



Gemeinsame
Landesplanungsabteilung

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Postfach 60 07 52 14411 Potsdam

Lindenstraße 34a
14467 Potsdam

Gemeinde Neulewin
Amt Barnim-Oderbruch
Freienwalder Straße 48

16269 Wriezen

Haupt- amt	Käm- merei	Ord- amt	Beap- amt	Frau Wernitz Gesch.-Z.: GL 5.13 Hausruf: (0331) 866-8756 Fax: (0331) 866-8703 Internet: www.brandenburg.de Kathleen.Wernitz@gl.brandenburg.de G:\LEP FS 2005\6_Beteiligungsverfahren\64_Versendung an TÖB\Druckvorlagen\Anschreiben Stellungnahme\0926Stellungnahmeersuchen LEPPS.doc
Amt Barnim - Oderbruch 04. OKT. 2005				

Potsdam den 26.09.2005

**Entwurf des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes Flughafenstandort-
entwicklung (LEP FS) im ergänzenden Verfahren**

hier: Beteiligungsverfahren gem. Art. 8 Abs. 4 des Landesplanungsvertrages

Anlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg haben am 30. August / 20. Sep-
tember 2005 den Entwurf des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes Flughafen-
standortentwicklung (LEP FS) - ergänzendes Verfahren - zur Kenntnis genommen
und die gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg
(GL) beauftragt, das Beteiligungsverfahren zum Planentwurf durchzuführen.

In der Anlage übersenden wir Ihnen den Entwurf des Planes; Sie erhalten hiermit die
Gelegenheit, zum Entwurf Stellung zu nehmen.

Wir bitten, ggf. Ihre Stellungnahme zum Entwurf

bis zum 18. November 2005

an die Gemeinsame Landesplanungsabteilung
der Länder Berlin und Brandenburg
Referat GL 5
Postfach 60 07 52
14411 Potsdam

erhalten am: 04.10.05

Wilke

zu übersenden.

Dienstgebäude

14467 Potsdam: Lindenstr.34a (GL AL, GL 1-5, 8, 9)
15236 Frankfurt/O: Müllroser Chaussee 50 (GL 6)
03046 Cottbus: Gulbener Straße 24 (GL 7)

Telefon

0331 / 866-0
0335 / 560-0
0355 / 7828-0

Fax

-8703
-3118
-192

ÖPNV

Alter Markt
Südring
Pappelallee

Tram-Linien

X98, 90, 92, 93, 96
3, 4
Bus 16

Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme von Ihnen vorliegen, gehen wir davon aus, dass Ihrerseits keine Bedenken gegen den Entwurf bestehen. Wegen bestehender enger Fristen für das Gesamtverfahren werden wir Anträgen auf Verlängerung der Stellungnahmefrist nicht zustimmen können.

Sollten Sie Bedenken oder Anregungen zu dem Entwurf haben, bitten wir Sie,

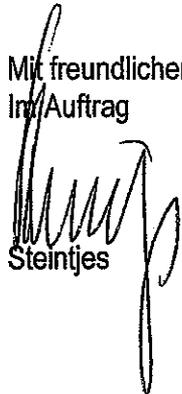
- gezielt die jeweilige Aussage anzusprechen (mit Angabe der betreffenden Plansatznummer und ggf. zusätzlich Seiten- und Absatzangabe)
- Ihre Vorstellungen im einzelnen zu begründen und nach Möglichkeit konkrete Änderungsvorschläge zu formulieren.

Zur Optimierung der Weiterverarbeitung Ihrer Anregungen und Bedenken bitten wir Sie, Ihre Stellungnahme zum Entwurf parallel auch als elektronische Post an die e-mail-Adresse lepfs@gl.brandenburg.de zu senden.

Im weiteren Verlauf des Erarbeitungsverfahrens werden die im Rahmen der fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen geäußerten Anregungen und Bedenken untereinander und mit den Grundsätzen und Zielen des Planentwurfes sowie weiterer Grundsätze und Ziele der Raumordnung abgewogen und der Entwurf gegebenenfalls überarbeitet.

Nach der endgültigen Beschlussfassung durch Kabinett und Senat sowie Unterrichtung der zuständigen Ausschüsse beider Landesparlamente wird der Landesentwicklungsplan als gleichlautende Rechtsverordnung in beiden Ländern für das jeweilige Landesgebiet erlassen und tritt mit der Bekanntmachung im Gesetz- und Verordnungsblatt jedes Landes in Kraft.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Steintjes

Landkreis Märkisch-Oderland

Der Landrat



[Landratsamt - Puschkinplatz 12 - 15306 Seelow]

An die kreisangehörigen
**Gemeinden des Landkreises
Märkisch-Oderland**

L

]

Fachbereich III
Amt: Bauplanungsamt
Dienstort: Strausberg
Auskunft erteilt: Frau Holldorf
Durchwahl: 03341 – 354 861
Telefax: 03341 – 354 992
E-Mail: bauplanungsamt@landkreismol.de

Datum: 30. Sep. 2005

Durchführung des Beteiligungsverfahrens zum Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) – ergänzendes Verfahren -

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (GL) beabsichtigt, ein weiteres Beteiligungsverfahren für den o.b. Raumordnungsplan durchzuführen.

Gemäß Artikel 8 Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 7 Abs. 2 Satz 2 des Vertrages über die Aufgaben und Trägerschaft sowie Grundlagen und Verfahren der gemeinsamen Landesplanung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg (Landesplanungsvertrag) vom 6. April 1995, zuletzt geändert durch Gesetz zu dem Zweiten Staatsvertrag über die Änderung des Landesplanungsvertrages vom 15. März 2001 (GVBl. I S. 42), hat die Beteiligung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden im Land Brandenburg über die Landkreise zu erfolgen.

