte für den Landkreis Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa befindet sich das Vorhaben in einem Bereich, welcher als kampfmittelbelastet bekannt ist. Es besteht die Verpflichtung zur Einholung einer Kampfmittelfreiheitsbescheinigung unter folgender Anschrift: Zentraldienst der Polizei des Landes Brandenburg, Kampfmittelbeseitigungsdienst, Am Baruther Tor 20 in 15806 Zossen OT Wündorf. Abschließend wird darauf verwiesen, dass die vorliegende Stellungnahme den für den Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vorgreift und weder danach erforderliche öffentlich-rechtliche Gestattungen noch privatrechtliche Zustimmungen und Vereinbarungen ersetzt. Sie verliert ihre Gültigkeit mit der wesentlichen Änderung der ihr zu Grunde liegenden Planungsabsichten.

4. Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vom 11.02.2025

Laut DFS bestehen gegen die gegenständlichen Änderungen aus flugsicherungsbetrieblicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Jedoch wird auf folgende Punkte hingewiesen:

1.) Die Anlagen zur PAPI-Berechnung liegen den Antragsdokumenten leider nicht bei, so dass die Abstände zwischen PAPI-Anlagen und Schwellen nicht überprüft werden konnten, das Ergebnis einer Überschlagsrechnung schien jedoch plausibel zu sein. Sofern noch nicht geschehen, bitten wir vor Umsetzung entsprechender Maßnahmen um Vorlage der detaillierten PAPI-Berechnung zur gutachtlichen Stellungnahme gemäß § 31 Absatz 3 LuftVG.

2.) Wir erlauben uns den Hinweis, dass die seitlichen Begrenzungen der beantragten, unbefestigten Start- und Landebahn 2 gem. NfL I 94/03 Punkt 3.1.2 mit Pyramiden, Dachreitern oder Rechtecken zu markieren sind.

3.) Die Beschilderung orientiert sich an den internationalen Vorgaben, wir empfehlen bei der Gelegenheit der Neuanlage die ICAO-Konformität ausnahmslos sicherzustellen. So sind gemäß ICAO Annex 14 die „Mandatory Signs“ der Start- und Landebahnkennung an den Bahnköpfen lediglich mit der relevanten Kennung (beispielsweise am Bahnkopf 11, lediglich mit 11) zu versehen, mit weißer Schrift auf rotem Hintergrund zu gestalten und beidseitig sowie in Linie mit der Start- und Landebahnrollhaltmarkierung, also rechtwinklig zur Rollbahnmittellinie zu positionieren.

4.) Da uns kein bemaßter Markierungsplan zu den Abstellpositionen des neuen Vorfeldes vorliegt, können wir zur Einhaltung von Mindestabständen keine Stellung nehmen.

5.) *Es wird davon ausgegangen, dass Gesichtspunkte der Hindernisfreiheit und deren Kennzeichnung sowie die evtl. notwendige Veröffentlichung von Hindernissen von der Genehmigungsbehörde in eigener Zuständigkeit geprüft und geregelt werden.*

6.) *Unabhängig von unserer Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange wird um Vorlage beabsichtigter Teilvorhaben (Beschilderungskonzept, Vorfeldmarkierung, Baumaßnahmen, etc.) zur gutachtlichen Stellungnahme gemäß § 31 Absatz 3 LuftVG gebeten. Vorsorglich verweisen wir auch auf die erforderliche Bewertung des Vorhabens gemäß § 18a LuftVG.*

Zu 1.) Die Anlagen zur PAPI-Berechnung wurden der DFS am 01.07.2025 zur abschließenden gutachtlichen Stellungnahme gemäß § 31 Absatz 3 LuftVG übersandt.

Zu 2.) Der Hinweis wird im Rahmen der Abnahmeprüfung gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 47 Abs. 1 Nr. 1, 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) beachtet.

Zu 3.) Wurde berücksichtigt.

Zu 4.) Wird von der Genehmigungsbehörde geprüft und geregelt.

Zu 5.) Wird von der Genehmigungsbehörde geprüft und geregelt.

Zu 6.) Wurde und wird berücksichtigt.

C Entscheidungsgründe

Dem Antrag der Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses konnte eingeschränkt durch die verfügbaren Nebenbestimmungen unter Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange stattgegeben werden. Der Planfeststellungsbeschluss „Verkehrslandeplatz Neuhausen im Amt Neuhausen/Spree Landkreis Spree-Neiße“ vom 16. Mai 2003 wird in dem aus dem Tenor dieses Beschlusses ersichtlichen Umfang geändert. Die eingereichten Pläne werden in der geänderten Fassung im Plan festgestellt.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss ist die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) als Planfeststellungsbehörde sachlich und örtlich zuständig. Dies ergibt sich aus § 76 Abs. 3 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfGBbg, § 10 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), §§ 1 Abs. 2, 2 Abs. 1 Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung (LuFaluSiZV).

I Verfahrensrechtliche Bewertung

Das Änderungsvorhaben stellt eine unwesentliche Planänderung i. S. v. § 76 VwVfG dar. Es war ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, dieses konnte jedoch als vereinfachtes Verfahren nach § 76 Abs. 3 VwVfG geführt werden.

1 Planänderung von unwesentlicher Bedeutung nach § 76 Abs. 3 VwVfG

Mit dem Planänderungsantrag der Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH wird eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses „Verkehrslandeplatz Neuhausen im Amt Neuhausen/Spree Landkreis Spree-Neiße“ vor Fertigstellung des Vorhabens beantragt.

Die Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH beantragt gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 76 Abs. 2 VwVfG, den Planfeststellungsbeschluss „Verkehrslandeplatzes Neuhausen im Amt Neuhausen/Spree Landkreis Spree-Neiße“ vom 16. Mai 2003 zu ändern, indem die von ihr eingereichten Pläne planfestgestellt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat ein vereinfachtes Planänderungsverfahren gemäß § 76 Abs. 3 VwVfG durchgeführt. Gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG finden die Regelungen der §§ 72 bis 78 VwVfG für das Planfeststellungsverfahren nach Maßgabe des Luftverkehrsgesetzes Anwendung. § 76 VwVfG ist anwendbar, da sich das Vorhaben „Änderung des festgestellten Planes“ in der Phase vor Fertigstellung befindet. Für unwesentliche Planänderungen eröffnet § 76 Abs. 2 und 3 VwVfG die Möglichkeit einer Änderung des Planes in vereinfachten Verfahren.

1.1 Vorliegen einer Planänderung vor Fertigstellung

Wie sich aus § 8 Abs. 1 i. V. m. Abs. 4 LuftVG ergibt, gehören Start- und Landebahnen, Vorfeldflächen und Rollbahnen sowie die verkehrliche Erschließung, Hochbauflächen und Anlagen der Ver- und Entsorgung unzweifelhaft zu den Teilen einer Flugplatzanlage, deren Anlegung oder Änderung nur nach vorheriger Feststellung des Planes zulässig ist (vgl. § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG). Für eine Flugplatzanlage ist der Bestand an Flächen entscheidend, die für die Nutzung von Luftfahrzeugen vorgesehen sind (vgl. Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht Bd. 1.1, 69. EL, Stand März 2016, § 8 LuftVG, Rn. 12). Dies ergibt sich auch aus der Nichtnennung der Flugbetriebsflächen in § 8 Abs. 4 LuftVG. Eine Änderung dieser planfeststellungspflichtigen Flugbetriebsflächen liegt vor, weil die beabsichtigten Einzelvorhaben (Flugbetriebsflächen), der Entfall von planfestgestellten Einzelvorhaben (verkehrliche Erschließung,

Hochbauflächen, Anlagen der Ver- und Entsorgung) und die damit verbundenen Änderungen des Flächenumfangs nicht im Einklang mit den bisherigen Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses steht. Das Verfahren für die Zulassung dieser Flächen in Form der Feststellung des Plans, wie § 8 Abs. 1 LuftVG formuliert, erfolgt gemäß §§ 8, 9 und 10 LuftVG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG.

Der hier gegenständliche Antrag auf Planänderung ist gemäß § 76 VwVfG zu behandeln. § 76 VwVfG ist anwendbar, da sich das Vorhaben „Änderung des festgestellten Planes des Verkehrslandeplatzes Neuhausen“ in der Phase vor Fertigstellung befindet. Weder entspricht die geplante Reduzierung der Flugbetriebsflächen, der Entfall von planfestgestellten Einzelvorhaben und die damit verbundenen Änderungen des Flächenumfangs und der Verortung einzelner Funktionsflächen der derzeit gültigen Fachplanung, noch sind die ursprünglich planfestgestellten Vorhaben vollständig errichtet, bzw. in Betrieb genommen. Insbesondere ist die schon bisher als zentrales Kernelement der Planung planfestgestellte befestigte Hauptstart- und Landebahn (Piste 1) bisher nicht in Betrieb genommen worden.

1.2 Kein Entfallen des Planfeststellungserfordernisses

Aus den §§ 8, 9 und 10 LuftVG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG ergibt sich kein Entfallen der gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG bestehenden Pflicht zur Feststellung des Plans.

