

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Vorsitzender der Geschäftsführung
Herrn Prof. Dr.-Ing Lütke Daldrup
12521 Berlin

Bearb.: Herr Preuß
Gesch.-Z.: 411-5/01/31/23
Telefon: (03342) 4266 4000
Fax: (03342) 4266 7612
Internet: <https://lbv.brandenburg.de>
E-Mail: malte.preuss@lbv.brandenburg.de

Schönefeld, 01.10.2020

Eröffnung des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg
Gestattung der Betriebsaufnahme der Start-/Landebahn 07R/25L
Ihr Antrag vom 25.02.2020

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Lütke Daldrup,
auf Ihren im Betreff genannten Antrag ergeht folgender

Bescheid zur Eröffnung des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg:

1 Verfügung

1.1 Betriebsaufnahme der Südbahn und weiterer Flugbetriebsflächen, Änderung der Bezeichnung

Die Betriebsaufnahme der mit Bescheid des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 27. März 2012 (NfL I 103/12), zuletzt geändert mit Bescheid vom 12. April 2013 (NfL I 141/13) genehmigten und durch Bescheid der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) vom 01.10.2020 auf der Grundlage von Artikel 34 und 37 VO (EU) 2018/1139 und § 10a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) geänderten Flugplatzbetreiberzeugnis DE-BB-001 zertifizierten Start-/Landebahn 07R/25L („Südbahn“) wird gem. § 44 Abs. 1, 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) antragsgemäß

zum 04.11.2020, 05:30 Uhr (Ortszeit) gestattet.

Mit der Aufnahme des Betriebs wird die Nutzung der Start-/Landebahn 07R/25L mit folgenden Parametern zugelassen:

Bezeichnung	Richtung	Dimension	CWY	Streifen	RESA	PCN / Belag
07R	069°	4.000 m x 60 m	60 m x 150 m	4.120 m x 300 m	240 m x 150 m	99/R/B/W/T Concret
25L	249°					

Die zur Verfügung stehende Strecken werden wie folgt festgelegt:

Bezeichnung	TORA	TODA	ASDA	LDA
07R	4.000 m	4.060 m	4.000 m	4.000 m
25L	4.000 m	4.060 m	4.000 m	4.000 m

Mit der Gestattung der Betriebsaufnahme ist der Betrieb mit Luftfahrzeugen bis einschließlich ICAO / EASA Code F am Tag und in der Nacht sowie nach Instrumentenflugregeln (IFR) und im Allwetterflugbetrieb bis Betriebsstufe CAT II/III b zugelassen.

Die Gestattung der Betriebsaufnahme umfasst außerdem den Betrieb auf den Flugbetriebsflächen nach näherer Bezeichnung in dem mit Bescheid vom 01.10.2020 geänderten Flugplatzbetreiberzeugnis DE-BB-001.

1.2 Nebenbestimmungen

1.2.1 Auflagen

Die FBB hat ab der Inbetriebnahme der Südbahn täglich sämtliche Flugbewegungen der vorangegangenen Nacht (22:00 und 06:00 Uhr) statistisch zu erfassen und diese bis spätestens 08:00 Uhr des auf die Nacht folgenden Tages an die örtliche Luftaufsicht zu übermitteln.

Die Statistik hat folgende Parameter jeder Flugbewegung zu enthalten:

- Start- bzw. Landezeitpunkt
- Nr. des Flugs
- Startort/Zielort
- Luftfahrzeugkennzeichen
- Luftfahrzeugtyp
- Lärmklassifizierung
- Zweck des Fluges (PAX, Nothilfe, Regierung etc.)

1.2.2 Vorbehalte

Bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Gestattung bleibt die Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen vorbehalten, soweit dies durch einen geänderten Planungsstand geboten ist.

1.3 Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit

Die sofortige Vollziehbarkeit des Bescheides wird angeordnet.

1.4 Kostenentscheidung

Die Antragstellerin hat nach Anlage V Nr. 4 zu § 2 Abs. 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung die nachprüfungsbedingten Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Höhe der Gebühr und die zu erstattenden Auslagen werden durch gesonderten Bescheid festgesetzt.