Sie erhalten anliegend das Beteiligungsmaterial mit der Bitte, direkt gegenüber der GL Stellung zu nehmen. Eventuelle Nachfragen bitten wir, ebenfalls direkt an die GL zu richten.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Bonin
1. Beigeordneter und
Fachbereichsleiter III

I. Planungsanlass

Mit Erlass der Rechtsverordnung über den „Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung“ (LEP FS) vom 28. Oktober 2003 wurden die landesplanerischen Grundlagen zur Flughafenentwicklung Berlin und Brandenburg neu gefasst. Der Plan legt insbesondere die Weiterentwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld zum alleinigen Standort für den nationalen und internationalen Luftverkehrsanschluss der beiden Länder als Ziel der Raumordnung fest. Daneben trifft er begleitende landesplanerische Festlegungen zur Standortsicherung; zur Verkehrsanbindung und in Bezug auf das Umfeld des Flughafens.

Der Anlass für die Planaufstellung ergab sich aus der Nichtigerklärung des in dem gemeinsamen Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEP eV) vom 2. März 1998 aufgestellten Zieles 6.5.1. In diesem Plansatz war übereinstimmend mit § 19 Abs. 11 des gemeinsamen Landesentwicklungsprogramms der Länder Berlin und Brandenburg (LEPro) in der Fassung vom 7. August 1997 festgelegt, dass die Planung und der Ausbau des Internationalen Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vordringlich zu betreiben seien. Hierauf aufbauend war am 18. März 1999 der Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen (LEP SF) erlassen worden, mit dem insbesondere Planungs-zonen zur Bauhöhenbeschränkung und Siedlungsbeschränkung festgelegt worden waren. Das Ziel 6.5.1 des LEP eV wurde auf die Klagen mehrerer Brandenburger Gemeinden mit Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Brandenburg vom 24. August 2001 – 3 D 4.99.NE – für nichtig erklärt, da die Gemeinden insoweit nicht ordnungsgemäß beteiligt worden seien und es an einer hinreichenden Begründung für die damit getroffene Festlegung und die zu Grunde liegende Abwägung fehle.

Der LEP FS wurde parallel zur Neufassung des § 19 Abs. 11 LEPro, die am 1. November 2003 in Kraft trat, durch Rechtsverordnungen des Senats von Berlin und der Landesregierung des Landes Brandenburg vom 28. Oktober 2003 bekannt gemacht. Auf Klagen mehrerer Gemeinden hat das Oberverwaltungsgericht Brandenburg die brandenburgische Verordnung über den LEP FS mit Urteil vom 10. Februar 2005 – 3 D 104/03.NE – für unwirksam erklärt, weil die Abwägung, die zur Aufstellung des Zieles 1 geführt habe, fehlerhaft gewesen sei. Der Plangeber habe höherrangige Planaussagen zum immissionsschutzrechtlichen Trennungsgrundsatz und zum Freiraumschutz sowie möglicherweise auch das raumordnerische Leitbild der „dezentralen Konzentration“ nicht mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Er habe außerdem die Zahl der durch Fluglärm betroffenen Anwohner unzureichend bzw. nicht zutreffend ermittelt und die Lärmschutzbelange zu niedrig gewichtet. Gegen dieses Urteil ist nach erfolgreicher Nichtzulassungsbeschwerde des Landes Brandenburg ein Revisionsverfahren beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Daneben haben die Länder Berlin und Brandenburg die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens (vgl. Art. 9 Abs. 3 Landesplanungsvertrag¹ beschlossen, um vorsorglich die von dem Oberverwaltungsgericht beanstandeten Fehler zu beheben. In diesem Verfahren wurden die Verfahrensschritte zur Ermittlung und Bewertung des auf Ebene der Raumordnung abwägungserheblichen Sachverhalts zum Lärmschutz, zum immissionsschutzrechtlichen Trennungsgrundsatz und zum Freiraumschutz nachgeholt. Auf dieser Grundlage wurde eine neue Abwägung unter angemessener Berücksichtigung des Grundsatzes der „dezentralen Konzentration“ getroffen, bei der auch die Neufassung des § 19 Abs. 11 LEPro berücksichtigt wurde. Die Gemeinden wurden erneut beteiligt. Da mit dem ergänzenden Verfahren das bisherige Verfahren zur Aufstellung des LEP FS, das vor dem 20. Juli 2004 eingeleitet worden

¹ Vertrag über die Aufgaben und Trägerschaft sowie Grundlagen und Verfahren der gemeinsamen Landesplanung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg vom 6. April 1995, zuletzt geändert für Brandenburg durch Gesetz vom 15. März 2001 und für Berlin durch Gesetz vom 26. Juni 2001

war, fortgeführt wurde, und dieses Verfahren vor dem 20. Juli 2006 abgeschlossen werden konnte, war dabei gemäß § 23 Abs. 3 Satz 3 ROG die Bestimmung des § 7 ROG noch in der vor dem 20. Juli 2004 geltenden Fassung zu Grunde zu legen.

II. Festlegungen

Z = beachtungspflichtiges Ziel,

G = abwägungspflichtiger Grundsatz.

Die Festlegungen in der zeichnerischen Darstellung im Maßstab 1 : 100 000 betreffen:

- die landesplanerisch zu sichernde Flughafenfläche Berlin-Schönefeld,
- eine Planungszone Bauhöhenbeschränkung im Umfeld des künftigen Flughafens Berlin-Schönefeld,
- eine Planungszone Siedlungsbeschränkung im Umfeld des künftigen Flughafens Berlin-Schönefeld,
- Trassen und Korridore zur Verkehrsanbindung des Flughafens im Umfeld des künftigen Flughafens Berlin-Schönefeld.

Weiterhin sind in die Planzeichnung nachrichtliche Darstellungen übernommen worden, die für das Verständnis der räumlichen Zusammenhänge unverzichtbar sind.

Z 1

Zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfes der Länder Berlin und Brandenburg ist der Flughafen Berlin-Schönefeld weiter zu entwickeln. Mit Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld sind die Flugplätze Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof zu schließen und ihre Flächen einer anderen Nutzung zuzuführen.

Z 2

Für die Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld ist die Flughafenfläche entsprechend der zeichnerischen Darstellung von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten.

Z 3

Zur Gewährleistung der Standortsicherung ist eine Planungszone Bauhöhenbeschränkung in der zeichnerischen Darstellung festgelegt, in der keine Vorhaben geplant werden dürfen, die die Hindernisfreiheit des Flugbetriebes und damit auch die Flugsicherheit beeinträchtigen können.