§ 74 Abs. 7 VwVfG findet bereits insoweit keine Anwendung, als die mit diesem Bescheid zugelassene Änderung des festgestellten Plans „Verkehrslandeplatz Neuhausen im Amt Neuhausen/Spree Landkreis Spree-Neiße“ vor Fertigstellung des (Gesamt-)Vorhabens derselben Bezeichnung erfolgt. Vor Fertigstellung des Vorhabens sind Änderungen des Planes zu diesem Vorhaben allein über § 76 VwVfG zu erreichen. Dieses Verständnis der Struktur des Planfeststellungsrechts ist auch insoweit konsequent, als mit Fertigstellung, d. h. Inbetriebnahme des Vorhabens ein Gesamtplan vorliegen soll, sei es, dass dieser Plan in seiner ursprünglichen Gestalt Bestand erhält oder aber als Vereinigung diverser planerischer Fortentwicklungen geändert wird. Entscheidend ist, dass es einen Planfeststellungsbeschluss gibt, wie es § 74 Abs. 1 Satz 1 VwVfG bestimmt. Bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung hingegen kann dieser letztlich festzustellende Plan aber der bereits benannten Fortentwicklung unterliegen; es muss lediglich am Ende der Entwicklung das stehen, was in § 74 Abs. 1 Satz 1 VwVfG als Ziel des Verfahrens bestimmt ist, so dass im Ergebnis eine Gesamtplanung zur Umsetzung gelangt. Bis dahin allerdings findet die Fortentwicklung im Rahmen des Planfeststellungsrechts statt. Als Gegenstand dieses rechtlichen Gefüges gibt dabei § 76 Abs. 2 VwVfG die Möglichkeit, im Einzelfall von der Durchführung eines förmlichen Planfeststellungsverfahrens abzusehen. Dies wiederum geschieht auf Grund entsprechender Überzeugung, die sich die zuständige Behörde über das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen des § 76 Abs. 2 VwVfG im vorliegenden Einzelfall verschafft hat.

1.3 Vereinfachtes Planänderungsverfahren

Grundsätzlich ist auch für Änderungen vor Fertigstellung ein Planänderungsverfahren durchzuführen, § 76 Abs. 1 VwVfG. Ausnahmen eröffnen die Regelungen des § 76 Abs. 2 und 3 VwVfG.

Tatbestandliche Voraussetzungen des § 76 Abs. 2 VwVfG ist einerseits, dass die „Planänderung von unwesentlicher Bedeutung“ ist und andererseits, dass „Belange anderer nicht berührt werden oder (...) die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben“.

1.3.1 Planänderung von unwesentlicher Bedeutung

Bei dem antragsgegenständlichen Vorhaben handelt es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von § 76 Abs. 2 VwVfG.

Unwesentlich ist die Änderung insbesondere dann, wenn sie im Verhältnis zur abgeschlossenen Gesamtplanung unerheblich ist, also Umfang, Zweck und Auswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleichbleiben und nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile geändert werden sollen (BVerwG Urteil vom 16.12.1988 Az.: 4 C 40.86; Urteil vom 17.12.2009 Az.: 7 A 7/09). Es kommt hingegen nicht darauf an, ob die Belange eines einzelnen Betroffenen durch die Änderung stärker berührt werden als durch die ursprüngliche Planung (BVerwG Urteil vom 17.12.2009 Az.: 7 A 7/09).

Ob die Änderung „wesentlich“ ist, kann nicht generell beurteilt werden, sondern setzt die Würdigung aller Umstände des Einzelfalls voraus. Zu vergleichen ist der bisherige mit dem geplanten Zustand hinsichtlich quantitativer und qualitativer Veränderungen, erstens des Vorhabens selbst und zweitens seiner künftigen Auswirkungen auf die in seiner Nachbarschaft vorhandenen rechtlich geschützten Interessen.

Von unwesentlicher Bedeutung ist eine Planänderung dagegen dann, wenn die mit der Planung verfolgte Zielsetzung unberührt bleibt und wenn die beabsichtigte Änderung die bereits getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unberührt lässt. Das wird stets der Fall sein, wenn Umfang und Zweck des Vorhabens unverändert bleiben und wenn zusätzliche belastende Auswirkungen von „einigem“ Gewicht sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich der Belange Einzelner auszuschließen sind (BVerwG Urteil vom 20.10.1989 Az.: 4 C 12/87).

Gemessen hieran hat das Änderungsvorhaben nur eine unwesentliche Änderung des festgestellten Vorhabens zum Gegenstand. Bezugspunkt ist dabei der Planfeststellungsbeschluss in seiner bisherigen Fassung insgesamt. Bezogen auf das gesamte Ausbauvorhaben am VLP Neuhausen ist das hier in Rede stehende Änderungsvorhaben unwesentlich.

Mit dem Planänderungsantrag Nr. 1 zum Planfeststellungsbeschluss „Verkehrslandeplatz Neuhausen im Amt Neuhausen/Spree Landkreis Spree-Neiße“ bleibt die Identität des bereits zugelassenen Vorhabens zweifellos gewahrt. Umfang, Zweck sowie Auswirkungen des Ausbauvorhabens bleiben im Wesentlichen gleich. Das Grundgefüge der Planfeststellung wird durch die Änderungsmaßnahmen nicht berührt. Ziel des Projekts bleibt weiterhin der Ausbau und der Betrieb einer befestigten Start- und Landebahn in ihrer ursprünglich planfestgestellten Ausformung, sowie weiterer Flugbetriebsflächen zur Abfertigung des erwarteten Flugbetriebs. Durch die Verlagerung des erwarteten Bedarfs hin zu einem größeren Schwerpunkt auf Flugverkehr, der in Zusammenhang mit anzusiedelndem Gewerbe steht, sind lediglich Anpassungen in der landseitigen Erschließung und den zugehörigen Bauflächen sowie eine Verlagerung der luftseitigen Bodenbetriebs- und Stellflächen erforderlich. Diese Anpassung berühren den Kern der bisherigen Planung jedoch nicht. Vielmehr dienen sie weiterhin der geplanten Versorgung des öffentlichen Luftverkehrs der Region durch eine adäquate Infrastruktur. Die Verlagerung des Vorfeldes und die damit verbundenen Anpassungen bei den Rollwegen sowie der Erschließung stellen somit eine Optimierung des bisherigen Plans dar. Eine Kapazitätserweiterung ist mit den Änderungen gerade nicht verbunden, da die Kapazität durch die unverändert geltenden Bemaßungen der Hauptstart- und Landebahn bestimmt wird. Durch die neu gestalteten Vorfeldflächen werden lediglich bereits zugelassene Verkehre auf geänderten Flächen abgewickelt. Auch werden die Rollwege in Ihrer Anzahl nicht erhöht, sodass das System insgesamt dadurch auch keine erhöhte Kapazität erlangt. Auch der Flächenumfang der Abstellflächen erhöht sich nicht.

1.3.2 Berühren der Belange Anderer

Eine Anwendung des § 76 Abs. 2 VwVfG entfällt jedoch hier, weil die beantragte Änderung Belange Anderer berührt.

Es werden öffentliche Belange berührt.

Eine veränderte Betroffenheit öffentlicher Belange infolge der Planänderung besteht darin, dass es innerhalb des bereits planfestgestellten Landeplatzbereiches zu veränderten Auswirkungen in Form von Versiegelung kommt. Gleiches gilt für die Belange der Wasserwirtschaft. Die Veränderung des Bestandes der Flugbetriebsflächen berührt im Übrigen öffentliche Belange der Flugsicherheit. Dabei kommt es nicht darauf an, dass dieser Belang von der DFS vertreten wird, die als solche eine Person des Privatrechts („privater Dritter“) ist. Entscheidend ist, dass der Belang der Sicherheit des Flugverkehrs für sich genommen ein öffentlicher Belang ist.

Da aufgrund der vorherigen Verfahren, die zu dem nun zu ändernden Planfeststellungsbeschluss geführt haben, bekannt war, dass bezüglich eines einzelnen benachbarten Grundstückseigentümers mögliche Beeinträchtigungen Dritter vorliegen könnten, wurden die Belange Dritter zumindest potenziell berührt.

1.3.3 Verfahren nach § 76 Abs. 3 VwVfG

Unter den vorgenannten Umständen war trotz Planänderung von unwesentlicher Bedeutung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, dieses jedoch ohne Anhörungsverfahren und ohne öffentliche Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses (§ 76 Abs. 3 VwVfG).

Der insoweit geringere Verfahrensaufwand ist dadurch begründet und vertretbar, dass das Vorhaben bereits zu einem früheren Zeitpunkt einer öffentlichen Kontrolle unterzogen wurde und Träger öffentlicher Belange und Betroffene umfassend Gelegenheit hatten, ihre Anregungen, Bedenken oder Einwendungen öffentlich geltend zu machen. Das rechtfertigt es, in allen Fällen, in denen das Plangefüge - wie hier - in seinen Grundzügen unberührt bleibt, auf eine erneute Beteiligung zu verzichten (BVerwG Urteil vom 20.10.1989 Az.: 4 C 12/87).