2 Hinweise

- 2.1 Mit dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme der Südbahn ändert sich entsprechend Nr. II der Flughafen-genehmigung vom 27.03.2012 die Bezeichnung des Flughafens in „Verkehrsflughafen Berlin Brand-enburg“.
- 2.2 Ab dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme besteht die Betriebspflicht gem. § 45 LuftVZO für die Start-und Landebahn 07R/25L und alle entsprechend Flugplatzbetreiberzeugnis DE-BB-001 (AD) zertifizier-ten Flugbetriebsflächen.
- 2.3 Ab dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme treten unter Abschnitt XI verfügten Regelungen der aktuellen Betriebsgenehmigung zum Nachtflug in Kraft.
- 2.4 Dieser Bescheid wird den am Verfahren Beteiligten bekanntgegeben und darüber hinaus im Internet veröffentlicht. Die Teile unter Nr. 1 und 2 des Bescheides werden entsprechend § 44 Abs. 2 LuftVZO in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) und in den Amtsblättern der Länder Berlin und Brandenburg veröffentlicht. Die Veröffentlichung der geänderten Parameter der Flugplatzanlage und -ausrüstung sowie der Verfahren des Betriebs und des Flugbetriebs im Luftfahrthandbuch wird durch die Genehmigungsbehörde veranlasst.
- 2.5 Das fachplanerische Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönfeld“ gilt mit Inbetrieb-nahme der Südbahn und der gleichzeitigen Abwicklung Passagierabfertigung in den neu geschaffenen Anlagen zwischen den beiden Start- und Landebahnen als fertiggestellt.
- 2.6 Der Bescheid ergeht unbeschadet geringfügiger Ergänzungen und Änderungen im Betreiberzeugnis, die noch zu erwarten sind und entsprechend umgesetzt werden.

3 Begründung

3.1 Sachverhalt und Verwaltungsverfahren

Mit Schreiben vom 17.02.2020 beantragte die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) die Gestattung der Betriebsaufnahme der Start-/Landebahn 07R/25L („Südbahn“) gem. § 44 LuftVZO. Die FBB begründet den An-trag mit der Absicht, den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg in Betrieb nehmen zu wollen. Hierzu soll ab dem

31.10.2020 sukzessive der Flugverkehr am Verkehrsflughafen Berlin-Tegel eingestellt und zunächst über die baulich fertiggestellten Passagierabfertigungsanlagen zwischen den Start- und Landebahnen sowie im Norden am Standort des bestehenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld mit dem zunächst ausschließlichen Weiterbetrieb der Nordbahn abgewickelt werden. Am 04.11.2020 soll dann die Betriebsaufnahme der Südbahn stattfinden, wofür die Gestattung durch die Genehmigungsbehörde erforderlich sei.

Die Genehmigungsbehörde hat mit Schreiben vom 05.03.2020 und Schreiben vom 03.08.2020 den von diesem Verfahren berührten Stellen und Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit gegeben, sich zum Antragsgegenstand zu äußern.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat keine Stellungnahme abgegeben.

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung teilt in einer gemeinsamen Stellungnahme für die Fachreferate am 10.09.2020 mit, dass keine Bedenken oder Anmerkungen zur beantragten Inbetriebnahme bestehen.

Das Polizeipräsidium des Landes Brandenburg teilt mit E-Mail vom 07.09.2020 mit, dass keine Einwände zur Betriebsaufnahme der Südbahn bestehen. Des Weiteren werden Belange der Polizei gegenwärtig nicht berührt.

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat mit Schreiben vom 01.09.2020 mitgeteilt, dass der Betriebsaufnahme keine Gründe entgegenstehen.

Das Bundespolizeipräsidium hat mit Schreiben vom 23.04.2020 mitgeteilt, dass keine Einwände gegen die Betriebsaufnahme bestehen.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat mit E-Mail vom 31.03.2020 mitgeteilt, dass zur Gestattung der Betriebsaufnahme BER keine substantziellen Anmerkungen bestehen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat keine Stellungnahme abgegeben.

Der Landkreis Dahme-Spreewald teilt mit Schreiben vom 20.08.2020 mit, dass eine Rückäußerung durch das Bauordnungsamt entbehrlich sei. Des Weiteren weist er daraufhin, dass für sämtliche Gebäude, die dem Betrieb des Verkehrsflughafens dienen, bauordnungsrechtliche Verfahren erforderlich seien. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt seien mit Ausnahme der Errichtung des Terminals T2 alle Verfahren abgeschlossen, die Gebäude seien fertiggestellt und könnten genutzt werden. Der Baufortschritt am Terminal T2 lasse erkennen, dass bis zur geplanten Inbetriebnahme des ausgebauten Verkehrsflughafens eine Nutzungsaufnahme gelingen kann.

