

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Geschäftsführung
12529 Schönefeld

Bearb.: Serife Gökmen
Gesch.-Z.: 110-41-801000100/2024-
002/001
Telefon: +49 3342 4266-4123
Fax: +49 3342 4266-7612
Internet: www.lubb.berlin-brandenburg.de/
E-Mail: Serife.Goekmen@LBV.brandenburg.de

Schönefeld, 27.04.2026

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

Sehr geehrte Frau von Massenbach,

in Folge der bisher durchgeführten Änderungsplanfeststellungsverfahren zum Ausbau der Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld habe ich die Flughafengenehmigung geändert und neu gefasst.

A Entscheidung

Die der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Flughafens Berlin-Schönefeld vom 20. September 1990 (eingetragen im Luftfahrtregister für Flugplätze des Ministerrates der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik unter Nr. 004) in der Fassung der letzten Änderung vom 12. April 2013 wird gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)¹ i. V. m. §§ 38ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)² auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (jetzt: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung) vom 13. August 2004

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

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

zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld i. d. F. der 42. Planänderung vom 12. Dezember 2023 wie folgt geändert und neu gefasst:

I Genehmigung

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

II Bezeichnung

Es gilt folgende Bezeichnung:

Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg

III Lage und Gelände

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

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

IV Klassifizierung

Nach Anhang 14, Band 1, Abschnitt 1.7 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen) vom 7. Dezember 1944 (ICAO Anhang 14) Codezahl (Code Number) 4, Codebuchstabe (Code Letter) F

V Bezugspunkte

1 Flughafenbezugspunkt

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

2 Bezugspunkte der Start- und Landebahnen

2.1 Start- und Landebahn 06L/24R (Nordbahn)

a)	geografische Lage (System ETRS89):	Breite	52° 22'21,222" N
		Länge	13° 30'20,011" E
	UTM Zone 33 (ETRS89):	Nordwert/Hochwert	5 803 527,84 m
		Ostwert/Rechtswert	3 398 262,58 m
b)	Höhe über NHN (DHHN92):		44,73 m

2.2 Start- und Landebahn 06R/24L (Südbahn)

a)	geografische Lage (System ETRS89):	Breite	52° 21'06,956" N
		Länge	13° 29'44,844" E
	UTM Zone 33 (ETRS89):	Nordwert/Hochwert	5 801 274,20 m
		Ostwert/Rechtswert	3 397 549,89 m
b)	Höhe über NHN (DHHN92):		45,80 m

VI Flugbetriebsflächen

1 Start- und Landebahnen

1.1 Start- und Landebahn 06L/24R (Nordbahn)

a)	Richtung (ETRS89):		069° rwN
b)	Länge:		3. 600 m
c)	Breite (ohne Schultern):		45 m
d)	Verfügbare Längen:	TORA 06L	3 600 m
		TODA 06L	3 660 m
		ASDA 06L	3 600 m
		LDA 06L	3 300 m
		TORA 24R	3 600 m
		TODA 24R	3 660 m
		ASDA 24R	3 600 m
		LDA 24R	3 300 m
e)	Belag:	Hartbelag	

1.2 Start- und Landebahn 06R/24L (Südbahn)

a)	Richtung (ETRS89):	069° rwN
----	--------------------	----------

b) Länge:		4 000 m
c) Breite (ohne Schultern):		60 m
d) Verfügbare Längen:	TORA 06R	4 000 m
	TODA 06R	4 060 m
	ASDA 06R	4 000 m
	LDA 06R	4 000 m
	TORA 24L	4 000 m
	TODA 24L	4 060 m
	ASDA 24L	4 000 m
	LDA 24L	4 000 m
e) Belag:	Hartbelag	

2 Rollbahnen

a) Richtung und Lage:

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

b) Belag: Hartbelag

2.1 Rollbahnen K1, K3 und K6 (zwischen Rollbahn K und Vorfeld 3)

Breite (ohne Schultern): 22,5 m

2.2 Rollbahnen G (zwischen Rollbahn K5 und Rollbahn K7), K4, K5 und K7 (zwischen Start- und Landebahn 06L/25R und Rollbahn G)

Breite (ohne Schultern): 25 m

2.3 Rollbahnen A, B, C, D, E, F, H, K2, L1 bis L10, M1 bis M10, G (zwischen Vorfeld 1 und Rollbahn K5) und K6 (von Start- und Landebahn 06L/24R bis zur Verringerung auf 18 m Breite entsprechend Funktionsplan)

Breite (ohne Schultern): 30 m

2.4 Rollbahn Y1

Breite (ohne Schultern): 15 m

2.5 Rollbahn K6 (südl. Anschluss an Rollbahn G) und Rollbahn K7 (zwischen Rollbahn G und Vorfeld 3)

Breite (ohne Schultern): 18 m

2.6 Rollbahn K6 (zwischen Rollbahn G und Rollbahn K)

Breite (ohne Schultern) 23 m

3 Vorfelder

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

4 Hubschrauberlandeplatz

- | | | |
|---------------------------------------|--------------------|-----------------|
| a) geografische Lage (System ETRS89): | Breite | 52° 22'50,662 N |
| | Länge | 13° 30'53,0492E |
| UTM Zone 33 (ETRS89): | Nordwert/Hochwert | 5 804 424,26 m |
| | Ostwert/Rechtswert | 3 398 906,111 m |
| b) Höhe über NHN (DHHN92): | | 43,80 m |

VII Bauschutzbereich (Ausbauplan), Sicherheitsflächen (§ 12 LuftVG)

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

Die Länge der Sicherheitsfläche an den Enden der Start- und Landeflächen beträgt jeweils 1.000 m.