Bei der gegebenen Sach- und Verfahrenslage wäre ein weiterer Informationsgewinn durch eine Beteiligung in einem förmlichen Planfeststellungsverfahren nach § 76 Abs. 1 VwVfG nicht mehr zu erwarten. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde hiervon abgesehen. Ein solches Verfahren würde nur unnötigen Kosten- und Zeitaufwand ausgelöst haben. Der Antrag, das Vorhaben planfestzustellen, beinhaltet keine Besonderheiten. Dies berechtigt dazu, das Vorhaben über ein vereinfachtes und damit beschleunigtes Verfahren zuzulassen. Daher war auf die Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens nach § 76 Abs. 1 VwVfG zu verzichten und im vereinfachten Planfeststellungsverfahren nach § 76 Abs. 3 VwVfG zu entscheiden.

Dieses Ergebnis wird auch von dem Umstand getragen, dass hier die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und damit nach Maßgabe des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Öffentlichkeitsbeteiligung nicht erforderlich ist (vgl. dazu unten).

2 Umfang der Planfeststellung

Gemäß § 9 LuftVG ersetzt die luftrechtliche Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen, öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 VwVfG).

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss geht in den Planfeststellungsbeschluss ein und es entsteht ein einziger, einheitlicher Planfeststellungsbeschluss in der Gestalt, die er durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss erhält (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az.: 4 C 68/78).

3 Angewandte Verfahrensvorschriften

Das luftrechtliche vereinfachte Planfeststellungsverfahren wurde nach den Bestimmungen des LuftVG, des VwVfG, des UVPG und des BNatSchG durchgeführt.

3.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Aufgrund der oben genannten Gründe für eine unwesentliche Änderung zum Planfeststellungsbeschluss könnte auf eine öffentliche Auslegung in den betroffenen Kommunen verzichtet werden.

Die Stellungnahmen der Behörden einschließlich der Kommunen und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabe durch das Vorhaben berührt werden, wurden gemäß § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 2 VwVfG eingeholt. Mit Schreiben der LuBB vom 04.06.2024 wurden die Planunterlagen den Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen zugesandt. Zur Frist für die Abgabe der Stellungnahmen wurde der 05.07.2024 gemäß § 73 Abs. 3a VwVfG i. V. m. § 10 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG bestimmt.

Auf die Regelungen des § 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG wurden alle Träger öffentlicher Belange hingewiesen.

4 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die hier beantragte Planänderung selbst erreicht keine Größen- und Schwellenwerte der in der Anlage 1 zum UVPG aufgeführten Vorhaben. Weder ist ein Fall der Nr. 14.12.2 der Anlage 1 zum UVPG gegeben, noch entsprechen die Änderungen einem anderen der in der Anlage 1 zum UVPG genannten Vorhaben. Insofern ergibt sich aus § 9 Abs. 1 UVPG keine UVP-Pflicht.

§ 9 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 2 UVPG ordnet eine Vorprüfung an, wenn ein bereits UVP-pflichtiges Vorhaben geändert oder erweitert werden soll. Die Planfeststellungsbehörde hat u. a. auf Grundlage des Planänderungsantrages gem. § 9 Abs. 4 i. V. m. § 7 Abs. 4 UVPG überschlägig geprüft, ob nach den in der Anlage 2 zum UVPG genannten Kriterien die Planänderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Im Ergebnis der Vorprüfung ist wegen der Realisierung des geänderten Vorhabens mit keinen zusätzlichen erheblichen nachteiligen oder andere erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für die Schutzgüter gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG zu rechnen. Diese Entscheidung hat die Planfeststellungsbehörde am 14.05.2024 getroffen und im UVP-Portal veröffentlicht.

Auch bei einer Zusammenschau der beantragten neuen Planänderung und Anzeigen zur Änderung oder Erweiterung des Landeplatzes treten keine zusätzlichen oder anderen Umweltauswirkungen auf, die auch unter Berücksichtigung der geprüften Auswirkungen des Grundvorhabens (Verkehrslandeplatz Neuhausen im Amt Neuhausen/Spree Landkreis Spree-Neiße) als erheblich im Sinne des § 7 Abs. 5 UVPG anzusehen sind und eine UVP notwendig machen.

Die Durchführung einer förmlichen UVP verspricht keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn und wird im vorliegenden Fall für entbehrlich gehalten.

II Materiell-rechtliche Würdigung

Dieser Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 76 Abs. 3 VwVfG und § 8ff. LuftVG. Das Änderungsvorhaben ist nach den Regelungen des LuftVG gerechtfertigt. Nach Abwägung mit den von dem Änderungsvorhaben berührten Belangen konnte das Änderungsvorhaben deshalb zugelassen werden. Nachteilige Auswirkungen werden durch die verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeglichen.

1 Entscheidungsreife

Die Planunterlagen und Gutachten, die eingegangenen Stellungnahmen und die sonstigen nachgereichten Unterlagen haben der Planfeststellungsbehörde eingehende und umfassende Kenntnisse über die möglichen Auswirkungen des Änderungsvorhabens vermittelt. Dies versetzte die Planfeststellungsbehörde in die Lage, über den Planänderungsantrag zu entscheiden. Weitere Stellungnahmen, Untersuchungen oder Gutachten waren angesichts des erreichten Sachstandes nicht erforderlich.

2 Planrechtfertigung

Eine Flugplatzplanung wie die vorliegende ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom LuftVG verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist. Die Dringlichkeit der auf der Ebene der Planrechtfertigung zugrunde gelegten Zielvorstellungen bestimmt zugleich auch das Gewicht der in die Abwägung einzustellenden Belange.

Im Falle einer Planänderung muss nicht die Planänderung als solche im Sinne einer Planrechtfertigung erforderlich sein. Vielmehr muss jetzt für das Vorhaben in seiner geänderten Gestalt, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf bestehen (vgl. BVerwG Beschluss vom 17.09.2004 Az.: 9 VR 3.04; BVerwG Urteil vom 17.12.2009 Az.: 7 A 7/09).

Der ursprünglich festgestellte Plan wird durch den hier im vereinfachten Verfahren ergangenen Änderungsplanfeststellungsbeschluss geändert. Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss geht in den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss ein. Es entsteht ein einheitlicher Plan in der Gestalt, die er durch den Änderungsbeschluss erhalten hat. Beide Entscheidungen zusammen bilden eine einheitliche Planfeststellung. Die Planrechtfertigung muss jetzt für das geänderte Vorhaben gegeben sein.

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Prüfung der Planrechtfertigung zu dem Ergebnis, dass das Änderungsvorhaben in diesem Sinne erforderlich ist. Das Vorhaben dient nicht nur den privatwirtschaftlichen Interessen der Vorhabenträgerin, sondern auch den Interessen des Wohls der Allgemeinheit an einer bedarfsgerechten luftverkehrlichen Erschließung des Landes. Es entspricht damit einem Ziel des Luftverkehrsgesetzes und den dazu erlassenen Verordnungen, die die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen ausdrücklich vorsehen. Sie gelten nicht nur für Verkehrsflughäfen im Linienflugverkehr, sondern auch für Flugplätze des Bedarfsluftverkehrs (z. B. für Geschäftsreise-, Werk- und Charterverkehre sowie die Ausbildung von Luftfahrzeugführern). Das Vorhaben ist deshalb im Sinne der Rechtsprechung vernünftigerweise geboten (zum Ganzen siehe Kühling, Fachplanungsrecht, 2. Auflage, Rn. 270 ff.).

Im Einklang mit der 2. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg vom April 2008 wird festgestellt, dass der VLP Neuhausen ein fester Bestandteil der regionalen Luftverkehrsinfrastruktur der Metropolregion Berlin-Brandenburg und durch umfangreiche luftfahrtaffine Gewerbeansiedlungen mit überregionaler Bedeutung gekennzeichnet ist. Neuhausen kann perspektivisch einen direkten funktionalen Beitrag für das Branchenkompetenzfeld Luftfahrttechnik leisten.

Der VLP Neuhausen gehört bereits seit Jahren mit Flugbewegungszahlen zwischen 3.000 und 4.000 pro Jahr zu einem der beiden wichtigen Verkehrslandeplätze im Süden des Landes Brandenburg. Hier und in seiner Umgebung sind diverse Unternehmen mit luftfahrtaffinem Bezug angesiedelt. Der künftige wirtschaftliche Erfolg der Antragstellerin wird vom bestandskräftig planfestgestellten Ausbau des Platzes abhängig sein. Dazu gehören die Errichtung von Hochbauten und Unterstellhallen auf den dafür planfestgestellten Baufeldern (mit dieser Änderungsgenehmigung wurden im Rahmen des Neukonzeptes Alternativ-Standorte der Baufelder angelegt; siehe Punkt I. 1. „Vorgeschichte“) am Platz sowie die Vervollständigung der flugbetrieblich-technischen Ausstattungen.

Mit den Antragsunterlagen verweist die Vorhabenträgerin auf das eigens erstellte Entwicklungskonzept „Euro-Airpark-Lausitz“. Für die Umsetzung dieses Konzeptes wurde im Jahr 2002 das Planfeststellungsverfahren zur Änderung der Flugplatzanlage beantragt und mit Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003 beschlossen.