Hinsichtlich der weiteren eingegangenen Stellungnahmen wird auf den Inhalt des Verwaltungsvorganges Bezug genommen.

3.2 Inhaltliche Würdigung

Der Bescheid folgt in vollem Umfang dem Antrag der FBB. Die im Antrag bezeichneten Flugbetriebsflächen können zum beantragten Zeitpunkt in Betrieb genommen werden.

3.2.1 Gestattung Inbetriebnahme der Südbahn

Die Rechtsgrundlage für die Gestattung der Betriebsaufnahme bildet § 44 Abs. 1 LuftVZO, den rechtlichen Rahmen die für den zu gestattenden Flugbetrieb nach § 6 Abs. 4 LuftVG erlassene Betriebsgenehmigung in der

Fassung der Änderungen vom 06.03. und 12.04.2013. Diese wiederum beruht auf der mehrfach geänderten und ergänzten Planfeststellung zum „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 in ihrer aktuell gültigen Fassung. Es handelt sich bei der Gestattung um den formalisierten Vollzug der Regelungsinhalte der Betriebsgenehmigung unter besonderer Beachtung der durch das EU-Recht zwingend vorgeschriebenen Erteilung eines Flughafenbetreiberzeugnisses auf der Grundlage standardisierter Abnahmeverfahren durch die Luftfahrtbehörde. Die Gestattung der Betriebsaufnahme stellt einen Verwaltungsakt dar. Die Abnahmeprüfung selbst dient ausschließlich öffentlichen Interessen und hat keine auf die Rechte Dritter, weil sie im Verhältnis zu der bestandskräftigen Planfeststellung und der Betriebsgenehmigung keine eigenständigen Regelungen trifft. Ziel der Abnahmeprüfung ist vielmehr eine gesicherte Aussage dazu, dass der Betrieb des Flughafens nicht die Sicherheit des Luftverkehrs gefährden wird und vom Betrieb auch keine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung ausgehen wird.

Einzelheiten über das Verfahren oder die materiellen Voraussetzungen der Gestattung hat der Verordnunggeber nicht geregelt. Sinn der Gestattung der Betriebsaufnahme ist die Feststellung, dass Anlage und Betrieb des Flugplatzes so beschaffen sind, wie es der FBB durch Planfeststellung und Genehmigung vorgegeben worden ist. Insbesondere müssen die unmittelbar mit der Inbetriebnahme verbundenen Schutzauflagen erfüllt oder ihre Erfüllung zumindest absehbar sein.

Die europarechtlichen Voraussetzungen der Gestattung der Betriebsaufnahme liegen vor. Das Flughafenbetreiberzeugnis nach Artikel 34 und 37 VO (EU) 2018/1139 wurde auf Grundlage einer vollständigen Systemüberprüfung (Audit) der personellen, organisatorischen, betrieblichen und technischen Voraussetzungen nach ADR.AR.C.005 VO (EU) Nr. 139/2014 sowie Prüfungen nach ADR.AR.C.040 VO (EU) Nr. 139/2014 zur Zertifizierung bislang nicht verwendeter bzw. nicht zugelassener Flugbetriebsflächen mit Bescheid vom 01.10.2020 in Form der Neufassung für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg mit Wirkung zum Zeitpunkt der beantragten Betriebsaufnahme geändert.

Das Luftsicherheitsprogramm gemäß Art. 12 VO (EU) 300/2008 i. V. m. § 8 Abs. 1 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wurde unter Beachtung der geänderten Infrastruktur sowie der aus den Prozessen des Flughafenbetriebs resultierenden geänderten Anforderungen an das System der Sicherheitsmaßnahmen geändert und mit Bescheid vom 30.07.2020 in Form der Neufassung für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg mit Wirkung zum 04.08.2020 zugelassen.

Die Genehmigungsbehörde hat die Erfüllung der Auflagen unter Abschnitt XI der Genehmigung „Flugbetriebliche Regelungen“ insoweit sichergestellt, als dass alle Prozesse des Vollzugs der Nachtflugbetriebsbeschränkungen bei ihr selbst ebenso wie bei der FBB und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) eingerichtet und in einer gemeinsamen Verfahrensbeschreibung dokumentiert sind. Dies beinhaltet auch die Ermittlung und den Vollzug der Auflagen der Planfeststellung und der Genehmigung zur sog. Nachtverkehrszahl bei der Anmeldung des koordinierten Flugplans und der dort vorzunehmenden Slot-Vergabe.