Z 4 (entfallen)

Z 5

Zur Gewährleistung der Standortsicherung ist eine Planungszone Siedlungsbeschränkung in der zeichnerischen Darstellung festgelegt, in der neue Flächen und Gebiete für Wohnnutzungen und/oder besonders lärmschutzbedürftige Einrichtungen nicht geplant werden dürfen.

Die Ausweisung von Flächen und Gebieten für Wohnnutzungen ist ausnahmsweise und nur in geringfügigem Umfang und nur zur Abrundung vorhandener Wohngebiete zulässig, wenn die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde bzw. des Bezirkes nur innerhalb dieser Planungszone möglich ist und ausreichende Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden. Die Planung von besonders lärmschutzbedürftigen Einrichtungen ist nur für den Fall zulässig, dass ein bereits vorhandener Bedarf nicht außerhalb der Planungszone gedeckt werden kann und ausreichende Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

Z 6

Die bedarfsgerechte Verkehrsanbindung des Flughafens an das Hauptaufkommensgebiet Berlin, an Potsdam und sonstige Zentren mit oberzentralen Funktionen des Landes Brandenburg ist über die zeichnerisch dargestellten Trassen und Korridore bis zur Inbetriebnahme der Flughafenerweiterung weitestgehend fertig zu stellen.

Dazu sind die Trassen

- der Dresdener Bahn einschließlich der Verbindungskurve zum Südlichen Berliner Außenring,
- zur Verlängerung der U-Bahn-Linie 7,
- zur östlichen Anbindung an die Görlitzer Bahn

und Korridore

- für eine nordwestliche Straßen-/Schienenanbindung an die B 96a bzw. an den Berliner Eisenbahn-Außenring,
- für eine westliche Straßenanbindung an die B 96 (neu),
- für eine östliche Straßenanbindung an die A 113 (neu)

für den bedarfsgerechten Ausbau freizuhalten.

G 7

Neben der funktionalen Straßenerschließung muss die Anbindung des Flughafens an den öffentlichen schienengebundenen Nah- und Fernverkehr eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein. Hierbei ist die Option für die Anbindung der Magnetschwebbahn an den Flughafen offen zu halten.

G 8

Die Schienenanbindung ist so zu gestalten, dass zwischen dem Flughafen Berlin-Schönefeld und Berlin-Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof über die Dresdener Bahn eine Reisezeit von maximal 30 Minuten erreicht und eine hohe Taktfrequenz möglich wird.

G 9

Bei der Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld sind alle rechtlichen Anforderungen, Lärmbeeinträchtigungen durch den Betrieb des Flughafens zu vermeiden und unvermeidbare Lärmbeeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu beschränken, im Rahmen der geltenden Vorschriften auszuschöpfen.

G 10

Im engeren Wirkungsbereich des Flughafens Berlin-Schönefeld und auf Grund seines Ausbaues besteht infolge der von der Flughafenentwicklung ausgehenden Wachstumsdynamik ein besonderer Handlungsbedarf zu einer abgestimmten Umfeldentwicklung, die sowohl den benachbarten Gemeinden in Brandenburg und Bezirken in Berlin als auch dem Flughafen dient.

Für den engeren Wirkungsbereich wird ein gemeindeübergreifender „Handlungsschwerpunkt Flughafenentwicklung“ festgelegt, der die gemäß Z 5.2 LEP eV u. a. für Altglienicke/Bohnsdorf und gemäß Z 5.3 LEP eV für die Gemeinde Schönefeld durch Symbol geltende Festlegung als Handlungsschwerpunkt in der Festlegungskarte zum Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin durch die Festlegung eines gemeindeübergreifenden Handlungsschwerpunktes Flughafenentwicklung ergänzt.

Der engere Wirkungsbereich besteht im Land Brandenburg aus folgenden Standortgemeinden und weiteren benachbarten Gemeinden:

Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Großbeeren, Königs Wusterhausen (nur mit den Ortsteilen Königs Wusterhausen, Niederlehme, Zernsdorf und Wernsdorf), Ludwigsfelde, Mittenwalde (nur mit den Ortsteilen Mittenwalde, Brusendorf, Ragow und Schenkendorf), Rangsdorf, Schönefeld, Schulzendorf, Wildau, Zeuthen

und in Berlin aus folgenden Ortsteilen und -lagen in den Bezirken:

- Treptow-Köpenick: Altglienicke, Adlershof, Bohnsdorf, Grünau, Johannisthal, Müggelheim, Niederschöneweide, Oberschöneweide, Schmöckwitz, Siedlung Karolinenhof,
- Neukölln: Buckow, Rudow,
- Tempelhof-Schöneberg: Lichtenrade und Marienfelde.

G 11

Für den gemeindeübergreifenden „Handlungsschwerpunkt Flughafenentwicklung“ sind insbesondere folgende Handlungsgründe und Handlungsziele maßgeblich:

In Berlin:

- Städtebauliche Neuordnung und stadtökologische Aufwertung,
- Gewerbeflächensicherung und -entwicklung,
- Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur für die Flughafenerschließung,
- Ausgleich flughafeninduzierter Belastungen.

In Brandenburg:

- Stärkung der zentralörtlichen Funktion,
- Ausgleich funktionaler Defizite,
- Ausgleich flughafeninduzierter Belastungen,
- Konzentration der Siedlungsentwicklung,
- Ökologisch wirksame Aufwertung der Landschaft,
- Gewerbeflächensicherung und -entwicklung,
- Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur für die Flughafenerschließung.

Die vom Flughafen ausgehenden Entwicklungsimpulse sollen als flughafeninduzierter Bedarf ausgewogen auf den engeren und weiteren Wirkungsbereich ausgerichtet werden. Derartige

räumlich ausgewogene und zwischengemeindlich abgestimmte Erfordernisse können auch zu einer behutsamen und schrittweisen bedarfsgerechten Inanspruchnahme von Freiraum mit großflächigem Ressourcenschutz im unmittelbaren Siedlungsanschluss und bei strukturellem Erhalt des Freiraumverbundes herangezogen werden.