Die Vorhabenträgerin erläutert weiter, dass aufgrund der nach der Antragstellung auf Planänderung in den letzten Jahren eingetretenen Veränderungen der Nutzungsbedingungen am Flugplatz Cottbus-Drewitz, der Entwidmung des Flugplatzes Cottbus-Nord und der unsicheren Entwicklung des Flugplatzes Welzow, die in der Luftverkehrskonzeption antizipierten Ziele nicht mehr mit den aktuellen Entwicklungen übereinstimmen. Mit der Entwidmung des Flugplatzes Cottbus-Drewitz hat sich die luftverkehrliche Erschließung im südlichen Brandenburg nachhaltig so verändert, dass eine grundlegende Neuorientierung zur bedarfsgerechten Sicherstellung des gewerblichen Luftverkehrs der Allgemeinen Luftfahrt im Raum Cottbus erforderlich geworden ist. Die nunmehr entsprechend den neuen Rahmenbedingungen hier beantragte Änderung der planfestgestellten Pläne beschränkt sich auf die Zusammenfassung der Baufelder und die Verlegung des Vorfeldes sowie der Tankstelle. Die beantragten Änderungen liegen innerhalb des Geltungsbereiches des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses mit dem Ziel; den Abstand zur Wohnbebauung zu vergrößern.

Mit den Antragsunterlagen hat die Vorhabenträgerin eine Verkehrsprognose eingereicht. Die Prognose „Prognose künftige Verkehrszahlen VLP Neuhausen bis 2031“ vom November 2021 betrachtet sowohl den Zeitraum 2011-2015 (Tabelle 40 Umweltverträglichkeitsstudie laut Planfeststellungsbeschluss), als auch die Zeiträume 2020-2025 und 2026-2031 am VLP Neuhausen und nimmt eine Verteilung der Flugbewegungen vor. Im Ergebnis der Durchführung einer Bestands- und Trendanalyse des lokalen Verkehrsaufkommens mit dem Ziel der Feststellung des Verkehrsaufkommens am VLP Neuhausen ergibt sich nach wahrscheinlicher Betrachtungsvariante eine Nachfrage im Bereich von ca. 14.000 Flugbewegungen (Starts und Landungen). Damit verringert sich die Anzahl der Flugbewegungen um ca. 7000 im Vergleich zum prognostizierten Zeitraum 2011-2015 aus der Tabelle 40 der Umweltverträglichkeitsstudie des Planfeststellungsbeschlusses.

Die erwarteten Flugbewegungen fügen sich in das regionale Luftverkehrsnetz ein und rechtfertigen die in diesem Verfahren veranlassten Anpassungen der Planung.

3 Öffentliches Interesse am Luftverkehr

Die Änderungen der Flugbetriebsflächen sind insoweit gerechtfertigt als sie erforderlich sind, um einen entwicklungsbedingten Ausfall von Ansiedlungsmöglichkeiten sowie den Betrieb für den gewerblichen Luftverkehr im südlichen Teil Brandenburgs weitgehend zu kompensieren. Die Aufrechterhaltung eines sicheren Flugbetriebs zum nachgefragten Verkehrsaufkommen am Standort Cottbus/Neuhausen ist wesentliches Element der ursprünglich planfestgestellten Anlage und folgt den fachplanerischen Zielen des Luftverkehrsgesetzes.

4 Luftverkehrsbedarf

Mit der Entwidmung des Flugplatzes Cottbus-Drewitz hat sich die luftverkehrliche Erschließung im südlichen Brandenburg nachhaltig so verändert, dass eine grundlegende Neuorientierung zur bedarfsgerechten Sicherstellung des gewerblichen Luftverkehrs der Allgemeinen Luftfahrt im Raum Cottbus erforderlich geworden ist. Da der Flughafen Dresden sowie die Landeplätze in Kamenz und Bautzen hinsichtlich ihrer Entfernung zur Stadt Cottbus den vorhandenen Bedarf der Allgemeinen Luftfahrt nur bedingt bzw. gar nicht decken, macht sich eine Neuorientierung der Entwicklungsschwerpunkte am VLP Neuhausen erforderlich.

5 Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg stellt mit Schreiben vom 03.07.2024 fest, dass der beantragte luftrechtliche Änderungsantrag des planfestgestellten Plans keine landesplanerischen Belange nach dem Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg entgegenstehen. Die Planung sei (bei einer max. zulässigen Höchstabflugmasse von 14.000 kg) an die Ziele der Raumordnung (Ziel 7.3 LEP HR) angepasst.

Die Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald gab keine Stellungnahme ab. Es ist davon auszugehen, dass dem Vorhaben zugestimmt wird.

Belange des Städtebaus sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Die Gemeinde Neuhausen/Spree hat in ihrer Stellungnahme vom 12.06.2024 dem Vorhaben zur angestrebten Planänderung für den VLP Neuhausen vorbehaltlos zugestimmt.

Auch der Landkreis Spree/Neiße; Fachbereich Bau und Planung äußerte im Schreiben vom 11.07.2024 keine Bedenken zu dem Vorhaben. Die Hinweise zum Auffinden von Bodendenkmalen werden durch die Antragstellerin beachtet. Der Hinweis zur Beteiligung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes wurde durch die Antragstellerin durch Vorlage der Bescheinigung der Kampfmittelfreiheit bereits als umgesetzt angesehen.

6 Alternativen

Eine geeignetere Planungsalternative für das Änderungsvorhaben besteht nicht. Die vorgesehenen Änderungen sind für eine Neuorientierung der Entwicklungsschwerpunkte am VLP Neuhausen erforderlich.

7 Abwägung

Gegenstand der Abwägung sind die durch das Änderungsvorhaben betroffenen Belange.

In die Abwägung sind insoweit die Belange einzustellen, die durch eine Änderung gegenüber dem Zustand vor der Planfeststellung nachteilig betroffen werden. Hingegen bedarf die Abweichung von dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss keiner besonderen Rechtfertigung. Die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses genügt dem Abwägungsgebot, wenn das Vorhaben, so wie es jetzt geplant ist, mit denselben Erwägungen abwägungsfehlerfrei hätte zugelassen werden können, wenn es sogleich zur Entscheidung gestellt worden wäre (vgl. BVerwG Urteil vom 17.12.2009 Az.: 7 A 7/09).

Das ist hier der Fall. Das Änderungsvorhaben ist nicht geeignet, das ursprünglich ausgewogene Plankonzept in Frage zu stellen.

Im Hinblick auf den Umfang der Abwägung war es daher ausreichend, auf den Zustand der Anlage abzustellen, wie er sich in Folge der Änderungsplanfeststellung ergeben wird, hierbei jedoch dann nicht sämtliche Auswirkungen des Verkehrslandeplatzes auf seine Umgebung in die Abwägungsentscheidung einzustellen, wenn die Beeinträchtigungen bereits von den bisherigen luftverkehrsrechtlichen Erlaubnissen gedeckt sind und von dieser planfeststellungsbedürftigen Änderung des Verkehrslandeplatzes nicht berührt werden. Dies begründet sich mit dem Umstand, dass dieser Planfeststellungsbeschluss die technische Kapazität des Gesamtvorhabens des ausgebauten VLP Cottbus Neuhausen unberührt lässt.

Wie oben bereits dargestellt, resultiert aus dem vorliegenden Änderungsvorhaben keine Kapazitätserweiterung. Das Vorhaben wird bezogen auf die geänderten Flugbetriebsflächen und Hochbauflächen lediglich in der räumlichen Sortierung angepasst. Die Ausweisung der Bauflächen entsprechen in ihrer Dimensionierung dem ursprünglichen Plankonzept und haben als solche keine negativen Auswirkungen auf die Umgebung, bzw. sind diese nicht Teil des vorliegenden Verfahrens, sondern letztlich erst durch das Zulassungsverfahren für die geplanten Hochbauten zu bewerten.

8 Fluglärm

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die bestehende Lärmsituation in der Umgebung des Flugplatzes. In Bezug auf den bisher für das Gesamtvorhaben zugelassenen Flugbetrieb kommt es zu keiner Erhöhung der Lärmauswirkungen. Dies betrifft sowohl die Lärmemissionen durch den Luftverkehr als auch solche, die durch bodengebundene Operationen von Luftfahrzeugen hervorgerufen werden.

Alle Pisten behalten weiterhin dieselbe Ausrichtung und die vorhandenen Platzrunden müssen aufgrund des Änderungsvorhabens nicht angepasst werden. Die Neuausrichtung der Betriebsflächen wird insgesamt eine Verbesserung der Lärmsituation hervorrufen, da dichtbesiedelte Ortsteile von Neuhausen weiterhin nicht mehr überflogen werden. Dies wurde in der gutachtlichen Fluglärmuntersuchung bereits durch den Nachweis „Lärmmessung nach Drehung der Start- und Landebahn“ vom 25.08.2008 zur bereits zugelassenen Situation nachgewiesen. Durch die bereits eingetretene und mit der vorliegenden Planung gefestigt etablierten Abwanderung der Luftsportvereine kommt es besonders an den Wochenenden, an Feiertagen und in den Abendstunden zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmemissionen.

Die neu geplante Verortung der Hauptvorfeldflächen und der Hochbauflächen in den Bereich zentral südlich der Pisten bedeutet im weiteren eine deutliche Verlagerung des Bodenlärms weg von der im Westen gelegenen Wohnbebauung. Ein besonderer Schwerpunkt dieser Entlastung liegt in der Verlagerung der Tankstelle von den westlichen Vorfeldflächen in den zentral südlichen Bereich. Luftfahrzeuge werden zukünftig deshalb einen Großteil der Rollbewegungen und Anlassvorgänge in Verbindung mit dem Tankvorgang nur noch dort durchführen. Das gilt vor allem auch für Hubschrauber, sowohl für die am Flugplatz stationierten als auch für Dritte, die diesen zum Tanken aufsuchen.