Die Bereiche, in denen die in § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich), sind aus dem Übersichtsplan Plan-Nr. L1.1-1-Ae2 (Stand 28.01.2026) ersichtlich, der Bestandteil dieser Genehmigung ist.

VIII Benutzbarkeit

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

IX Verwendungszweck

Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr (Verkehrsflughafen).

X Betriebspflicht

Für den Flughafen besteht aufgrund des § 45 Abs. 1 LuftVZO Betriebspflicht.

XI Flugbetriebliche Regelungen

Der Flugbetrieb unterliegt folgenden Einschränkungen:

- 1) In der Zeit zwischen 23:30 und 05:30 Uhr Ortszeit dürfen keine Luftfahrzeuge starten oder landen.
- 2) In der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr Ortszeit dürfen strahlgetriebene Flugzeuge mit einer maximal zulässigen Abflugmasse von mehr als 20.000 kg auf dem Flughafen nur starten oder landen, wenn sie nachweisen, dass ihre gemessenen Lärmzertifizierungswerte in der Summe mindestens 10 EPNdB unter der Summe der für sie geltenden Grenzwerte gemäß Band 1, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) liegen. Der Nachweis erfolgt in der Regel durch Vorlage eines amtlichen Lärmzeugnisses in englischer Sprache, aus dem die gemessenen Lärmzertifizierungswerte hervorgehen.
- 3) Von den unter Nr. 1) und 2) genannten Regelungen sind ausgenommen:
 - a) Landungen von Luftfahrzeugen, wenn die Benutzung des Flughafens als Not- oder Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen erfolgt,
 - b) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich im Einsatz für den Katastrophenschutz oder für die medizinische Hilfeleistung befinden oder die für Vermessungsflüge von Flugsicherungsunternehmen bzw. in deren Auftrag eingesetzt werden,
 - c) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die bei Staatsbesuchen und für Regierungsflüge sowie Militär- und Polizeiflüge eingesetzt werden.
- 4) Von den unter Nr. 1) genannten Regelungen sind ausgenommen:
 - a) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen im Luftpostverkehr werktags in den fünf Nächten von Montag auf Dienstag bis Freitag auf Samstag,
 - b) verspätete Starts von Luftfahrzeugen im Interkontinental-Verkehr zu Zielen außerhalb Europas sowie außerhalb der nichteuropäischen Mittelmeer-Anrainerstaaten, deren planmäßige Abflugzeit vor 23:30 Uhr Ortszeit liegt, bis 24:00 Uhr Ortszeit,
 - c) verspätete Landungen von Luftfahrzeugen, deren planmäßige Ankunftszeit vor 23:30 Uhr Ortszeit liegt, bis 24:00 Uhr Ortszeit und verfrühte Landungen von Luftfahrzeugen, deren planmäßige Ankunft nach 05:30 Uhr Ortszeit liegt, ab 05:00 Uhr Ortszeit,
 - d) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, bei deren Bereitstellung und instandhaltungsbedingter Überführung als Leerflüge bis 24:00 Uhr Ortszeit und ab 05:00 Uhr Ortszeit.

- 5) In der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr Ortszeit sind auch verspätete Landungen von Flugzeugen mit Lärmzulassung nach Band 1, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen im gewerblichen Verkehr gestattet, wenn deren planmäßige Ankunftszeit vor 22:00 Uhr Ortszeit liegt.
- 6) An- und Abflüge im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen sind in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr Ortszeit sowie an Sonn- und Feiertagen nicht zulässig. Nach vorheriger Zustimmung der örtlichen Luftaufsicht können Ausbildungs- und Übungsflüge an Werktagen bis 23:00 Uhr Ortszeit durchgeführt werden, wenn sie nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften über den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Führer eines Luftfahrzeugs zur Nachtzeit erforderlich sind und die Flüge nicht vor 22:00 Uhr Ortszeit beendet werden können. Als Feiertag im oben genannten Sinne gilt jeder Feiertag, der in den Gesetzen über die Sonn- und Feiertage der Länder Berlin oder Brandenburg genannt ist.
- 7) Triebwerksprobeläufe mit den im Luftfahrzeug eingebauten Flugtriebwerken dürfen nur durchgeführt werden, wenn nachteilige Auswirkungen in den bewohnten Gebieten in der Umgebung des Flughafens nicht zu besorgen sind. Nachteilige Auswirkungen sind dann gegeben, wenn die Geräusche durch Probeläufe am Tag einen energieäquivalenten Dauerschallpegel von über 57 dB(A) außen oder in der Nacht einen energieäquivalenten Dauerschallpegel von über 47 dB(A) außen während der Einwirkzeit an Wohnhäusern erzeugen. In keinem Fall dürfen Probeläufe in der Nacht dort zu einem A-bewerteten Maximalpegel von mehr als 70 dB(A) außen führen. Der Flughafenunternehmer hat der Planfeststellungsbehörde geeignete Orte für die Durchführung der Probeläufe nachzuweisen. Ausnahmeregelungen erfolgen nur mit vorheriger Zustimmung und nach näherer Weisung der örtlichen Luftaufsicht. Probeläufe mit der Schubeinstellung „Leerlauf“ und Triebwerksüberprüfungen im Rahmen der vom Hersteller vorgesehenen Vorflugkontrollen unmittelbar vor dem Start sind von dieser Regelung ausgenommen.
- 8) Der Einsatz der Schubumkehr der Flugtriebwerke ist nur aus Gründen der Flugsicherheit zulässig. Die Einstellung „Leerlauf-Schubumkehr“ ist von dieser Regelung ausgenommen.
- 9) Zum Schutz der Nachtruhe sind Starts und Landungen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln mit Ausnahme der in A II 5.1.1 Nr. 3) genannten Flüge und der im Abschnitt A II 5.1.1 Nr. 4) a) genannten Luftpostflüge wie folgt geregelt:
 - a) Starts und Landungen sind zwischen 23:00 und 24:00 Uhr sowie 05:00 und 06:00 Uhr bis zu einer jährlichen Nachtverkehrszahl von 12.852 für die Sommer- und Winterflugplanperiode zulässig.
 - b) Die Nachtverkehrszahl ist die Summe der Starts und Landungen über alle Zeitscheiben, pro Zeitscheibe jeweils multipliziert mit einem Nachtflugfaktor. Die maßgeblichen Nachtflugfaktoren und Zeitscheiben sind wie folgt definiert: Nachtflugfaktor 1 für 23:00 bis 23:30 Uhr Ortszeit, Nachtflugfaktor 2 für 23:30 bis 24:00 Uhr Ortszeit, Nachtflugfaktor 2 für 05:00 bis 05:30 Uhr Ortszeit und Nachtflugfaktor 1 für 05:30 bis 06:00 Uhr Ortszeit.