Daneben hat die LuBB auch die Erfüllung der Auflagen unter Abschnitt XII der Genehmigung - soweit sie nicht ohnehin schon durch die Erteilung des Flughafenbetreiberzeugnisses erledigt waren - überprüft. So liegt eine aktuelle Versicherungsbescheinigung der FBB vor (Abschnitt XII Nr. 10) und die FBB hat den Nachweis über die Errichtung und den ordnungsgemäßen Betrieb der technischen Überwachung des Fluglärms und der Luftreinhaltung erbracht (Abschnitt XII Nr. 15, 16, 17). Die FBB betreibt 23 Messstellen, weitere 4 Messstellen werden zum Wirksamwerden dieses Bescheides in Betrieb genommen. Darüber hinaus werden im Verlauf der ersten zwei Monate nach der Inbetriebnahme der Südbahn weitere 4 Messstellen in Betrieb genommen. Die FBB hat

ihre Messstellen bereits im Jahr 2017 auf Konformität mit den aktuellen technischen Standards überprüfen lassen, ohne dass es Beanstandungen gegeben hat. Weiterhin hat die FBB ein System etabliert, das es jedermann ermöglicht, die Messungen an den einzelnen Messstellen auch in Bezug auf konkrete Flugbewegungen online einzusehen. Nach Ansicht der LuBB erfüllt das Messstellensystem der FBB die Anforderungen des § 19a LuftVG und der Betriebsgenehmigung. Die Messstellen entsprechen den aktuellen Standards und sind schon zu Beginn des Betriebes auf der Südbahn in ausreichender Zahl und in auf die geltenden Flugverfahren abgestimmten Positionen vorhanden.

Auch die Auflage zur Vorhaltung der Überwachungsanlagen für die Messung der Luftgüte ist nach den Feststellungen der LuBB erfüllt. Die FBB misst die vergebenen Parameter an einem geeigneten Standort und berichtet schon vor Inbetriebnahme der Südbahn regelmäßig gegenüber der LuBB und den zuständigen Fachbehörden über die Messungen.

Die LuBB hat im Rahmen der durch § 44 Abs. 1 LuftVZO vorgesehenen flugbetrieblich orientierten Nachprüfung aus Anlass der beantragten Betriebsaufnahme der Südbahn und der damit verbundenen Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg den Vollzugsstand der planfestgestellten Auflagen zum passiven Schallschutz überprüft.

Die FBB als Vorhabenträgerin für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld ist verpflichtet, die im Planfeststellungsbeschluss in seiner aktuellen Fassung näher bestimmten Schallschutzaufgaben zu erfüllen. Die Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses begründen ein öffentlich-rechtliches Schuldverhältnis zwischen Anspruchsteller und FBB. Dabei ist im Wesentlichen die FBB verpflichtet, für die Erfüllung der Auflagen Sorge zu tragen. Die Anspruchsteller haben demgegenüber eigene Obliegenheiten, deren Verletzung zu Nachteilen führen kann. Bei der aktuellen Bewertung des Sachstandes zur Umsetzung der Auflagen war zu berücksichtigen, dass das planfestgestellte Schallschutzkonzept keinen konkreten Zeitpunkt festlegt, an dem die Verpflichtung der Vorhabenträgerin vollständig erfüllt sein muss, sondern vielmehr bestimmt, dass Anträge auf baulichen Schallschutz bis 5 Jahre nach der Inbetriebnahme bzw. der nach zwei Flugplanperioden erstmaligen Neuausweisung der Schutzgebiete gestellt werden können. Hinsichtlich der erforderlichen Maßnahmen des baulichen Schallschutzes kann der Träger des Vorhabens nach den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses Schallschutzeinrichtungen entweder selbst einbauen lassen oder den Betroffenen auf Nachweis die Aufwendungen für den Einbau der erforderlichen Schallschutzeinrichtungen erstatten. Die FBB hat ein Mischmodell für die Umsetzung ihrer Auflagenverpflichtung gewählt. Danach haben die Berechtigten ihre Ansprüche eigenverantwortlich gegenüber der FBB geltend zu machen. Die FBB prüft die Anspruchslage je beantragtem Einzelfall, bestimmt das Maß der für den gebotenen Schallschutz erforderlichen Leistung (Leistungsverzeichnis), das sodann von den Berechtigten selbstständig zu beauftragen ist. Die daraus folgenden Zahlungspflichten übernimmt die FBB. Laut aktuellem Schallschutzbericht der FBB vom 10.09.2020 sind 95% der eingereichten Anträge durch Ausreichung einer ASE abgearbeitet, jedoch nur ein sehr geringer Teil der ausgereichten ASE-B tatsächlich baulich umgesetzt. Dabei ist zu beachten, dass die FBB nach Ausreichung der ASE-B keinen Einfluss mehr auf die tatsächliche Umsetzung der Maßnahmen hat. Die Antragsteller sind im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht aus dem öffentlich-rechtlichen Schuldverhältnis gehalten, die Umsetzung der Maßnahmen ohne schuldhaftes Zögern durchzuführen, soweit das nicht aufgrund von durch die FBB zu vertretenden Fehlern unmöglich ist.