8.1 Sonstiger Lärm

Aus dem „Bauablaufplan“ ergibt sich, dass während der Bauphase mit baubedingtem Lärm zu rechnen ist. Dies steht aber der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Darüber hinaus gelten für die Umsetzung der Maßnahme die bereits planfestgestellten Auflagen A II 3. zur Bauausführung bzw. Fertigstellung. Zur Minderung des auftretenden Baulärms, insbesondere zum Schutz der Bevölkerung vor Baulärm, treffen die bereits im Planfeststellungsbeschluss verfüigten Auflagen A II 3. hinreichende Vorkehrungen. Unter anderem wird die Einhaltung der einschlägigen Immissionsschutzbestimmungen vorgegeben.

9 Luftreinhaltung und Klima

Durch die Reduzierung der Flugbewegungen ist eine deutliche Verringerung der Luftschadstoffbelastung und Geruchsimmissionen zu erwarten. Gleiches gilt für den zu erwartenden Kohlendioxidausstoß, der aus dem Vorhaben hervorgeht.

Baubedingte Schadstoffimmissionen finden lediglich zeitlich befristet statt. Ebenso sind keine betriebsbedingten erheblichen Schadstoffimmissionen zu besorgen, da kein zusätzlicher Verkehr von Luftfahrzeugen induziert wird und somit keine zusätzlichen Stoffimmissionen erzeugt werden. Die Auflage A II 3. des Planfeststellungsbeschlusses ist weiterhin zu beachten.

Auftretender Staubniederschlag bei sehr trockenem Wetter und hohen Windgeschwindigkeiten wird im Rahmen der technischen Möglichkeiten vermieden (Befeuchtung von Flächen, die zu Staubentwicklung neigen; Begrünung von Bodenmieten; langsames Fahren von Baumaschinen und LKWs).

10 Sonstige Auswirkungen

Kernstück des Projektes „Euro-Airpark-Lausitz“ war die Modernisierung und Neuordnung der Flugbetriebsflächen. Durch die zur Planänderung nachgesuchten Maßnahmen bleiben die Schwerpunktvorhaben dieses Konzeptes weitgehend erhalten, die luftsportlichen Akzente werden zugunsten der gewerblichen Nutzung deutlich reduziert. Für die Umsetzung der zur Planänderung nachgesuchten Maßnahmen ist keine Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen erforderlich. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003 planfestgestellten Flächen, zur Ansiedlung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben und Hangars mit Übernachtungsmöglichkeit (Baufelder 2, 3 und 4), sollen wegen der geringen luftsportlichen Aktivitäten auf den ehemals für den Luftsport vorgesehenen Flächen zusammengefasst und in den Baufeldern 2 und 3 zur Verfügung gestellt werden.

11 Wasserwirtschaft

Das Vorhaben begegnet keinen Bedenken aus wasserwirtschaftlicher Sicht.

Die untere Wasserbehörde des Landkreises Spree-Neiße hat keine Stellungnahmen abgegeben und das LfU teilte mit, dass die Fachabteilung Wasserwirtschaft keine Betroffenheit angezeigt hat.

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003 aufgeführten Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft bleiben bestehen.

12 Natur und Landschaft

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass das Änderungsvorhaben unter Beachtung der mit diesem Beschluss festgelegten Auflagen mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist.

Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG aufgeführten Ziele und Grundsätze allgemein benannt und sind im Einzelfall entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten zu konkretisieren. Darüber hinaus ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen; Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden (§ 1 Satz 3, § 3 Abs. 1 Nr. 8 BBodSchG).

12.1 Kurzbeschreibung des Vorhabens

Der Planänderungsantrag umfasst die Änderung von planfestgestellten Einzelvorhaben (Flugbetriebsflächen), den Entfall von planfestgestellten Einzelvorhaben (verkehrliche Erschließung, Hochbauflächen, Anlagen der Ver- und Entsorgung) und die damit verbundenen Änderungen des Flächenumfangs des Flugplatzes. Beantragt ist eine Reduzierung der Flugbetriebsflächen, eine Verlagerung der Rollwege und Vorfeldflächen, eine Reduzierung der Bauflächen von 80.125 qm auf 75.757 qm sowie die Verlagerung des Tanklagers von West nach Süd. Grundlage bildet das von der Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH erstellte Entwicklungskonzept „Euro-Airpark-Lausitz“ und den damit im Jahr 2002 beantragten Änderungen der Flugplatzanlage für den Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003.

12.2 Eingriffsregelung bzw. Eingriffe in Natur und Landschaft

Das Änderungsvorhaben ist mit keinen zusätzlichen bzw. darüberhinausgehenden Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, die den naturschutzrechtlichen Bestimmungen zur Eingriffsregelung gemäß § 15 BNatSchG unterliegen. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003 aufgeführten Nebenbestimmungen zum Naturschutz bleiben bestehen.

Schutzgut Fläche und Boden

Das Vorhaben führt zu keiner zusätzlichen Flächeninanspruchnahme. Die durch die Planänderung nachgesuchten Maßnahmen erhalten das bisherige Konzept zum Projekt „Euro-Airpark-Lausitz“ weitgehend. Die luftsportlichen Akzente werden zugunsten der gewerblichen Nutzung deutlich reduziert. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003 planfestgestellten Flächen zur Ansiedlung von nicht erheblich belästigendem Gewerbebetrieben und Hangars mit Übernachtungsmöglichkeit sollen wegen der geringen luftsportlichen Aktivitäten auf den ehemals für den Luftsport vorgesehenen Flächen zusammengefasst und nun anstatt in drei Baufeldern in nur noch zwei Baufeldern zur Verfügung gestellt werden. Mögliche zusätzliche Flächenversiegelungen werden in den bauordnungsrechtlichen Verfahren zur Zulassung der Hochbauten abgehandelt.

Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003 aufgeführten Nebenbestimmungen zum Naturschutz bleiben bestehen. Im Rahmen des Bauvorhabens wird auf dem bisher unversiegelten Gelände eine Rollbahn und ein Vorfeld asphaltiert bzw. betoniert. Dabei gehen diese Bereiche als Lebensraum für Feldlerchen verloren. Durch geeignete Maßnahmen schlägt sich diese Auswirkung jedoch nicht auf das Schutzgut nieder. Das Flugplatzgelände weist weiterhin genügend Freiflächen auf, die ein Ausweichen der Art ermöglichen. Wegen der Reduzierung der Bebauungsflächen und dem deutlichen Rückgang der Flugbewegungen werden die Auswirkungen auf die Umwelt insgesamt signifikant verringert.

Schutzgut Landschaft

Funktionell bedingt ist das Landschaftsbild auf dem Flugplatz selbst monoton. Die vorhandenen Gebäude und Anlagen sind von keinem nennenswerten ästhetischen Wert. Auch die umgebenden Nutzflächen sind

aus Zweckmäßigkeitsgründen strukturarm. Auswirkungen durch die hier gegenständliche Umgestaltung sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Wasser

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003 aufgeführten Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft bleiben bestehen. Auswirkungen durch die hier gegenständliche Umgestaltung sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Klima

Hinsichtlich des Schutzgutes Klima ist durch das Vorhaben mit keiner erheblichen Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts zu rechnen.

Bedingt durch die Beseitigung der vorhandenen Vegetation sowie die Neuversiegelung sind zwar geringe Auswirkungen (zusätzliche thermische Belastung) anzunehmen. Diese sind jedoch in dem bereits stark vorbelasteten Raum lokal begrenzt. Sie betreffen keine sensiblen Bereiche und sind daher als unerheblich zu beurteilen.

12.2.1 Vermeidungsgebot

Das Änderungsvorhaben trägt i. V. m. dem durch diesen Bescheid festgesetzten Auflagen dem Vermeidungsgebot in angemessener Weise Rechnung.

Gem. § 15 Abs. 1 Satz 1 und 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Mit Vermeidbarkeit ist nicht der Verzicht auf das Vorhaben gemeint, ebenso wenig wie die Verweisung an einen anderen Standort. Die naturschutzrechtliche Frage nach dem „Ob“ der Vermeidbarkeit bezieht sich vielmehr darauf, ob bei Vorhabenverwirklichung an der geplanten Stelle erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden bzw. wenigstens vermindert werden können.

Die Änderung der planfestgestellten Pläne beschränkt sich auf die Reduzierung der Flugbetriebsflächen, die Zusammenfassung der Baufelder und die Verlegung des Vorfeldes sowie der Tankstelle. Die beantragten Änderungen liegen innerhalb des Geltungsbereiches des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses. Mit den Maßnahmen soll der Abstand zur Wohnbebauung vergrößert werden.

Mit dem jetzt eingebrachten Änderungsantrag werden keine weiteren Flächen in Anspruch genommen. Die Größe des Vorhabens bleibt wie im Planfeststellungsbeschluss dargelegt. Mit dem Landesamt für Umwelt wurde eine Vorabstimmung bezüglich des zu untersuchenden Artenspektrums im Rahmen eines Artenschutzfachbeitrages für das Vorhaben „Änderungsantrag zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Neuhausen“ geführt. Dazu gab es am 26.03.2021 Hinweise durch das Landesumweltamt, die berücksichtigt worden sind.