- c) Für jede Flugplanperiode ist die geplante Nachtverkehrszahl im Voraus zu ermitteln. Die geplante Nachtverkehrszahl darf in der Sommerflugplanperiode maximal 71% (9.125) der zugelassenen jährlichen Nachtverkehrszahl betragen, in der Winterflugplanperiode 29% (3.727). Drei Jahre nach Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn ergibt sich für die kommenden Jahre die Aufteilung der jährlich zugelassenen maximalen Nachtverkehrszahl (12.852) auf die Sommer- und Winterflugplanperiode jeweils aus den Durchschnittswerten der Aufteilung der tatsächlichen Nachtverkehrszahlen auf die Sommer- und Winterflugplanperiode der sechs zurückliegenden Flugplanperioden.
 - d) Zur Berücksichtigung von Verspätungen und Verfrühungen sowie ungeplanter Flüge muss die geplante Nachtverkehrszahl erstmalig vor Beginn der Flugplanperiode, in der die planfestgestellte Südbahn in Betrieb geht, mindestens um 36% unter der maximal zulässigen Nachtverkehrszahl der Flugplanperiode liegen (Minderungsbetrag). Drei Jahre nach Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn ergibt sich für die kommenden Flugplanperioden der Minderungsbetrag jeweils als Durchschnittswert der tatsächlichen Nachtverkehrszahlen aller Verspätungen und Verfrühungen sowie ungeplanter Flüge in den letzten drei Jahren.
 - e) Sofern nach Ablauf der jeweiligen Flugplanperiode festgestellt wird, dass die maximal zulässige Nachtverkehrszahl aufgrund der tatsächlich durchgeführten Starts und Landungen überschritten wurde, muss in der kommenden Flugplanperiode die geplante Nachtverkehrszahl um den Minderungsbetrag und zusätzlich um den Überschreibungsbetrag unter der maximal zulässigen Nachtverkehrszahl liegen.
 - f) Die geplante Nachtverkehrszahl und die tatsächliche Nachtverkehrszahl der letzten Flugplanperiode einschließlich einer Flugbewegungsstatistik für die maßgeblichen Zeitscheiben sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich zu übermitteln, die geplante Nachtverkehrszahl erstmalig vor Beginn der Flugplanperiode, in der die planfestgestellte Südbahn in Betrieb geht. Der Aufbau und Inhalt der Flugbewegungsstatistik sind mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen.
- 10) Die nächtlichen An- und Abflüge mit Flugzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und, soweit es aus Gründen der Flugsicherheit vertretbar ist, so auf die Start- und Landebahnen zu verteilen, dass sich daraus insgesamt unter Berücksichtigung der Maximalpegel an- und abfliegender Luftfahrzeuge sowie der Zahl der davon Betroffenen die geringst mögliche Belastung für Flughafenanwohner ergibt.
- 11) Die Genehmigungsbehörde kann in begründeten Einzelfällen Abweichungen von den vorgenannten flugbetrieblichen Regelungen zulassen.

Anträge auf Ausnahmegenehmigungen sind gegebenenfalls zu richten an:

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg
Örtliche Luftaufsicht BER/EDDB
Flughafen
12529 Schönefeld
Telefon.: 030 6091-54840
Telefax: 0331 275482482
E-Mail: luftaufsicht@lbv.brandenburg.de

Der Antrag muss enthalten:

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

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

Die Flugverkehrskontrollstelle übermittelt über Sprechfunk grundsätzlich keine Ausnahmegenehmigungen für Nachtlandungen innerhalb der Sperrzeiten; die aus Sicherheitsgründen erteilten Freigaben durch die Flugverkehrskontrollstelle enthält daher noch keine Entscheidung der Genehmigungsbehörde über die Zulässigkeit der Nachtlandung. Bei einer von der Genehmigungsbehörde nicht genehmigten verspäteten bzw. verfrühten Landung hat sich der Pilot unmittelbar nach der Landung zur Luftaufsicht zu begeben und die Zulässigkeit der Nachtlandung zu rechtfertigen.