Z 12

Die Gemeinde Diepensee ist sozialverträglich umzusiedeln.

G 13

Auf gesetzlicher Grundlage unvermeidbare Umsiedlungen einzelner Einwohner auf Grund von Überplanungen, hoher Lärmbetroffenheit oder zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sollen sozialverträglich durchgeführt werden.

Z 14

Für die Fläche des Flugplatzes Berlin-Tempelhof entfällt in der Festlegungskarte zum Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (Bestandteil der Verordnung über den LEP eV vom 2. März 1998) das Symbol „bestehender Verkehrsflughafen“ und es erscheint die Flächendarstellung „Siedlungsbereich“.

Z 15

Für die Fläche des Flugplatzes Berlin-Tegel entfällt in der Festlegungskarte zum Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (Bestandteil der Verordnung über den LEP eV vom 2. März 1998) das Symbol „bestehender Verkehrsflughafen“. Die in der Karte bisher grau dargestellte Flughafenfläche wird durch eine anteilige Festlegung entsprechend „Freiraum mit besonderem Schutzanspruch“ gemäß Z 2.2.1 LEP eV und entsprechend „Siedlungsbereich“ gemäß Z 1.0.1 LEP eV ersetzt, wobei das Flächenverhältnis zwischen beiden Nutzungen hälftig ist. Zusätzlich wird dieses Gebiet als „Handlungsschwerpunkt“ gemäß Z 5.2 des LEP eV festgelegt.

III. Begründungen

Zu Z 1:

1. Ausgangslage

1.1 Bestehende Luftverkehrsinfrastruktur

Der Gesamtraum Berlin-Brandenburg verfügt über ein historisch bedingtes, aus der deutschen Teilung entstandenes Flughafensystem, bei dem das Luftverkehrsaufkommen über die drei Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld mit insgesamt sechs Start- und Landebahnen abgewickelt wird.

Die beiden Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof, über die vor der Wiedervereinigung der zivile Luftverkehr von Berlin (West) abgewickelt wurde, liegen inmitten des geschlossenen und großstädtisch dicht bebauten Siedlungskörpers der Stadt. Der Flughafen Berlin-Schönefeld liegt südlich angrenzend am Rande des Verdichtungsraumes.

Über die drei Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld wurden im Jahr 2004 insgesamt 14,87 Mio. Passagiere befördert (Berlin-Tegel 11,05 Mio., Berlin-Schönefeld 3,38 Mio., Berlin-Tempelhof 0,44 Mio.). Durch die mit dem Flugbetrieb verbundenen Lärmbelastungen sind in den gegenwärtigen Lärmkonturen $L_{eq, Tag} \geq 60$ dB(A) insgesamt ca. 62 100 Anwohner² betroffen (im Umfeld des Flughafens Berlin-Tegel ca. 56 800 Anwohner, Flughafen Berlin-Tempelhof ca. 4 900 Anwohner, Flughafen Berlin-Schönefeld ca. 400 Anwohner).

1.2 Raumordnungsverfahren von 1994

1.2.1 Ergebnis

Im Raumordnungsverfahren von 1994 (ROV 1994) wurden für die Errichtung eines internationalen Verkehrsflughafens mit einer Kapazität von 60 Mio. Passagieren pro Jahr (Pax/a) und vier Start- und Landebahnen die drei Standortalternativen Schönefeld-Süd, Sperenberg und Jüterbog-Ost vergleichend geprüft. Ein wesentliches Bewertungskriterium war das raumordnerische Leitbild der dezentralen Konzentration. Es wurde die Maßgabe aufgestellt, den Flughafen für maximal drei Start- und Landebahnen zu planen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Errichtung und der Betrieb eines Flughafens Berlin Brandenburg International den Erfordernissen der Raumordnung an den Standorten Sperenberg und Jüterbog-Ost entspricht, am Standort Schönefeld-Süd jedoch nicht.

1.2.2 Damalige Bewertungsgrundlagen der Raumordnung

Zum Zeitpunkt des ROV 1994 galt das Vorschaltgesetz zum Landesplanungsgesetz und Landesentwicklungsprogramm für das Land Brandenburg vom 6. Dezember 1991. § 4 Nr. 2 des Vorschaltgesetzes stellte darauf ab, die Voraussetzungen für gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilen des Landes zu schaffen, eine ausgewogene Siedlungsstruktur im Land Brandenburg sicherzustellen und eine einseitige Entwicklung des Raumes um Berlin zu verhindern.

² Die Angabe bezieht sich auf die Realverteilung der Anflugrichtungen (vgl. hierzu Abschnitt 4.3.1). Bei Betrachtung der 100 %-Regelung wären insgesamt ca. 98 300 Anwohner betroffen (im Umfeld des Flughafens Berlin-Tegel ca. 91 700 Anwohner, Flughafen Berlin-Tempelhof ca. 6 000 Anwohner, Flughafen Berlin-Schönefeld ca. 600 Anwohner).

Gemäß Kabinettsbeschluss der brandenburgischen Landesregierung vom 11. März 1993 wurde für das Land Brandenburg ein „raumordnerisches Leitbild der dezentralen Konzentration“ beschlossen.

Vor dem Hintergrund des in dieser Zeit geltenden Leitbildes wurde eine Standortentscheidung für den berlinnahen Flughafenstandort Schönefeld-Süd als nachteilig für das Leitbild bewertet, während der berlinferne Flughafenstandort Sperenberg die Chance zu bieten schien, Entwicklungsimpulse in den strukturschwachen äußeren Entwicklungsraums zu lenken.