Des Weiteren gilt die Auflage des Planfeststellungsbeschlusses zu allgemeinen Vermeidungsmaßnahmen in der Bauphase (A II 3.) auch für diesen Änderungsbeschluss.

12.2.2 Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen

Der Verursacher eines Eingriffs ist gem. § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan, welcher Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.05.2003 war, ist weiterhin Bestandteil der Umsetzung des hiesigen Planfeststellungsbeschlusses sowie der angezeigten Änderungen. Die Berücksichtigung der Eingriffsregelung der §§ 14 ff. BNatSchG ist weiterhin gewährleistet.

12.2.3 Naturschutzrechtliche Abwägung

Die berührten Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden nicht in einem Maße berührt, das zu einem Überwiegen dieser Belange führte.

12.3 Auswirkungen auf Naturschutzgebiete und artenschutzrechtliche Verbote

Natur-, Landschafts- oder sonstige Schutzgebiete werden im Sinne des Naturschutzrechtes vom Vorhaben der Planänderung nicht unmittelbar berührt. Das LSG „Spreeaue“, südlich von Cottbus, dessen südliche Grenze entlang der Eisenbahntrasse verläuft, tangiert den Flugplatz an seiner Westseite. Die Spree mit ihren unmittelbar angrenzenden Uferflächen ist als NSG „Biotopverband Spreeaue“ ausgewiesen. Ein FFH-Gebiet „Biotopverband Spreeaue“ deckt sich im Wesentlichen mit dem NSG. Der kürzeste Abstand zwischen NSG/FFH-Gebiet zum Flugplatz beträgt 500 m. Insgesamt dient der Spreeraum neben der Bedeutung für den Artenschutz vor allem der Erholung der Bevölkerung. Durch die signifikante Reduzierung der Flugbewegungen des Luftsports (s. Prognose künftige Verkehrszahlen Verkehrslandeplatz Neuhausen vom November 2021) wird ein deutlicher Rückgang der Lärmemissionen erwartet.

Da sich die Maßnahmen des Änderungsvorhabens allein auf die bodengebundene Umgestaltung des bestehenden Flugplatzes beziehen, sind Beeinträchtigungen von umliegenden NATURA 2000 – Schutzgebieten im Sinne des § 34 BNatSchG von vornherein ausgeschlossen. Das FFH-Gebiet „Biotopverbund Spreeaue“ liegt in einer Entfernung von über 400 m von den geplanten Änderungen westlich des Flugplatzes und ist durch die bestehende Besiedlung der Gemeinde Neuhausen von diesem deutlich abgetrennt.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es zudem verboten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die Feldlerche (europäische Vogelart im Sinne der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten) ist eine besonders geschützte Art im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG.

Die geplante Neuversiegelung sowie die damit einhergehenden Bautätigkeiten sind zwar grundsätzlich geeignet, eine Beeinträchtigung der besonders geschützten Art herbeizuführen (vgl. Nr. 8.2.1 „Schutzgut Tiere“). Durch Anordnung und Umsetzung der in der Auflage A II Nr. 5 genannten Vermeidungsmaßnahme wird jedoch weder der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 noch der des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt.

Zur Vermeidung von Brutansiedelungen der Feldlerche werden die Vorhabenflächen bis zum Baubeginn regelmäßig kurz gemäht. Die Vergrämnungsmaßnahme stellt sicher, dass durch die Bautätigkeiten weder Individuen der Art getötet bzw. verletzt noch Fortpflanzungs- oder Ruhestätten beschädigt bzw. zerstört werden. Lebensräume vergleichbarer Qualität sind im näheren Umfeld auf dem Flughafengelände ausreichend vorhanden, sodass der potenzielle Lebensraum nicht gänzlich entzogen wird.

Eine Beeinträchtigung der lokalen Population der betroffenen Arten erfolgt mithin nicht, die Erhaltungszustände bleiben gewahrt. Dies wird bestätigt durch die fachliche Stellungnahme des LfU, die darlegt, dass bei Einhaltung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

13 Leitungen und Anlagen

Die Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH ist angehalten, die Neuerrichtung, Neuverlegung, Umverlegung bzw. Sicherung von kreuzenden bzw. parallelen Leitungen und Anlagen mit den jeweiligen Leitungsträgern während der durch diese Planänderung zugelassenen Bauprozesse fortlaufend abzustimmen. Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

14 Abfall

Aus Sicht der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Spree-Neiße bestehen bei Einhaltung der in der Stellungnahme vom 11.07.2024 genannten Anforderungen keine Einwände. Die genannten Bodenschutzrechtlichen Anforderungen sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie geprüft und bewertet worden sowie im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes bearbeitet worden. Eine bodenkundliche Baubegleitung sowie die Erstellung eines Bodenschutzkonzeptes ist nicht Bestandteil des geltenden Planfeststellungsbeschlusses. Der vorliegende Änderungsantrag reduziert die in Anspruch genommenen Bodenflächen, so dass die Bodenbewegungen verringert werden. Ein Großteil des Bodens verbleibt an Standort. Der vorliegende Änderungsantrag des planfestgestellten Plans beinhaltet keine Mehrung von in Anspruch zu nehmenden Bodenflächen.

Die „Verordnung über die Anforderungen von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke - Ersatzbaustoffverordnung“ wird vollumfänglich eingehalten. Entsprechende Nachweise bzw. Beprobungen Bestandteil des Leistungsumfanges der bauausführenden Unternehmen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht darüber hinaus in Übereinstimmung mit der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde keine Bedenken gegen die Durchführung des Änderungsvorhabens.

15 Altlasten, Altlastenverdachtsflächen, Kampfmittel

Im Geltungsbereich des Vorhabens befinden sich nach derzeitigem Stand keine altlastenverdächtigen Flächen bzw. Altlasten.

Der gesamte Verkehrslandeplatz Neuhausen ist kampfmittelfrei. Die entsprechende Bestätigung vom Zentraldienst der Polizei Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes Brandenburg vom 22.07.2013 liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

16 Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Vorhabens befinden sich nach derzeitigem Stand keine Bodendenkmale im Sinne des Gesetzes über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (BbgDSchG).

17 Öffentlicher Belang Landwirtschaft

Mit den vertraglich gebundenen Landwirtschaftsunternehmen sind alle vertraglichen Regelungen angepasst worden.

18 Beeinträchtigungen der kommunalen Gebiets- und Planungshoheit

Eine negative Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit ist ausgeschlossen, da die Änderung lediglich Flächen betrifft, die schon bisher der luftrechtlichen Fachplanung unterlagen. Die Gemeinde Neuhausen/Spree hat in ihrer Stellungnahme vom 12.06.2024 dem Vorhaben zur angestrebten Planänderung für den VLP Neuhausen vorbehaltlos zugestimmt. Die Untere Straßenbaubehörde des Landkreises Spree-Neiße äußerte zu den geänderten Vorhaben der verkehrlichen Erschließung keine Bedenken.

19 Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Die aus den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange hervorgegangenen fachlichen Anmerkungen konnten durch den Vorhabenträger geklärt werden. Die aufgezeigten Themen waren entweder bereits in vergangenen Verfahren abgehandelt und sind Teil des bestehenden Vollzugs oder werden mit der der vorliegenden Änderung ausreichend und abschließend geklärt.

III Private Belange / Entscheidungen der Einwendungen

Von dem Änderungsvorhaben gehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen Belästigungen, Gesundheitsgefährdungen oder Gesundheitsschädigungen durch Auswirkungen von z. B. Lärm, Luftschadstoffen, sonstigen Immissionen oder Grundwasserverunreinigungen, aus. Privates Grundeigentum wird durch das Änderungsvorhaben nicht in Anspruch genommen.

Im Rahmen der Beteiligung privater Dritter auf Veranlassung des Vorhabenträgers, welche ihren Wohnsitz unmittelbar an dem angrenzenden Flugplatzgelände haben, wurden Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Zu prüfen war durch die Genehmigungsbehörde in diesem Zusammenhang, ob durch die Erteilung der Änderungsgenehmigung zum Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2003 am VLP Neuhausen rechtswidrig in Rechte der Einwender eingegriffen wird.

Die Genehmigungsbehörde hat nach pflichtgemäßer Prüfung und Abwägung festgestellt, dass durch die erteilte Änderungsgenehmigung in der hier vorliegenden Form nicht rechtswidrig in Rechte Dritter eingegriffen wird.

Die einzelnen Argumente werden nachfolgend insoweit aufgeführt, dass alle wesentlichen Argumente beurteilt werden, die die vorhabenbedingte Betriebsänderung am VLP Neuhausen bzw. dieses Änderungsgenehmigungsverfahren betreffen.