Der Planfeststellungsbehörde obliegt es nicht, jeden Einzelfall zu regulieren. Wenn sich allerdings zeigt, dass die FBB die ihr obliegenden Aufgaben nicht erfüllt und dadurch deren Zielstellung grundsätzlich verfehlt, wird die Behörde im Wege der Vollzugaufsicht tätig.

Die Behörde sieht die Schutzauflagen zur Gewährleistung passiven Schallschutzes dann als erfüllt an, wenn die Anspruchsteller durch die FBB - eine rechtzeitige Antragstellung vorausgesetzt - sechs Monate vor dem Inbetriebnahmetermin befähigt wurden, sich in eigener Verantwortung bis zur Wirksamkeit des Lärmereignisses ab dem 04.11.2020 mit dem entsprechend der Planfeststellung erforderlichen baulichen Schallschutz zu versorgen. Dabei resultiert die Pflichterfüllung anhand des oben dargestellten Rechtsverhältnisses, wenn die ASE-B ausgereicht ist. Die Anforderung der rechtzeitigen Antragstellung ergibt sich aus der Notwendigkeit, der FBB ausreichend Zeit - wiederum sechs Monate - für die erforderlichen Sachverhaltsfeststellungen und Übermittlung der von ihr erkannten Ansprüche (Leistungsverzeichnis) einzuräumen.

Zum Nachweis über eine insoweit zielführende Organisation der Bearbeitung geltend gemachter Ansprüche hat die FBB der LuBB am 12.05.2020 eine Dokumentation der Umsetzung der Auflagen zum passiven Schallschutz im Gesamtvollzugsgebiet BER überreicht. Im Ergebnis der Prüfung dieser Dokumentation lagen in den Schutzgebieten 12 Monate vor dem Zeitpunkt der beantragten Betriebsaufnahme, also zum Stichtag 04.11.2019, insgesamt 14.122 vollständige Antragsunterlagen für 21.700 Wohneinheiten (WE) vor.

In einem weit überwiegenden Teil der Fälle hat die FBB mindestens sechs Monate (04.05.2020) vor dem Beginn der beantragten Inbetriebnahme BER am 04.11.2020 Anspruchsermittlungen an die Antragsteller versendet. Die LuBB hat die Angaben durch eine Stichprobenkontrolle auf Plausibilität der Gründe für die verbliebenen Hinderungsfälle überprüft und keine durchgreifenden Verfehlungen festgestellt.

Daneben hat die LuBB im Juni 2020 das Ingenieurbüro Bonk Maire Hoppmann GbR damit beauftragt, eine Überprüfung bisher versendeter Anspruchsermittlungen und Leistungsverzeichnisse auf die Übereinstimmung mit den geltenden technischen Regelwerken vorzunehmen und dabei das Ergebnis der im Jahre 2015 und 2017 durchgeführten Stichproben zu überprüfen. Dabei lag ein besonderer Fokus auf dem Auffinden von Fehlern, die systematischen Einfluss auf das Erreichen der Schutzziele des Planfeststellungsbeschlusses haben. Hierfür wurden 35 zufällige Stichproben von der LuBB ausgewählt. Im Ergebnis konnte der Gutachter keine technisch bedingten systematischen Fehler feststellen.