In einer rechtlichen Prüfung des ROV-Ergebnisses³ wurde u.a. festgestellt, dass

- das Prinzip der dezentralen Konzentration, das die landesplanerische Beurteilung vom 16. November 1994 deutlich dominiert, nicht von vornherein ungeeignet ist, für ein Vorhaben wie einem internationalen Verkehrsflughafen den Maßstab für die Standortbeurteilung unter raumordnerischen Gesichtspunkten abzugeben,
- dem Standort Schönefeld-Süd raumplanerisch nicht entgegengehalten werden kann, er werde sich langfristig zu einem innerstädtischen Flughafen entwickeln, da es Sache der Raumordnung und Landesplanung sei, im Falle einer Standortentscheidung für den Standort Schönefeld-Süd mit geeigneten Maßnahmen die Entwicklung in diesem Raum zu steuern und
- die Gesamtabwägung der landesplanerischen Beurteilung unter einem grundsätzlichen methodischen Mangel leide, da sie die einzelnen Standorte zu sehr im Vergleich und nicht jeden für sich allein bewerte. Auch der Standort Schönefeld-Süd hätte – jedenfalls zunächst – so geprüft werden müssen, als wenn er als einziger Standort vom Vorhabens-träger zur gutachtlichen raumordnerischen Beurteilung gestellt worden wäre.

1.2.3 Aktuelle Bewertungsgrundlagen der Raumordnung

Die im September 1995 wirksam gewordene staatsvertragliche Vereinbarung einer gemeinsamen Landesplanung für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg hat bezüglich des „Leitbildes der dezentralen Konzentration“ einen deutlichen Paradigmenwechsel mit sich gebracht.

Das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm enthält bereits im Entwurf 1995 ein eindeutiges Bekenntnis zur Bundeshauptstadt Berlin wie auch zur Landeshauptstadt Potsdam als Kerne für die Entwicklung des Gesamttraumes Berlin-Brandenburg (LEPro §§ 3, 5, 6). Die metropolitane Funktionsbestimmung soll somit ergänzt werden durch Zentren der dezentralen Konzentration außerhalb Berlins und so erst in diesem Zusammenspiel gleichwertige Lebensverhältnisse für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg ermöglichen. In diesem Zusammenhang bindet das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm Standorte für öffentliche Einrichtungen zunächst an die Bundes- oder Landeshauptstadt und richtet im zweiten Schritt den Blick auf die Zentren der dezentralen Konzentration gemäß § 10 LEPro.

Für die Entwicklung der Flughafeninfrastruktur bestimmt §19 Abs.11 LEPro⁴, dass der im Gesamttraum Berlin-Brandenburg zu erwartende Bedarf an Luftverkehrskapazitäten vornehmlich innerhalb des bestehenden Flughafensystems, insbesondere unter Verringerung der Lärmbetroffenheit möglichst auf einen Flughafen bei enger räumlicher Beziehung zum Aufkommensschwerpunkt Berlin mit kurzen Zugangswegen und unter Einbindung in das vorhandene Verkehrssystem konzentriert werden soll.

³ Steiner: Rechtsgutachten zu raumordnungs- und fachplanungsrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit der Standortfindung für den Flughafen Berlin Brandenburg International; Regensburg 1995

⁴ Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm in der Fassung vom 1. November 2003

2. Anforderungen

Nachfolgend werden die für die planerische Abwägung maßgeblichen Belange und Gesichtspunkte dargestellt. Dazu gehören insbesondere die berührten und somit gegeneinander und untereinander abzuwägenden Grundsätze der Raumordnung aus § 2 Abs. 2 ROG, dem gemeinsamen Landesentwicklungsprogramm und den gemeinsamen Landesentwicklungsplänen.

2.1 Verkehr

2.1.1 Bedarf

Verkehrspolitische Zielstellung der Bundesregierung und der Länder ist die Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage innerhalb des dezentralen Flughafensystems in Deutschland durch nachfragegerechte Entwicklung der vorhandenen Kapazitäten (vgl. Flughafenkonzept der Bundesregierung; BMVBW 2000).

Die zu entwickelnde Luftverkehrsinfrastruktur soll den im Gesamtraum Berlin-Brandenburg zu erwartenden Bedarf an Luftverkehrskapazitäten durch rechtzeitige Bereitstellung decken (vgl. § 19 Abs. 11 Satz 1 LEPro).

2.1.2 Nachnutzung bestehender Infrastrukturen

Das anzustrebende Verkehrssystem ist unter weitgehender Nutzung bestehender verkehrlicher Infrastrukturen zu entwickeln (vgl. § 19 Abs. 4 Satz 1 LEPro).

Der zu erwartende Bedarf an Luftverkehrskapazitäten soll vornehmlich innerhalb des bestehenden internationalen Flughafensystems gedeckt werden (vgl. § 19 Abs. 11 Satz 1 LEPro).

2.1.3 Konzentration auf einen Standort

Es sind Maßnahmen zur Verkehrsbündelung zu ergreifen, in die alle Verkehrsmittel und -wege einzubeziehen sind (vgl. § 19 Abs. 3 Satz 2 LEPro).

Bei der Deckung des Luftverkehrsbedarfs des Gesamtraumes Berlin-Brandenburg soll der nationale und internationale Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg möglichst auf einen Flughafen konzentriert werden (vgl. § 19 Abs. 11 Satz 2 LEPro).

2.1.4 Erreichbarkeit

Für die zu entwickelnde Luftverkehrsinfrastruktur soll eine enge räumliche Beziehung zum Aufkommensschwerpunkt Berlin mit kurzen Zugangswegen angestrebt werden (vgl. § 19 Abs. 11 Satz 3 LEPro).

Die Siedlungsentwicklung ist durch Zuordnung unterschiedlicher Raumnutzungen so zu gestalten, dass Verkehrsbelastungen verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 12 Satz 3 ROG). Es sind u.a. Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung zu ergreifen (vgl. § 19 Abs. 3 Satz 2 LEPro).

Insbesondere zum Schutz des Klimas sind alle Möglichkeiten zur Reduzierung von Emissionen, vor allem im Bereich des Verkehrs wahrzunehmen (vgl. § 33 Abs. 4 Satz 1 LEPro).

2.1.5 Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

Es ist anzustreben, die zu entwickelnde Luftverkehrsinfrastruktur in das vorhandene Verkehrssystem, insbesondere in das Schienennetz und den öffentlichen Personennahverkehr, einzubinden (vgl. § 19 Abs. 11 Satz 3 LEPro).