Einwendungen

- a) „Drehflügler sollen ohne Gewichtsbegrenzung genehmigt werden. Schon jetzt sind die ansässigen Hubschrauber am Boden und in der Luft mit erheblichen Lärmbelästigungen für uns verbunden. Dreh-

flügler mit Abflugmassen über 5,7 Tonnen lehnen wir wegen deutlicher Überschreitung des zulässigen Maximalpegels und ggf. des äquivalenten Dauerschallpegels ab. Laut Fluglärmgutachten von März 2000 wird der Maximalpegelrichtwert von 90dB an unserem Wohnhaus überschritten.“

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Piste 1 soll so wie bereits vor dem hier gegenständlichen Änderungsverfahren planfestgestellt betrieben werden. Im März 2000 waren die Flugbetriebsanlagen noch nicht neu angelegt. Die deutliche Überschreitung des zulässigen Maximalpegels und ggf. des äquivalenten Dauerschallpegels durch Drehflügler mit Abflugmassen über 5,7t am Wohnhaus der Familie ist aufgrund der beantragten Verschiebung des Vorfeldes nebst Tankstelle sowie der Einrichtung eines Taxiways im östlichen Bereich ca. 1.100 m entfernt von Wohnhaus nicht zu erwarten.

- b) *„Piste 2 soll lagemäßig so angeordnet werden, dass in Verlängerung die Segelflugzeuge genau über unser Haus geschleppt werden. Erst am 01.Mai 2010 verunfallte ein Schleppflugzeug mit einem Segelflugzeug und stürzte in das Nachbarhaus. Dabei gab es Schwerverletzte und nur mit Glück kam kein Anwohner zu Schaden. Laut Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung herrschten ungünstige Bedingungen wegen Überbauung am Flugplatzende und Fehlen von Notlandeflächen. Als Schlussfolgerung aus dem Unfallereignis wurde diese Rasenpiste nicht mehr genutzt. Mit diesem Änderungsantrag soll diese Piste wieder genutzt werden, so dass für uns als Anwohner ein erhebliches Gefahrenpotenzial besteht. Deshalb lehnen wir diese Piste 2 entschieden ab.“*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Anlage der Piste 2 ist Bestandteil des geltenden Planfeststellungsbeschlusses einschließlich der Änderungsgenehmigung vom 08.05.2007. Die Piste 2 soll auch nach der Inbetriebnahme nach Zusage des Betreibers ausschließlich so betrieben werden, dass ein Überflug des Grundstücks der Familie ausgeschlossen ist. Diese Regelung wird Bestandteil der Betriebordnung.

Eine erhöhte Unfallfallgefahr mit Auswirkungen auf den Einwender kann demnach ebenfalls ausgeschlossen werden.

- c) *„Den Rückbau der Tankanlage und geplante Neuerrichtung im Süden des Flugplatzes begrüßen wir sehr. Durch das jahrzehntelange Betanken ist eine Kontamination des Bodens nicht ausgeschlossen. Wir fordern den Nachweis, dass an unserer Grundstücksgrenze der Untergrund (Boden, Bodenluft, Grundwasser) kontaminationsfrei ist. Erforderliche Sanierungsmaßnahmen müssen mit uns abgestimmt werden.“*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die beantragte Verlegung der Tankanlage vergrößert der Abstand zum Grundstück der Familie noch einmal deutlich von ursprünglich planfestgestellt 173 m auf 681 m. Die Tankanlage ist bereits saniert worden. Aus diesem Grund ist sie auch nicht mehr im Altlastenkataster des Landkreises Spree-Neiße als Altlast geführt. Der korrekte Betrieb der Anlage wird lückenlos nachgewiesen und geprüft. Des Weiteren ist in Ziffer 4.9 des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses geregelt, dass keine schädlichen Wirkungen verbleiben.

- d) *„Laut Planfeststellungsbeschluss von 2003 sollte der Hubschrauberstützpunkt auch als Lärmschutzmaßnahme in Richtung Osten verlagert werden. Das Weiterbestehen dieser lärmintensiven Nutzung bis an unseren Gartenzaun lehnen wir entschieden ab.“*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Gebäude in dem der LTB (Hubschrauberstützpunkt) arbeitet ist im aktuellen Planfeststellungsbeschluss nicht vom Rückbau betroffen und damit keine Verlagerung vorgesehen. Die Lärmintensität am direkten Gartenzaun der Familie P., die dem Betrieb der bis dahin dort bestehenden Tankstelle geschuldet ist, erübrigt sich nach der Verlegung der Tankstelle. Gegenüber der bisher planfestgestellten Situation tritt damit eine deutliche Entlastung ein, auch wenn die Gebäude weiterhin für Hubschrauber genutzt würden.

- e) *„Der Verkehrslandeplatz Spremberg-Welzow soll laut Aussage der Braunkohlengewinnung weichen. Diese Aussage ist veraltet und deshalb falsch. Dieser Verkehrslandeplatz wird weiterhin betrieben. Hier muss eine Korrektur erfolgen.“*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Zeitpunkt der Einreichung des vorliegenden Antrages war die Aussage zum VLP Welzow noch richtig. Bis heute sind die wesentlichen Flugbetriebsflächen im Eigentum des Bergbauunternehmens, die Perspektive des VLP Welzow ist bis heute ungewiss, hat aber keine weiteren Auswirkungen auf den Gegenstand dieses Änderungsvorhabens, welches zur Abdeckung des erwarteten Flugverkehrs der Region auch unabhängig vom Betrieb des VLP Welzow gerechtfertigt ist.

- f) *„Durch Reduzierung der Flugbewegungen des Luftsports wird ein deutlicher Rückgang des Lärmes erwartet. Dies stimmt nicht. Laut Prognose soll sich die Anzahl der Flugbewegungen der Drehflügler verdoppeln.“*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Reduzierung der Flugbewegungen wie prognostiziert beruht auf der Annahme, dass die Flugbewegungen im Luftsport zurückgehen. Mit der Verlagerung der Abfertigung und der Schaffung neuer Ansiedlungsmöglichkeiten für Unternehmen im zentralen Bereich südlich der Pisten wird eine Zunahme des Hubschrauberverkehrs erwartet, die aber gegenüber der bisher zugelassenen Situation keine negativen Lärmauswirkungen auf das Grundstück des Einwenders hervorrufen wird. Die Nutzung der Piste 1 durch Hubschrauber war bereits bisher zugelassen. Durch das Änderungsvorhaben wird sich die Fluglärmbelastung in der Luft durch Nutzung der Piste wegen des Rückgangs an Verkehr insgesamt nicht erhöhen. Da das geänderte Vorhaben die Rollwege und Abfertigungsvorgänge für neu hinzukommende stationierte Hubschrauber und dritte Hubschrauber, die betankt werden sollen von dem Eigentum des Einwenders weiter entfernt liegen, kommt es insgesamt zu einer Entlastung bezogen auf den das Grundstück des Einwenders prägenden Bodenlärms durch Hubschrauber.

- g) *Durch die Verdoppelung der Flugbewegungen der Hubschrauber und der unbegrenzten Abflugmassen werden zu hohe Maximalpegel erwartet. Wir fordern die Verlagerung des Hubschrauberstützpunktes wie im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss festgestellt.*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die zulässigen Abflugmassen werden durch das Änderungsvorhaben nicht geändert. Die Verlagerung des Standortes des LTB ist wie unter Punkt d) aufgeführt nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

- h) *„Hier wird festgestellt, dass die Neuausrichtung der Betriebsflächen eine Verbesserung der Lärmsituation gebracht hat. Hierzu wird eine gutachterliche Fluglärmuntersuchung angeführt. Dieser Nach-*

weis ist nicht enthalten und muss uns vorgelegt werden. Ausschlaggebend ist der Bodenlärm. Lärm-messungen dürfen nur durch bekanntgegebene Untersuchungsstellen, gemäß BImSchG, durchgeführt werden. Es fehlen neben Prognosegutachten zum Lärm auch Gutachten zu Erschütterungen, Staub und Licht. Lichtimmissionen werden ausgehend von der Landebahnbeheizung erwartet. Eine Erweiterung der Betriebszeiten durch die Landebahnbeheizung lehnen wir aus Immissionsschutzgründen ab. Prognosegutachten fehlen auch für den geplanten Neubau der Flugplatzanlage. Es werden hohe Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) beim Rückbau der Tankanlage erwartet einschließlich der Betonbodenplatte.,

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die kritisierte Ausrichtung der Flächen ist bereits im geltenden Planfeststellungsbeschluss geregelt und nicht Bestandteil des Änderungsvorhabens. Gleiches gilt für die Betriebszeiten. Diese sollen nicht auf den Betrieb zwischen 22.00 und 06.00 Uhr ausgeweitet werden. Eine Schlechterstellung des Einwenders gegenüber dem bisherigen Zustand ist ausgeschlossen.