Darüber hinaus hat die LuBB überprüft, ob vom Flugbetrieb ab der Inbetriebnahme des Parallelbahnsystems Lärmauswirkungen auf Grundstücke in der Umgebung ausgehen, die die Schwelle einer möglichen verfassungsrechtlich relevanten Gesundheitsgefährdung, wie sie im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt wurde (Flugbetriebsprognose 2023), überschreiten. In einem solchen Fall wäre das Grundstück von der FBB zu übernehmen (Übernahmefall). Dazu hat sich die LuBB die hinsichtlich ihres Abschlusses als Übernahmefälle noch offenen Sachverhalte vorlegen lassen und die Gründe für den noch fehlenden Abschluss, insbesondere die insoweit gegebenen Verantwortlichkeiten, geprüft. Danach ist jedoch kein Fall der Hinderung offen, der von der FBB zu vertreten wäre. Es ist deshalb sichergestellt, dass alle möglicherweise von gesundheitsgefährdendem Lärm im Sinne des Verfassungsrechts betroffenen Grundstückseigentümer einen Anspruch auf Übernahme ihres Eigentums oder nach Wunsch einen Anspruch auf passiven Schallschutz geltend machen konnten und Gelegenheit gegeben war, das betreffende Verfahren zum Abschluss zu bringen.

Im Ergebnis ist damit festzuhalten, dass die FBB in zureichendem Maße die Voraussetzungen für die Erreichung des Ziels der umfassenden Herstellung des baulichen Schallschutzes und der Übernahme geschaffen hat.

Die Genehmigungsbehörde wird auf die kontinuierliche Fortführung der Maßnahmen zum baulichen Schallschutz durch die FBB hinwirken und die Erledigung der fälligen, aber noch nicht erfüllten Ansprüche im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeit weiterhin überwachen. Dies umfasst eine quantitative und qualitative Prüfung der Fallzahlen.

Ansonsten kommt es im Zusammenhang mit der Gestattung der Betriebsaufnahme auf eine vollständige Erfüllung von Auflagen jedenfalls insoweit nicht maßgeblich an, als diese noch nach Betriebsaufnahme erfüllt werden können (Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Rdn. 536 zu § 6). Wie bereits für den baulichen Schallschutz dargelegt, trifft dies auch für naturschutzbezogene Auflagen der Planfeststellung zu (Schiller a.a.O.), deren Umsetzung zwar noch nicht vollumfänglich abgeschlossen ist, aber von der FBB in fortlaufender Abstimmung mit der der Luftfahrtbehörde und den zuständigen Fachbehörden kontinuierlich betrieben wird und zudem einen Stand erreicht hat, der auf einen Abschluss in absehbarer Zeit schließen lässt. So ist der weit überwiegende Teil (98,42 %,) der in dem Planfeststellungsbeschluss beschiedenen Kompensationsmaßnahmen gem. Abschnitt A II 9.1.2 bereits abgeschlossen bzw. in der Herstellungsphase, wenn es sich um Maßnahmen handelt, die über einen bestimmten Zeitraum Pflege- und/oder Unterhaltungsmaßnahmen vorsehen. Des Weiteren fanden und finden fortlaufend Änderungsverfahren im Bereich der Kompensationsmaßnahmen statt, die auf im Vollzug auftretende Hindernisse oder geänderte Sachverhalte reagieren, so derzeit insbesondere zum Maßnahmenkomplex Planergänzungsbeschluss Naturschutz und Landschaftspflege, Komplexe Kompensationsmaßnahme „Zülowniederung“, der mit Antrag der FBB vom 02.03.2020 derzeit durch ein Planänderungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung angepasst wird.