- 12) Der APU-Betrieb auf der Sondernutzungsfläche (Static Display Area - SDA) oder auf dem für Veranstaltungen genutzten Teil der Rollbahn B ist lediglich tagsüber (06:00 bis 22:00 Uhr Ortszeit) zugelassen, dabei darf sich in den angrenzenden Wohngebieten der für das Verkehrsszenario 20XX berechnete energieäquivalente Dauerschallpegel der sechs verkehrsreichsten Monate tagsüber um nicht mehr als 0,1 dB(A) erhöhen.³

XII Auflagen

Die Genehmigung ist mit folgenden Auflagen verbunden:

³ 23. Planänderungsbeschluss A II Nr. 4) „Lärm“ vom 27.03.2012

- 1) **Vorgabenkonformität:** Bei der Anlegung und Betrieb des Flughafens sind die internationalen Standards und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) von Anhang 14, Band 1, des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen) vom 7. Dezember 1944 in der jeweils gültigen Fassung (ICAO Annex 14) zu beachten, soweit nicht deutsche Vorschriften entgegenstehen. Im Zweifelsfall ist die Entscheidung der Genehmigungsbehörde einzuholen.
- 2) **Befeuerungen und Markierungen:** Die Flugbetriebsflächen sind entsprechend den internationalen und nationalen Anforderungen zu markieren und zu befeuern. Die Start- und Landebahnen sind mit Anflugbefeuerungen und optischen Präzisions-Gleitwegführungen auszustatten.
- 3) **Schwelle:** Die Landeswellen sind bodengleich zu vermarken.
- 4) **Flugplatzakte:** Die Genehmigung, Änderungsgenehmigungen und auf den Flugplatz bezogenen Verfügungen der Luftfahrtbehörden sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte).
- 5) **Flughafenhandbuch:** Der Flughafen hat ein unter den Gesichtspunkten der neuen infrastrukturellen und betrieblichen Anforderungen aktualisiertes Flughafenhandbuch (Aerodrome Manual) gem. § 45a LuftVZO i. V. m. den relevanten Vorgaben der ICAO vorzuhalten und der Genehmigungsbehörde auf Verlangen vorzulegen. Dieses Flughafenhandbuch hat als zentrale Dokumentation des Flughafens in geeigneter Weise mindestens, aber nicht ausschließlich, die nachfolgend aufgeführten Inhalte, Handbücher, Dokumente, Betriebsanweisungen, Betriebsvereinbarungen und sonstige externe und interne Vorgaben zu integrieren bzw. zu umklammern.
 - a) Flughafenbenutzungsordnung gem. § 43 LuftVZO.
 - b) Handbuch Sicherheitsmanagement
 - c) Vorfeldordnung
 - d) Betriebskonzept zu Verhütung von Vogelschlägen, u. a. Tiergefahren (ICAO Annex 14: wildlife hazard management system)
 - e) Flughafen-Instandhaltungskonzepte
 - f) Flughafen-Notfallplan
 - g) Brandschutz-, Feuerlösch- und Rettungsordnung
 - h) Verkehrs- und Zulassungsregeln für das Flughafengelände (Regelung für den Betrieb auf den Vorfeldflächen und den flughafeneigenen, nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen)
 - i) Winterdienstordnung
 - j) Betriebsvereinbarungen (z. B. Flugsicherungsdienstleistungsunternehmen, Vorfeldkontrolle)
 - k) Allwetterflugordnung
 - l) Funkordnung

m) Regelungen zur Luftsicherheit

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

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

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

Die gesetzliche Verpflichtung des Flughafenunternehmens gem. §§ 5 und 5b LuftVO bleibt davon unberührt.

- 7) **Luftsicherheit:** Das Flughafenunternehmen hat einen entsprechenden Sicherheitsplan (§ 8 Abs. 1 Satz 2 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG)⁴) vorzuhalten. Dieser hat eine entsprechende Ausweisordnung zu beinhalten.
- 8) **Rettungs- und Feuerlöschwesen:** Zur Gewährleistung von Brandschutz und des Rettungswesens für den Luftverkehr müssen die erforderlichen Einrichtungen und Maßnahmen auf dem Flughafen vorhanden bzw. getroffen sein. Der Mindestumfang der Löschmittelmengen, Rettungsgeräte und des Personals richtet sich nach den internationalen Standards und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARPs), entsprechend Anhang 14, Band 1, des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (Chicago Convention), ICAO Anhang 14. Der Flughafennotfallplan ist der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen. Zur Sicherstellung einer schnellen Rettung von Flugzeuginsassen in Flugzeugen mit ICAO Code Letter E und F ist entsprechendes Rettungsgerät in ausreichender Anzahl vorzuhalten.