- i) „Nachfolgend weisen wir aktuell und prognostisch ausdrücklich auf die unhaltbaren belastenden Auswirkungen auf unser Wohngrundstück durch Abgase und Bodenlärm aus dem angrenzenden Bereich des Wartungsplatzes (vor den 3 Werkstätten) und der Rollbahnen hin. Erhebliche Abgasbelastungen bis hin zur Nebelbildung müssen wir insbesondere bei Schönwetterlagen (südliche Winde) unzumutbar hinnehmen. In diesen Abgasfahnen (u. a. von AN-2, so genannte „Skyvan“, Hubschrauber und andere Flugzeuge) sind gesundheitsschädliche Stoffe (u. a. kanzerogene Stoffe wie Benzol, Dioxin), Feinstäube sowie belastende Gerüche enthalten. Wir fordern, dass diese auf unser Wohngrundstück geleiteten gesundheitsschädlichen Abgase umgehend untersucht und nach derzeit gültigen EU-, und Bundes- und Landesrecht bewertet werden. Das Ergebnis ist uns umgehend mitzuteilen. Sollten die erheblichen Abgasbelastungen bestätigt werden, ist der Luftverkehr an unserem Grundstück zu untersagen. Die Situation stellt sich Vor-Ort so dar, dass wir schon mehrmals auf Grund der Abgase vom Wohngrundstück ins Wohnhaus flüchten mussten. Fenster und Türen müssen wir insbesondere bei schönem Wetter geschlossen halten. Die Nutzung unseres Grundstückes (Gartenarbeit, Erholung etc.) ist somit oftmals unmöglich. Des Weiteren kann der von den Hubschraubern und Flugzeugen (AN-2 u. a.) emittierende Bodenlärm nicht weiter hingenommen werden. Für die Hubschrauber werden z. B. Schallleistungspegel von über 120 dB(A) ausgewiesen, d. h. wir werden auf unserem Grundstück mit nicht zulässigen Maximalpegeln [erlaubt max. 90dB(A)] belastet. Ein Aufenthalt unmittelbar neben den Hubschraubern und Flugzeugen bei An- und Abflug, Wartungsläufen ist uns auf unserem Grundstück (!!!) auf Grund der hohen nicht erlaubten Immissionen nicht möglich. Diesbezüglich sind umgehend Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen bzw. ausreichende Schutzabstände herzustellen. Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass Bodenlärm kein Fluglärm ist (im Planfeststellungsverfahren nicht beachtet). Der Bodenlärm geht vom Grund und Boden des Verkehrslandeplatzes aus. Der Anlagenbegriff im Sinne des BImSchG ist daher anwendbar. Es ist eine Beurteilung des Bodenlärms nach TA Lärm erforderlich (vgl. auch 4. BImSchV, Spalte 2, Zeile 10.16, BVerwG). Bisher wurden dazu offensichtlich keine Messungen/Berechnungen vorgenommen. Messungen sind an Wochenenden und bei schönem Wetter vorzunehmen, da hier Sportflieger (Fallschirmspringer usw.) und Hubschrauber aktiv sind. Dadurch entstehen Spitzenbelastungen, insbesondere, wenn wir den Außenbereich nutzen.“

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Laut der Flugplatzbetreiberin wurde mit der Familie des Einwenders eine Grunddienstbarkeit vereinbart. Die Familie hat im Gegenzug zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude und Grundstück 60.000 € erhalten. Die Behauptung der Familie die zu dulddenden Einwirkungen sind im Ausmaß außerhalb des geltenden Rechts sind demnach nicht

zutreffend. Die Vereinbarung und die geltende Fachplanungslage lassen die beschriebene Belastung zu. Das Änderungsvorhaben führt insbesondere beim Bodenlärm zu keiner Belastungssteigerung.

- j) *„Des Weiteren werden wir durch nächtliche Hubschrauberlandungen und-abflüge in zweistelliger Zahl unzumutbar belästigt. Wir fordern Sie auf, diese nächtlichen Flugbewegungen sofort zu unterbinden. Laut Planfeststellungsbeschluss sind Flugbewegungen nur tagsüber erlaubt.“*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Nächtliche Hubschrauberlandungen erfolgen gelegentlich ausschließlich durch die Landes- oder Bundespolizei. Luftfahrzeuge der Polizei dürfen von der Vorschrift in § 25 Abs. 1 LuftVG abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Diese Flugbewegungen sind nicht Teil des Änderungsvorhabens.

- k) *Im Prognosevergleich muss Verdoppelung der Hubschrauberflugbewegungen ohne Abflugmassenbegrenzung explizit hervorgehoben werden. Drohnenflugbewegungen fehlen gänzlich und sind aufzulisten.*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zu den Hubschrauberflugbewegungen wird auf lit. f verwiesen.

Drohnenflugbewegungen sind nicht Bestandteil des hiesigen Antrages und werden auch nicht im Rahmen von Planfeststellungsbeschlüssen oder Genehmigungen erfasst.

- l) *Es wird eine deutliche Verringerung der Luftschadstoffe erwartet. Dies stimmt nicht. Hier sind Einzelereignisse ausschlaggebend. (siehe Punkt 10.2 Lärm).*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Insgesamt verringert sich die Anzahl der ursprünglichen Fluglärmgutachten vom November 2001 zum geltenden Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Flugbewegungen von 32.542 p.a. deutlich. Damit geht auch eine Reduzierung der Luftschadstoffe einher.

- m) *Die Baumaßnahme zum Neubau der Flugplatzanlage hat im Juni 2024 begonnen. Laut Vermeidungsmaßnahme VASB1 sollte die Baumaßnahme außerhalb der Brutperiode der Avifauna durchgeführt werden. Dies erfolgte nicht. Durch die Obere Luftfahrtbehörde sind die zuständigen Naturschutzbehörden zu informieren. Auch die Maßnahme CEV1, Aufstellung eines Reptilienzaunes, erfolgte nicht. Des Weiteren fehlt ein aktueller Fachbeitrag zu den FFH-Lebensraumtypen und Biotopen. Dieser ist nachzuliefern.*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine faunistische Untersuchung hat von April bis Juni 2021 stattgefunden. Dieser Bericht zur Erfassung von Brutvögeln, Amphibien und Reptilien wurde der Familie P. zur Einsicht übermittelt. Im Übrigen sind alle naturschutzrechtlichen Tatbestände, die Gegenstand dieses Änderungsverfahrens waren, rechtmäßig abgearbeitet. (siehe Nr. 11 dieses Beschlusses)

- n) *Die Einzäunung unseres Grundstückes durch den Flugplatz an der Koppatzer Straße wird von uns abgelehnt. Wir gehen davon aus, dass es sich um einen Fehler auf der Zeichnung handelt. Diese Seite, entlang der Straße, ist unsere Zufahrtsseite für unser Wohngrundstück.*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Grundstück der Familie des Einwenders soll keinen Flugplatzzaun erhalten.

- o) *Die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sollen nach Planfeststellungsbeschluss 2003 umgesetzt werden. Hier fehlt die Darstellung der Detailmaßnahmen u.a. der Lärmschutzwall an unserem Grundstück und die 6 Meter breite dichte Bepflanzung an unserer westlichen Grundstücksgrenze zur Minderung der Parkplatzimmissionen.*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sind nicht Bestandteil des vorliegenden Änderungsverfahrens, sondern beruhen auf der bisher planfestgestellten Situation.

D Abschließende Gesamtbetrachtung

Dem Antrag der Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH war mit den sich aus dem verfügenden Teil ergebenden Einschränkungen stattzugeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen des Planänderungsverfahrens nicht nur jeden einzelnen der berührten Belange gegen das Interesse an dem Änderungsvorhaben abgewogen, sondern auch eine Abwägung aller gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit gegen das Interesse am Änderungsvorhaben vorgenommen.

Zwar vermag der Planfeststellungsbeschluss nur unter Zurückstellung einzelner öffentlicher Belange zustande zu kommen. Im Rahmen der Gesamtabwägung war hier jedoch zu berücksichtigen, dass Gegenstand des vereinfachten Planfeststellungsverfahrens nicht die erstmalige Anlegung eines Landeplatzes war, sondern das Ausbauvorhaben „Änderung des festgestellten Planes“ bereits planfestgestellt ist, und sich damit verbunden nur der Flächenumfang des Landeplatzes ändert. Insgesamt stellt der Antrag eine Reduzierung der Flugbetriebsflächen, eine Verlagerung der Rollwege und Vorfeldflächen, eine Reduzierung der Bauflächen von 80.125 qm auf 75.757 qm sowie die Verlagerung des Tanklagers von West nach Süd dar.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Änderungsvorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des Änderungsvorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei Gesamtbetrachtung der in den einzelnen Kapiteln dargelegten Entscheidungsgründe kommt den mit dem Änderungsvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu. Den gegen das Änderungsvorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen wird durch Auflagen ausreichend Rechnung getragen.

E Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Dieser Beschluss ändert einen auf den Bau eines Landeplatzes gerichteten Planfeststellungsbeschluss. Ein solcher Beschluss ist bereits per Gesetz sofort vollziehbar; die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau oder die Änderung von Landeplätzen hat gemäß § 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung.

F Kostenentscheidung

Die Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH hat als Trägerin des Vorhabens gemäß §§ 1 und 14 Verwaltungskostengesetz (VwKostG) die Kosten des Planfeststellungsverfahrens zu tragen.

Die Entscheidung ist nach §§ 2 und 3 VwKostG, §§ 1 und 2 Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i. V. m. Abschnitt V Nr. 9b Anlage Gebührenverzeichnis zur LuftKostV gebührenpflichtig.

Die in diesem Verfahren entstandenen Auslagen sind gemäß § 10 VwKostG i. V. m. § 3 LuftKostV von der Flugplatzgesellschaft Cottbus/Neuhausen mbH als Trägerin des Vorhabens zu erstatten.

Die Höhe der Gebühr und die zu erstattenden Auslagen werden gesondert festgesetzt.

Die den beteiligten Behörden erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

G Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats Klage beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg mit Sitz in Berlin erhoben werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg mit Sitz in Berlin gestellt und begründet werden.

Schönefeld, den 10. Juli 2025

Im Auftrag


Preuß