Mittels einer integrierten Verkehrsplanung müssen die Anforderungen, die sich aus der zentralen Lage des Raumes in Europa, insbesondere an die Gestaltung des transeuropäischen Verkehrsnetzes ergeben, gesichert werden (vgl. § 1 Abs. 3 und § 19 Abs. 1 LEPro).

2.1.6 Verlagerung von Kurzstreckenluftverkehr

Der Anteil des Kurzstreckenluftverkehrs soll zugunsten des Eisenbahnfernverkehrs erheblich verringert werden (vgl. § 19 Abs. 11 Satz 6 LEPro).

2.2 Raumstruktur

2.2.1 Leitbild

Die Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur hat auf Grundlage des raumordnerischen Leitbildes der dezentralen Konzentration zu erfolgen (vgl. § 3 Abs. 4 Satz 1 LEPro).

Standortentscheidungen für öffentliche Einrichtungen sind unter Beachtung des raumordnerischen Leitbildes zu treffen, soweit sie nicht sachnotwendig an die Bundes- oder Landeshauptstadt gebunden sind (vgl. § 3 Abs. 4 Satz 3 LEPro). Weitere Standortanforderungen an die Luftverkehrskapazitäten im Gesamttraum Berlin-Brandenburg enthält § 19 Abs. 11 LEPro.

Das raumordnerische Leitbild der dezentralen Konzentration, auf dessen Grundlage eine polyzentrische Landesentwicklung zu betreiben ist, soll einen Interessenausgleich zwischen Berlin, dem Brandenburger Teil des engeren Verflechtungsraumes sowie dem äußeren Entwicklungsraum schaffen (vgl. § 3 Abs. 1 LEPro).

Der Brandenburger Teil des engeren Verflechtungsraumes hat vorrangig Ergänzungs- und Entlastungsfunktionen für Berlin zu erfüllen. Zugleich hat er aber auch Entwicklungsaufgaben für das Land Brandenburg wahrzunehmen (vgl. § 6 Abs. 1 Satz 1 und 2 LEPro).

Berlin hat Metropolenfunktion zu erfüllen und ist als Wirtschafts-, Wissenschafts-, Kultur-, Bildungs-, Sport-, Handels-, Messe- und Regierungszentrum zu stärken (vgl. § 5 Abs. 1 Satz 1 LEPro).

2.2.2 Siedlungs- und Freiraum

Die Entwicklung der Raumnutzung soll siedlungsstrukturellen Erfordernissen Rechnung tragen (vgl. § 15 Abs. 1 LEPro).

Die Zerschneidung größerer zusammenhängender Freiräume soll vermieden werden (vgl. § 29 Abs. 3 Satz 3 LEPro).

Der Sicherung des Freiraumes ist zur langfristigen Erhaltung der natürlichen Ressourcen und zur Wahrung der Lebensqualität im engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin Priorität einzuräumen. In diesem Raum hat die Planung durch nachhaltige Freiraumsicherung den hier besonders drohenden Gefahren der Zersiedlung der Landschaft, des großräumigen Verlustes an land- und forstwirtschaftlich genutzten Böden, der Verunstaltung des Landschaftsbildes und der Beeinträchtigung durch Immissionen Einhalt zu gebieten (vgl. § 6 Abs. 3 LEPro).

Der Freiraum ist zu erhalten und seiner Bedeutung entsprechend zu sichern und funktionsgerecht zu entwickeln (vgl. § 15 Abs. 3 Satz 1 LEPro). Für den Gesamttraum wurde im LEP eV (vgl. Grundsatz 2.1.1 und Ziel 2.2.1 LEP eV) und im LEP GR (vgl. Ziel 3.2.1 LEP GR) ein vernetztes System ökologisch bedeutsamer Freiräume geschaffen. Die genannten Festlegungen zur nachhaltigen Freiraumsicherung im LEP eV konkretisieren auch die in § 6 Abs. 3 LEPro genannten Anforderungen.

Im äußeren Entwicklungsraum ist das ökologisch wirksame Freiraumverbundsystem zu sichern und in seiner Funktionsfähigkeit zu entwickeln (vgl. Ziel 3.2.1 LEP GR).

Der äußere Entwicklungsraum ist so zu entwickeln, dass sowohl seine Entwicklungspotenziale und Siedlungsstruktur als auch seine naturräumlichen Potenziale erhalten und verbessert werden. Dabei ist auch den wirtschaftlichen und sozialen Anforderungen der Land- und Forstwirtschaft Rechnung zu tragen (vgl. § 7 Abs. 1 und 2 LEPro).

Im engeren Verflechtungsraum haben die Belange von Natur und Landschaft im Freiraum mit besonderem Schutzanspruch Vorrang (vgl. Ziel 2.2.1 LEP eV).

2.2.3 Trennung von Raumnutzungen

Zur Vorsorge gegen Immissionen sind Nutzungen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und Beeinträchtigungen auf schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (vgl. § 33 Abs. 3 LEPro).

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (vgl. § 50 BImSchG).

Die Planung hat in Berlin die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass sich gegenseitig störende Nutzungen durch Umstrukturierung und Neuordnung behoben und vermieden werden (vgl. § 5 Abs. 2 Satz 2 LEPro).

2.3 Menschen

2.3.1 Lärmbetroffenheit

Der Schutz der Allgemeinheit vor schädlichen Umwelteinwirkungen, insbesondere vor Lärm ist sicherzustellen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 8 Satz 8 ROG und §§ 14 Abs. 1, 33 Abs. 1 LEPro). Vor allem in Wohnbereichen sollen bestehende Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen vermindert und neue soweit wie möglich vermieden werden (vgl. § 33 Abs. 2 LEPro).

Der zu erwartende Bedarf an Luftverkehrskapazitäten soll insbesondere unter Verringerung der Lärmbetroffenheit gedeckt werden (vgl. § 19 Abs. 11 Satz 1 LEPro).

2.3.2 Schadstoffimmissionen

Vor allem in Wohn- und Erholungsbereichen sollen bestehende Beeinträchtigungen durch Luftverunreinigungen vermindert und neue soweit wie möglich vermieden werden (vgl. § 14 Abs. 1 und § 33 Abs. 2 LEPro).