⁴ Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I Seite 78), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. April 2020 (BGBl. I Seite 840) geändert worden ist

- 9) **Technische Ausstattung:** Auf dem Flughafen sind die zur Durchführung und Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen und sicheren Betriebs erforderlichen Anlagen und Einrichtungen funktionsfähig, auf dem jeweiligen aktuellen Stand der Technik und in ausreichendem Umfang vorrätig zu halten und zu betreiben (§ 45 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO). Entsprechende Überwachungs- und Wartungskonzepte sind zu erarbeiten und der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
- 10) **Versicherung:** Für die Regelung von Personen- und Sachschäden ist der Abschluss einer Haftpflichtversicherung mit der Deckungssumme von 1,3 Mrd. € pauschal je Schadensfall nachzuweisen. Über Änderungen der Versicherung ist die Genehmigungsbehörde zu unterrichten.
- 11) **Änderungsanzeigen:** Das Flughafenunternehmen hat jedwede Änderungen in ihren rechtlichen oder wirtschaftlichen Verhältnissen (z. B. Vertretungsberechtigung, Kapitalausstattung, Beteiligungsverhältnisse) wie auch Änderungen bei relevanten personellen Zuständigkeiten (z. B. Verkehrsleiter, Beauftragter für Sicherheitsmanagement, §§ 45 Abs. 4, 45c Abs. 1 LuftVZO) der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.
- 12) **Flugvorbereitungen:** Für die von den Luftfahrzeugführern durchzuführende Flugvorbereitungen müssen geeignete Räumlichkeiten vorhanden sein. Dort müssen mindestens, jeweils auf dem neuesten Stand, bereitgehalten werden:
 - a) Luftfahrerkarte ICAO 1 : 500.000,
 - b) Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland Band I, II und III,
 - c) Nachrichten für Luftfahrer.
- 13) **Flugwetterberatung:** Es sind die notwendigen organisatorischen, baulichen und technischen Voraussetzungen für eine fachgerechte Flugwetterberatung zu schaffen. Zwischen Flughafenunternehmer und Deutschem Wetterdienst (DWD) sind dazu gemäß den Richtlinien zur „Durchführung meteorologischer Dienste an Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen für Regionalluftverkehre mit Flugplatzkontrolldienst sowie an unkontrollierten Flugplätzen mit Luftraum F“ des DWD und den „Richtlinien für den Allwetterflugbetrieb“ des BMVBS Vereinbarungen zur Bereitstellung von Flugplatz-Wetterdaten zu treffen.
- 14) **Gefahren von Tieren:** In Absprache mit dem Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr DAVVL e.V. hat der Flughafenunternehmer ein mehrjähriges Radar-Vogelzug-Beobachtungsprogramm für den Nahbereich des Flughafens durchzuführen. Sofern es sich aufgrund der Ergebnisse des Beobachtungsprogramms als notwendig erweist, hat der Flughafenunternehmer zur dauerhaften Durchführung routinemäßiger Vogelbeobachtungen ein „Vogelzug-Radar“ zu installieren und ein raumbezogenes Warn- und Vorhersageverfahren zu entwickeln.

In Anlehnung an die „Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen für die Tätigkeit der Vogelschlagbeauftragten und der Bird Control an Verkehrsflughäfen“ hat der Flughafenunternehmer einen Vogelschlagbeauftragten zu bestellen und eine entsprechende „Bird Control“ einzurichten. Die

Tätigkeit des Vogelschlagbeauftragten und der „Bird Control“ orientiert sich an den o. g. Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. Die fachliche Qualifikation des Vogelschlagbeauftragten orientiert sich an den gemeinsamen „Qualifikationsanforderungen an Vogelschlagbeauftragte Internationaler Verkehrsflughäfen“ der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen und des Deutschen Ausschusses zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr DAVVL e.V.

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

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

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

- 16) **Luftreinhaltung:**

Überwachung der Luftgüte auf dem Flughafen

Spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn 06R/24L ist im Flughafenbereich eine Messstelle zur Erfassung der Immissionen zu errichten und dauerhaft zu betreiben. Der Standort ist in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde festzulegen. Das Messprogramm muss die kontinuierliche Erfassung der Komponenten Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffdioxid (NO₂) sowie Stickstoffmonoxid (NO) zur Ermittlung von NO_x und die diskontinuierliche Erfassung der Komponenten Benzol als Leitkomponente der BTEX sowie PM₁₀, Benz(a)pyren als Leitsubstanz der Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAH) und Ruß ermöglichen. Die Messverfahren und die Ergebnisdarstellung müssen den einschlägigen Richtlinien genügen und sind mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen. Die Ergebnisse der Messungen sind mindestens jährlich der Planfeststellungsbehörde schriftlich zu übergeben.

Schutz vor Luftschadstoffen

Sobald die Gesamtzahl der Flugbewegungen 300.000 pro Jahr in drei aufeinander folgenden Jahren überschreitet, ist eine mobile Messeinrichtung vorzuhalten, mit der zeitlich befristete Messungen an Belastungsschwerpunkten in der Umgebung des Flughafens in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde durchzuführen sind. Die mobile Messeinrichtung soll die

gleichen Komponenten wie die stationäre Messstelle erfassen. Der Planfeststellungsbehörde und den zuständigen Fachbehörden sind die Ergebnisse der Messungen schriftlich zu übergeben.

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

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

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

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

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

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

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

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

XIII Vorbehalt nachträglicher Anordnungen

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

XIV Hinweise

- Militärflüge im Sinne des Abschnitts A II 5.1.1 Nr. 3c) des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 20.10.2009 sind nur Flüge von Luftfahrzeugen der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung und von Gastluftfahrzeugen der Regierungen oder militärischer Einrichtungen anderer Staaten. (Prozesserklärung MIL vom 20. September 2011 in den Verfahren BVerwG 4 A 4000.10, 4 A 4001.10)
- Im Übrigen wird auf die verfügbaren Regelungen und Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ in der Fassung der letzten Änderung verwiesen, die weiterhin gelten.