3.2.2 Gesamtbetrachtung

Die Entscheidung nach § 44 Abs. 1, 3 LuftVZO trifft die Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen (vgl. VGH München, Urteil vom 20.03.1992, Az. 20 A 92.40020). Ermessensleitende Gesichtspunkte sind hier das öffentliche und das unternehmerische Interesse an Herstellung und Erhalt einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die Interessen der Infrastrukturnutzer sowie das wirtschaftliche Interesse des Antragstellers. Diese Belange wurden durch die Behörde gegeneinander und untereinander abgewogen. Im Ergebnis dessen konnte die grundsätzliche Entscheidung über die Betriebsaufnahme der Südbahn getroffen werden. Sämtliche Voraussetzungen für den sicheren Betrieb der Flugbetriebsflächen liegen vor. Die mit der Gestattung der Betriebsaufnahme verbundene Gesamtinbetriebnahme des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg ist verkehrlich, sowohl was die Abfertigung der zu erwartenden Passagiere als auch der Bereitstellung der flugbetrieblich notwendigen Anlagen und Nebenanlagen betrifft, sichergestellt. Die FBB hat die Funktionsfähigkeit der Abfertigungseinrichtungen und Prozesse auf der Grundlage des ORAT-Programms, also nach internationalem Standard für die Inbetriebnahme von Flughäfen, erfolgreich getestet. Die Bereiche der Flugbetriebs- und Luftsicherheit, die der Aufsicht der Genehmigungsbehörde unterliegen, sind von der LuBB umfassend nachgeprüft und mit dem Flughafenbetreiberzeugnis zertifiziert bzw. im Luftsicherheitsprogramm zugelassen. Die FBB hat darüber hinaus mit Schreiben vom 29.09.2020 zum ORAT-Programm bestätigt, dass die Funktionsfähigkeit der technischen Einrichtungen und der Prozesse einen Stand erreicht hat, der darauf schließen lässt, dass die Abfertigung der Passagiere zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme gesichert ist.

Alle sonstigen öffentlich-rechtlichen, insbesondere bauordnungsrechtlichen und eisenbahnrechtlichen Genehmigungen und Erlaubnisse, die für den Flughafenbetrieb erforderlich sind, liegen vor. Die beteiligten Stellen mit unmittelbaren Berührungspunkten zur Inbetriebnahme haben keine darüber hinaus gehenden wesentlichen, den Betrieb unmöglich machenden oder erheblich gefährdenden Hindernisse vorgetragen. Die unmittelbar betriebsbezogenen Auflagen sind erfüllt. Eine Gefährdung Dritter kann aufgrund des diesem Bescheid zugrundeliegenden Prüfumfanges mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

3.2.3 Begründung der Nebenbestimmungen

Die Verpflichtung zum regelmäßigen Bericht über die Flugbewegungen in der Nachtzeit beruht auf den allgemeinen Mitwirkungspflichten eines Flughafenbetreibers (vgl. § 47 LuftVZO) und dient der Ermöglichung der Vollzugskontrolle über die Nachtflugregelungen aus Abschnitt XI der Genehmigung in ihrer aktuell gültigen Fassung. Der damit verbundene Aufwand für die FBB steht mit dem Schutzzweck der Regelungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in einem angemessenen Verhältnis.

4 Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit

Dem Antrag der FBB, für diesen Bescheid die sofortige Vollziehbarkeit anzuordnen, war zu entsprechen.

Rechtsgrundlage für diese Anordnung ist § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Danach kommt die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit nur in Betracht, wenn die sofortige Vollziehbarkeit im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse der FBB angezeigt ist. Nach § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO ist das besondere Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit der Gestattung schriftlich zu begründen. Dazu sind die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Gründe darzulegen, die im konkreten Fall ein Vollziehungsinteresse ergeben und die zu ihrer Entscheidung, wegen dieses Interesses von der Anordnungsmöglichkeit des § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO Gebrauch zu machen, geführt haben. Das darzulegende besondere Vollzugsinteresse muss grundsätzlich über das Interesse am Erlass des Verwaltungsaktes selbst hinausgehen.

Beim Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) handelt es sich um eine für den Flughafenunternehmer durch § 45 LuftVZO mit Betriebspflicht belegte öffentliche Infrastruktureinrichtung der allgemeinen Daseinsvorsorge, die der Luftverkehrsversorgung der gesamten Region Berlin-Brandenburg und damit insbesondere auch der Bundeshauptstadt Berlin dient.