2.3.3 Havarierisiko

Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind Leben und Gesundheit der Bevölkerung zu schützen (vgl. § 14 Abs. 1 LEPro).

2.3.4 Erholung

In allen Landesteilen ist den zunehmenden Bedürfnissen nach Erholung durch Gestaltung und Sicherung auch der vorhandenen Erholungsgebiete zu entsprechen (vgl. § 31 Abs. 1 Satz 1 LEPro).

Die für die Erholung und den Tourismus geeigneten Räume sind vor Eingriffen, die die Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft nachhaltig beeinträchtigen können, zu bewahren (vgl. § 31 Abs. 3 Satz 3 LEPro).

Vor allem in Erholungsbereichen sollen bestehende Beeinträchtigungen durch Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und andere Umwelteinwirkungen vermindert und neue soweit wie möglich vermieden werden (vgl. § 33 Abs. 2 LEPro).

2.4 Umwelt

2.4.1 Natürliche Lebensgrundlagen

Die natürlichen Lebensgrundlagen sind so zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln, dass die Nutzbarkeit der natürlichen Ressourcen sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft nachhaltig gesichert werden. Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter sollen beseitigt und vermieden werden (vgl. § 14 Abs. 2 Satz 1 und 2 LEPro).

Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ist für die sparsame und schonende Inanspruchnahme der Naturgüter und eine möglichst geringe zusätzliche Versiegelung des Bodens zu sorgen (vgl. § 14 Abs. 2 Satz 3 LEPro).

Der außergewöhnlichen Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten und deren Lebensräumen ist ein hohes Gewicht bei der Abwägung konkurrierender Raumansprüche bereits in der Landesplanung beizumessen (vgl. § 29 Abs. 2 LEPro).

Die Waldfläche soll erhalten werden (vgl. § 29 Abs. 6 LEPro).

In Berlin sind bei der Planung stadttökologische Belange zu berücksichtigen (§ 5 Abs. 2 Satz 5 LEPro).

2.4.2 Schutzbedürftige Bereiche

Das System von Schutzgebieten soll erhalten und weiterentwickelt werden, wobei die Schutzgebiete in angemessener Weise für Freizeit- und Erholungsnutzung zu öffnen sind (vgl. § 29 Abs. 3 Satz 1 und 2 LEPro).

Gemäß Artikel 7 Abs. 4 des Landesplanungsvertrages sind bei der Aufstellung der Raumordnungspläne in der Abwägung auch die Erhaltungsziele oder der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes zu berücksichtigen; soweit diese erheblich beeinträchtigt werden können, sind die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes über die Zulässigkeit oder Durchführung von derartigen Eingriffen anzuwenden. Im gemeinsamen Planungsraum sind die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes landesrechtlich durch § 16 NatSchGBln und § 26e BbgNatSchG konkretisiert. Zielfestlegungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten führen können, sind unzulässig. Eine davon abweichende Zielfestlegung ist nur möglich, wenn eine Ausnahmeprüfung durchgeführt wird.

2.5 Wirtschaft

2.5.1 Wirtschaftsimpulse

Zu einer räumlich ausgewogenen, langfristig wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstruktur ist beizutragen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 9 Satz 1 ROG).

Ziel einer gemeinsamen Gewerbeansiedlungspolitik ist eine wettbewerbsfähige sowie umweltschonende und sozialverträgliche Wirtschaftsentwicklung (vgl. § 18 Abs. 1 Satz 3 LEPro). Deshalb ist es von gemeinsamem Interesse der Länder Berlin und Brandenburg, dass sich die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Unternehmen beider Länder intensivieren und Netzwerke aufgebaut werden (vgl. Begründung zu § 18 Abs. 1 LEPro).

Die Verkehrsplanung ist insbesondere auch unter Berücksichtigung der Wirtschaftsförderung am raumordnerischen Leitbild der dezentralen Konzentration auszurichten (vgl. § 19 Abs. 3 Satz 1 LEPro).

2.5.2 Entwicklungspotenziale

Zur Verbesserung der Standortbedingungen für die Wirtschaft sind in erforderlichem Umfang Flächen vorzuhalten, die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen sowie die Attraktivität der Standorte zu erhöhen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 9 Satz 2 ROG).

Mit dem Leitbild der dezentralen Konzentration ist die Qualität von Standortfaktoren zu steigern, sind zukunftsorientierte Standortbedingungen zu schaffen und Anreize für ansiedlungs- und investitionswillige Unternehmen zu bieten (vgl. § 18 Abs. 2 Satz 1 und 2 LEPro).

2.5.3 Arbeitsmarkt

Zu einem ausreichenden und vielfältigen Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen ist beizutragen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 9 Satz 1 ROG).

Die Wirtschaftsentwicklung soll für die Bevölkerung der Länder Berlin und Brandenburg eine vielfältige Ausstattung mit Arbeitsplätzen gewährleisten (vgl. § 18 Abs. 1 Satz 3 LEPro).

In ländlichen Räumen sind neben landwirtschaftlichen auch nichtlandwirtschaftliche Erwerbsmöglichkeiten im Handwerk, Gewerbe und im Dienstleistungsbereich durch ein geeignetes Standortangebot zu fördern (vgl. § 18 Abs. 5 LEPro).

3. Alternativen

3.1 Status Quo

Ohne Realisierung der Planung zur Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur des Gesamtgebietes Berlin-Brandenburg müssen die drei bestehenden Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld den Luftverkehrsbedarf langfristig decken.

Eine vollständige Ausschöpfung der technisch möglichen Kapazitäten dürfte bei den Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof nicht realisierbar sein. Damit ist von einer Verkehrsleistung von etwa 12 Mio. Passagieren pro Jahr (Pax/a) beim Flughafen Berlin-Tegel sowie von einer Steigerung auf etwa 3 Mio. Pax/a beim Flughafen Berlin-Tempelhof auszugehen. Beim Flughafen Berlin-Schönefeld ist eine Steigerung der Verkehrsleistung im Rahmen der technischen und betrieblichen Möglichkeiten auf etwa 15 Mio. Pax/a zu erwarten. Um diesen wachsenden Bedarf an Verkehrsleistungen bewältigen zu können, wären an allen drei Flughäfen bauliche Erweiterungen der Abfertigungsanlagen und die Verbesserung der landseiti-

gen Anbindung erforderlich. Insbesondere für Berlin-Tegel wäre die Erweiterung der Straßenanbindung und die Schaffung eines Schienenverkehrsanschlusses erforderlich.