XV Kosten (Gebühren und Auslagen)

Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Gemäß Abschnitt V Ziffer 1a.) des Gebührenverzeichnisses zur Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) beträgt der Gebührenrahmen 1.660 bis 400.000 Euro. Unter Berücksichtigung des Arbeitsaufwandes für die Änderung der Betriebsgenehmigung wird eine Gebühr in Höhe von

6.000,00 Euro
(in Worten sechstausend Euro)

festgesetzt.

Bei der Festsetzung der Gebühr sind der mit der Amtshandlung verbundene Verwaltungsaufwand, die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert bzw. der sonstige Nutzen der Amtshandlung für den Gebührenschuldner sowie dessen wirtschaftliche Verhältnisse zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 2 LuftKostV i. V. m. § 9 Abs. 1 VwKostG). Bei Abwägung und Gewichtung aller kostenbestimmenden Faktoren und des Nutzens der Genehmigung für die Genehmigungsinhaberin ist die erhobene Gebühr gerechtfertigt.

Ich bitte, diesen Betrag gemäß der beiliegenden Zahlungsaufforderung innerhalb von 4 Wochen nach Zugang dieses Schreibens zu überweisen.

B Sachverhalt

Die bestehende Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Schönefeld vom 20. September 1990 in der zuletzt unter dem 12. April 2013 geänderten Fassung berücksichtigt den Stand der Planung und rechtlichen Vorgaben bis zu diesem Zeitpunkt. Aufgrund zwischenzeitlich ergangener Planänderungsbeschlüsse sowie redaktioneller Anpassungen ist eine Fortschreibung der Genehmigung erforderlich. Eine Fortschreibung reicht insoweit aus, als die zu berücksichtigenden Inhalte jeweils keinen eigenen Regelungsgehalt haben; diese Neufassung enthält keine Neuregelungen. Ziel dieser Fortschreibung ist die Herstellung eines einheitlichen und aktuellen Textes der Genehmigung gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG.

Diese Fortschreibung berücksichtigt insbesondere Neubestimmungen aus den Planänderungsbeschlüssen Nr. 23 bis 42, im Einzelnen:

- 23. Planänderungsbeschluss vom 27.03.2012: Sondernutzungsfläche - Static Display Area (SDA), Nebenbestimmung zum Lärm (A II 4)
- 25. Planänderungsbeschluss vom 30.09.2016: Rollbahnen C1 und Y1
- 29. Planänderungsbeschluss 13.07.2017: Sanierung Rollbahnen G und K1 - Anpassung Fillets Rollbahn K1
- Diverse redaktionelle Änderungen und Umbezeichnungen gemäß aktualisierter Flugplatzkarte

Ferner wird die von der Deutschen Flugsicherung, im Folgenden DFS, veranlasste Umbezeichnung der Start- und Landebahnen berücksichtigt. So wurde die Nordbahn von 07L/25R in 06L/24R und die Südbahn von 07R/25L in 06R/24L umbenannt.

Weitere Anpassungssachverhalte redaktioneller Art betreffen vor allem:

- die Änderung der Richtungsangabe der Start- und Landebahnen,
- die Änderung der Rollbahnbezeichnungen,
- die Korrektur der fehlerhaft angegebenen Koordinaten und der Darstellung der Lage des Hubschrauberlandeplatzes (HSLP) sowie
- die Aktualisierung von Telefonnummer und E-Mail-Adresse der örtlichen Luftaufsicht für Ausnahmeanträge für die Nachtzeit.

C Begründung

Die Anpassung der luftrechtlichen Genehmigung erfolgt gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG von Amts wegen auf Grundlage der geänderten fachplanerischen Feststellungen.

Die Zuständigkeit der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) zum Erlass bzw. der Anpassung der Genehmigung des Flughafens Berlin-Schönefeld ergibt sich aus § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG, § 39 Abs. 1 und 2 LuftVZO i. V. m. § 2 Abs. 1 Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf den Gebieten der Luftfahrt und der Luftsicherheit im Land Brandenburg (Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung - LuFaLuSiZV)⁵.

Die Träger öffentlicher Belange und betroffene Dritte wurden bereits im Rahmen der Planfeststellungsverfahren beteiligt; eine erneute Beteiligung im Rahmen der redaktionellen Anpassung der Genehmigung ist daher nicht erforderlich.

Der Flughafen gilt nach § 71 LuftVG als planfestgestellt und genehmigt. Die Verpflichtung zur Anpassung der bisher gültigen luftrechtlichen Genehmigung vom 20.09.1990 in der jeweils gültigen Fassung resultiert aus § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG, wonach die Genehmigung zu ergänzen oder zu ändern ist, wenn dies nach dem Ergebnis eines Planfeststellungsverfahrens notwendig ist. Aufgrund der umfangreichen und grundlegenden Änderungen, die mit dem o. g. Planänderungsbeschlüssen und den weiteren redaktionellen Anpassungssachverhalten einhergehen, wurde eine Anpassung der Genehmigung unumgänglich. Die Änderung der luftrechtlichen Genehmigung erfolgt daher im Wege der Anpassung von Amts wegen gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG.