Die im Bescheid getroffenen Regelungen dienen der Inbetriebnahme bzw. Aufrechterhaltung dieser Verkehrsinfrastruktur und den damit verbundenen öffentlichen Interessen von hoher Bedeutung. Die durch diesen Bescheid ermöglichten Maßnahmen dienen im Übrigen auch der Bewältigung des in naher Zukunft zu erwartenden Luftverkehrsaufkommens der Region. Eine durch mögliche Rechtsbehelfe bewirkte Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit hätte erhebliche unkalkulierbare negative Auswirkungen auf die Luftverkehrsversorgung der Region Berlin-Brandenburg. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mit der Aufnahme des Betriebs auf der Südbahn die aufschiebende Bedingung des Widerrufs der Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel eintritt und dass damit sämtlicher internationaler Flugbetrieb der Region in absehbarer Zeit auf den Standort in Schönefeld zurückfällt. Diese rechtlichen Wirkungen im Falle der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsbehelfs kurzfristig zu ändern, um die Infrastrukturversorgung zu sichern, wäre nur mit erheblichem Aufwand möglich, wobei auch für die dann erforderlichen Rechtsakte wiederum Rechtsschutzmöglichkeiten zu gewährleisten wären, was es in zeitlicher Hinsicht nahezu unmöglich machte, kurzfristig einen rechtssicheren Betrieb einer ausreichenden Flughafeninfrastruktur zu gewährleisten. Die mit der Gesamteinbetriebnahme und der Konzentration auf einen Flughafenstandort verbundenen betrieblichen Planungen wie Vorhaltung des Personals und der notwendigen Sachmittel sind bereits fest bestimmt und könnten nicht ohne weiteres kurzfristig neu erstellt werden.

Es muss dabei zugleich berücksichtigt werden, dass Planung und Durchführung der durch den Bescheid ermöglichten Maßnahmen strikten zeitlichen Vorgaben auch Dritter unterliegen, die teilweise auf gesetzlichen bzw.

staatsorganisatorischen Anforderungen beruhen und die das öffentliche bzw. private Interesse an der Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit unabdingbar mitbestimmen. So können die für den Flugbetrieb auf der Südbahn erforderlichen Flugverfahren nur mit einer langen Vorlaufzeit bestimmt werden, weil diese Bestimmung vom BAF auf der Grundlage einer Vorarbeit der DFS per Rechtsverordnung erlassen werden muss. Bei Eintritt der aufschiebenden Wirkung im Fall der Erhebung eines Rechtsbehelfs müsste das gesamte System der Flugsicherung über die Flugbewegungen um Berlin angepasst werden mit der Folge, dass es nur nach entsprechend sach- und vor allem zeitaufwändigem Vorlauf möglich wäre, die benötigten Flugverfahren erneut gesondert zu bestimmen oder den Vollzug anzupassen.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit steht im Übrigen auch im Interesse der Antragstellerin.

Mit der Maßnahme werden umfangreiche interne und externe Ressourcen gebunden, so dass eine Verzögerung oder gar Verschiebung der Maßnahme um unbestimmte Zeit in Folge der aufschiebenden Wirkung möglicher Rechtsbehelfe der FBB nicht zugemutet werden kann.

Das begründete besondere öffentliche Interesse und das begründete besondere private Interesse der Antragstellerin überwiegen die entgegenstehenden Interessen möglicher Klagebefugter an der aufschiebenden Wirkung.

Mögliche Rechtsverletzungen können sich grundsätzlich bei der Antragstellerin selbst in ihrem Recht auf Ausübung der erteilten Genehmigung oder durch die von der Gestattung ausgelöste Wirkung der Betriebspflicht ergeben. Unter den genannten Umständen hat dieses Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Klage gegenüber dem dargelegten besonderen öffentlichen Interesse der Bereitstellung der Infrastruktureinrichtung zurückzutreten.

Antragsgemäß war die sofortige Vollziehbarkeit anzuordnen, da die sofortige Vollziehbarkeit des Bescheids im öffentlichen Interesse wie auch im überwiegenden Interesse der FBB liegt.

5 Kostenentscheidung

Die Entscheidung ist nach § 3 VwKostG, §§ 1 und 2 Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i. V. m. Abschnitt V Nr. 4 Buchstabe a) des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV gebührenpflichtig.

Die in diesem Verfahren entstandenen Auslagen sind gemäß § 10 VwKostG i. V. m. § 3 LuftKostV von der FBB als Antragstellerin zu erstatten.

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

6 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, Mittelstraße 5/5a, 12529 Schönefeld einzulegen.

Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden. In diesem Fall ist das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes zu versehen. Bei der Verwendung

der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten, die im Internet unter www.LBV.Brandenburg.de/media/QES_technische_Rahmenbedingungen.pdf aufgeführt sind.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Fried

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Wolfgang Fried', is written over the printed name. The signature is stylized and cursive.