Eine inhaltliche Änderung der Genehmigung aufgrund einer wesentlichen Änderung oder Erweiterung der Anlage oder des Betriebs des Flughafens (§ 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG) liegt nicht vor. Deshalb war auch kein Genehmigungsänderungsverfahren unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der betroffenen Öffentlichkeit zu führen. Da sämtliche materiell-rechtlichen Grundlagen bereits anderweitig - namentlich durch den Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 sowie die nachfolgenden Planänderungen - wirksam festgelegt wurden, war eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen eines Änderungs genehmigungsverfahrens weder rechtlich geboten noch zielführend. Rechte Dritter werden durch die nun vorgenommene Fortschreibung der Genehmigung nicht beeinträchtigt.

Ziel der vorliegenden Anpassung ist es, die bislang in verschiedenen Rechtsquellen enthaltenen Regelungsinhalte - insbesondere der Planänderungsbeschlüsse Nr. 23 bis 42 - in einer konsolidierten Genehmigungslage zu bündeln und redaktionelle Unstimmigkeiten, wie etwa veraltete Bezeichnungen oder fehlerhafte Angaben, zu bereinigen. Die Anpassung dient somit der rechtlichen Klarstellung, Systematisierung und Verwaltungsvereinfachung. Sie stellt keinen eigenständigen, rechtsgestaltenden Verwaltungsakt mit neuem Regelungsgehalt dar.

⁵ Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung i. d. F. der Bekanntmachung vom 2. Juli 1994 (GVBl. II/94, Seite 610), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. Juli 2013 (GVBl. II/13, Nr. 60)

Die Genehmigungsbehörde erfüllt mit der Anpassung vielmehr ihre gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung einer einheitlichen, aktuellen und widerspruchsfreien Genehmigungslage im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG. Der Vollzug dieses gesetzlichen Anpassungsbefehls entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung zur Systematik des zweistufigen Zulassungsverfahrens für Flughäfen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22. Dezember 2016, 4 B 13/16).

Die Anpassungssachverhalte sind im Einzelnen folgende:

Zu I - Genehmigung

Die genehmigungsrechtlichen Grundlagen des Flughafens bleiben unverändert. Lediglich das Ausfertigungsdatum des LuftVG wurde redaktionell aktualisiert. Eine inhaltliche Änderung der Genehmigung selbst ist damit nicht verbunden.

Zu II - Bezeichnung

Mit der Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn wurde die Umbenennung des Flughafens in „Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg“ vollzogen. Die bisherige Doppelnennung „Berlin-Schönefeld/Berlin Brandenburg“ ist entfallen. Die Genehmigung wurde entsprechend redaktionell bereinigt, um eine einheitliche und aktuelle Bezeichnung zu gewährleisten.

Zu III - Lage und Gelände

Die der Genehmigung beigelegte Flugplatzkarte wurde an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Dies betrifft insbesondere die Umbezeichnung der Start- und Landebahnen sowie weitere planungsrechtlich festgestellte Änderungen an den Flugbetriebsflächen. Der Maßstab der Karte (1 : 5.000) bleibt unverändert und entspricht weiterhin den gesetzlichen Vorgaben gemäß LuftVZO und ICAO Annex 14.

Zu IV - Klassifizierung

Die Klassifizierung des Flughafens bleibt unverändert.

Zu V - Bezugspunkte

Die Bezeichnungen der Start- und Landebahnen wurden im Einklang mit der Mitteilung der Deutschen Flugsicherung (NfL 2024-1-3201) angepasst. Die Nordbahn trägt nun die Bezeichnung 06L/24R (zuvor 07L/25R), die Südbahn die Bezeichnung 06R/24L (zuvor 07R/25L).

Diese Änderung betrifft ausschließlich die numerische Benennung entsprechend der geomagnetischen Ausrichtung der Bahnen, nicht jedoch deren Lage, Zweck oder bauliche Struktur. Es handelt sich somit um eine redaktionelle Anpassung ohne Regelungsgehalt. Eine planungsrechtlich relevante Änderung liegt nicht vor. Insbesondere handelt es sich nicht um einen Fall des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG, da keine wesentlichen Belange im Sinne des § 6 Abs. 2 und 3 LuftVG - etwa der Schutz vor Fluglärm - in rechtserheblicher Weise berührt werden. Die

Umbenennung der Bahnen hat keine Auswirkungen auf die rechtliche oder tatsächliche Nutzung und dient lediglich der Angleichung an die magnetische Missweisung sowie an internationale Navigationsstandards.

Die Koordinatenangaben des Hubschrauberlandeplatzes (HSLP, „Helipad“) in der bisherigen Genehmigung von 2013 stimmen nicht mit dem tatsächlich genutzten und bereits 1990 genehmigten Standort überein. Vielmehr wurde in der Genehmigung 2013 - ohne entsprechende fachplanerische Grundlage - ein abweichender Standort ausgewiesen, der auch in der Anlage 1 („Geländennutzungs- und Funktionsplan“) zum Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 dargestellt ist. Diese Darstellung entfaltet keine feststellende Wirkung.

Der bestehende Hubschrauberlandeplatz befindet sich im nördlichen Bereich des Flughafens und wurde seit 1990 kontinuierlich genutzt. Eine luftrechtlich wirksame Änderung des Standorts wurde weder im Rahmen der Genehmigung 2013 noch im Rahmen eines eigenständigen Genehmigungsänderungsverfahrens gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG durchgeführt.

Die falsche Standortangabe in der Genehmigung 2013 stellt daher eine offenbare Unrichtigkeit gem. § 42 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) dar. Sie wird hiermit korrigiert. Die Angabe der korrekten Koordinaten erfolgt nicht im Wege einer Änderung der Genehmigung, sondern im Rahmen einer Berichtigung, da es sich um eine offenbare Unrichtigkeit handelt. Ein rechtmäßiger Feststellungsbeschluss für einen neuen, in der Genehmigung 2013 bezeichneten Standort, fehlt. Da der bestehende und weiterhin genutzte Hubschrauberlandeplatz bereits seit 1990 genehmigt ist und es zu keinem Zeitpunkt zu einer flugbetrieblichen oder infrastrukturellen Änderung kam, handelt es sich bei der Korrektur der Koordinaten nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG. Es liegt eine redaktionelle Korrektur vor, mit der die tatsächliche und rechtmäßige Sach- und Rechtslage abgebildet wird.

Zu VI - Flugbetriebsflächen

Die in der Genehmigung aufgeführten Angaben zu Richtung, Länge und Breite der Start- und Landebahnen sowie Rollwege wurden entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten aktualisiert. Dies betrifft insbesondere:

- die redaktionelle Korrektur der Richtungsangaben,
- die Anpassung der Rollbahnbezeichnungen gemäß den Änderungen in der Flugplatzkarte,
- sowie die Übernahme der neuen Breitenangaben für bestimmte Rollbahnen gemäß den Planänderungsbeschlüssen (insbesondere 29. Planänderungsbeschluss).

Die vorgenommenen Änderungen stellen ausschließlich eine Anpassung an die festgestellte Ausführung der baulichen Infrastruktur dar. Eine Änderung der Widmung oder der betrieblichen Nutzung ist damit nicht verbunden.

Zu VII - Bauschutzbereich und Sicherheitsflächen (§ 12 LuftVG)

Der festgesetzte Bauschutzbereich wurde redaktionell an die neuen Bahnbetitelungen sowie an die aktualisierte Plan-Nr. und den Bearbeitungsstand der entsprechenden Pläne angepasst. Die gesetzlich vorgeschriebene Sicherheitsfläche von jeweils 1.000 m an den Enden der Start- und Landebahnen bleibt unverändert bestehen.

Der räumliche Umfang des Bauschutzbereichs wurde gemäß § 18 LuftVG im Rahmen der geänderten Flughafengenehmigung am 20.4.2011 öffentlich bekannt gemacht. Diese Bekanntmachung bildet die Grundlage für die rechtliche Wirksamkeit der entsprechenden Schutzbestimmungen.

Die nun vorgenommene redaktionelle Fortschreibung stellt keine neue Festsetzung, sondern eine formale Aktualisierung nach Maßgabe der geänderten Pistenbezeichnungen dar.

Zu VIII bis X - Benutzbarkeit, Verwendungszweck und Betriebspflicht

Diese Abschnitte bleiben inhaltlich unverändert. Eine Überarbeitung war nicht erforderlich, da keine materiellen oder redaktionellen Anpassungen an der bisherigen Rechtslage vorzunehmen waren. Die bestehenden Regelungen behalten ihre Gültigkeit in der bisherigen Fassung.

Zu XI - Flugbetriebliche Regelungen

Mit der Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn ist eine wesentliche infrastrukturelle Veränderung am Flughafen erfolgt. Die Veränderung hat auch redaktionellen Anpassungsbedarf begründet, dem diese Neufassung der Genehmigung nachkommt. Der Text der Genehmigung wurde redaktionell angepasst und sprachlich gestrafft, um überholte Regelungen zu entfernen und den aktuellen Sachstand klar wiederzugeben.

Darüber hinaus wurden die Kontaktdaten der LuBB - Örtliche Luftaufsicht auf den neuesten Stand gebracht, um eine korrekte Adressierung von Anträgen auf Ausnahmegenehmigungen, insbesondere für den Nachtflugbetrieb, zu gewährleisten.

Ebenfalls redaktionell berücksichtigt wurde die Nebenbestimmung A II Nr. 4) „Lärm“ aus dem 23. Planänderungsbeschluss vom 27.03.2012. Dazu wurde diese Nebenbestimmung in die flugbetrieblichen Regelungen integriert, um dem aktuellen Planungsrecht Rechnung zu tragen und eine einheitliche Rechtsanwendung sicherzustellen.

Zu XII - Auflagen

Inhaltliche oder redaktionelle Änderungen an den bestehenden Auflagen erfolgen nicht. Die bisherigen Regelungen behalten ihre Gültigkeit in vollem Umfang.

Ausbauplan:

Die sich aus den aktuellen Änderungen ergebenden Sachverhalte - insbesondere hinsichtlich der Bezeichnungen, Flächenaufteilungen und betriebsbezogenen Nutzungen - resultieren aus der aktualisierten Flugplatzkarte (Ausbauplan), die integraler Bestandteil dieser Genehmigung ist.

D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Genehmigung 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 Prozesskostenhilfungsverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen.

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

E Anlagen

Flugplatzkarte (Ausbauplan) vom 28.01.2026, Bauschutzbereichskarte vom 28.01.2026

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez. Malte Preuß
Dezernatsleiter Dezernat 41
Fachplanung, Umwelt-, TÖB-Angelegenheiten

Das Dokument ist digital erstellt, elektronisch schlussgezeichnet und ohne Unterschrift gültig.