3.2 Flughafensystem oder Einzelstandort

Der prognostizierte Luftverkehrsbedarf des Gesamttraumes Berlin-Brandenburg von ca. 30 Mio. Pax/a im Jahre 2023 überschreitet nicht die Größenordnung, die von einem Flughafen gedeckt werden kann.

Dem entsprechend soll gemäß § 19 Abs. 11 Satz 2 LEPro der nationale und internationale Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg möglichst auf einen Flughafen konzentriert werden.

Soweit die grundsätzliche Alternative bei der Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur eines Raumes besteht, sprechen folgende Argumente für Flughafensysteme bzw. Einzelstandorte:

Die Vorteile von Flughafensystemen sind

- Bereitstellung ausreichender Kapazitäten, wenn diese von einem einzelnen Standort nicht ermöglicht werden können,
- insgesamt kürzere Zugangswege,
- Identifikation der jeweiligen Zentren mit ihrem Flughafen.

Bei gegebener Kapazitätsanforderung sind die Vorteile von Einzelstandorten

- geringere durch den Flughafen beanspruchte Fläche,
- geringere durch den Flugverkehr v.a. durch Fluglärm beeinträchtigte Fläche,
- höhere Effektivität der Luftverkehrsinfrastruktur,
- keine Konflikte bei der Bewirtschaftung des Luftraums
- geringerer Aufwand bei der Vernetzung des Flughafens mit dem Schienen- und Straßenverkehrsnetz zur besseren Erreichbarkeit,
- bessere Bedingungen für Fluggesellschaften und Reiseveranstalter durch leichtere Koordination ihrer Aktivitäten, Konzentration logistischer Infrastruktur und damit höhere Wirtschaftlichkeit,
- Ermöglichung guter Umsteigebeziehungen.

Da das prognostizierte Luftverkehrsaufkommen – wie dargelegt – an einem Standort abgewickelt werden kann und die genannten Vorteile eines Einzelstandortes insgesamt überwiegen, werden Kombinationen mehrerer Flughafenstandorte als Alternativen zum bestehenden Flughafensystem bzw. einem Einzelstandort im Folgenden nicht mehr betrachtet.

3.3 Stadtnaher Standort

Der Siedlungsbereich Berlins füllt das Gebiet innerhalb des Berliner Autoahnringes (A 10) nicht aus. In diesem Gebiet sind bereits für den Luftverkehr genutzte und weitere Flächen vorhanden, die für die Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur grundsätzlich in Betracht kommen.

3.3.1 Ausbau bestehender Flugplätze

Ein Ausbau der im dicht bebauten städtischen Bereich gelegenen Flughäfen Berlin-Tegel bzw. Berlin-Tempelhof stellt wegen der fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten und der erheblichen Probleme in den Belangen der Trennung von Raumnutzungen, der Lärmbetroffenheit und des Havarierisikos keine sinnvolle Alternative dar. Ein Ausbau des am südlichen Stadtrand gelegenen Flughafens Berlin-Schönefeld ist angesichts gegebener Erweiterungsmöglichkeiten grundsätzlich möglich. Probleme in den Belangen der Trennung von Raumnutzungen, der Lärmbetroffenheit und des Havarierisikos bestehen auch hier, wenn auch in weit geringerem Maße als bei den innerstädtischen Flughäfen; problematisch ist auch die notwendige Inanspruchnahme von Freiraum.

3.3.2 Neubaustandorte

Der Bau eines neuen Flughafens auf einer luftverkehrlich bisher nicht genutzten Fläche erfüllt zwar nicht die Anforderung der Nachnutzung bestehender Infrastrukturen, könnte aber andere Anforderungen besser erfüllen. Größere Freiflächen, die keinem besonderen landesplanerischen Schutzanspruch gemäß LEP eV unterliegen, sind südwestlich des Autobahndreiecks Havelland und nordwestlich des Dreiecks Spreeau vorhanden. Sie sind aber fachplanerisch als Landschaftsschutzgebiet geschützt und überwiegend bewaldet.

Der Bau eines neuen Flughafens auf den vorgenannten Flächen nähme nach überschlägiger Prüfung mehr Freiraum in Anspruch als ein Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld. Ein von der Hauptwindrichtung bestimmtes Startbahnsystem würde zu in Ost-West-Richtung verlaufenden fluglärmbeeinträchtigten Bereichen führen, die in vergleichbarem Maße wie beim Standort Berlin-Schönefeld in den von Berlin radial ausgehenden Siedlungsbändern zu Lärmbetroffenheiten und einem Havarierisiko führten. Diese Betroffenheiten würden nicht wie beim Standort Schönefeld bestehende Belastungen und Risiken erweitern, sondern bisher unbelastete Siedlungsbereiche neu belasten, so dass dem planerischen Trennungsgrundsatz nicht ausreichend Rechnung getragen werden kann. Schließlich wäre für diese Neubaustandorte die Verknüpfung mit dem Straßen- und dem Schienenverkehrsnetz neu zu schaffen und mit erheblichem Aufwand sowie mit erheblichen Eingriffen verbunden.

3.3.3 Günstigste stadtnahe Alternative

Insgesamt ist unter allen Möglichkeiten für einen Einzelstandort innerhalb des Berliner Autobahnringes der Ausbau des bestehenden Flughafens Berlin-Schönefeld die günstigste Alternative. Andere stadtnahe Standortalternativen werden daher im Folgenden nicht mehr betrachtet.

3.4 Stadtferner Standort

Außerhalb des Berliner Autobahnringes gibt es umfangreiche Flächen, die für die Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur grundsätzlich in Betracht kommen. Um den Bezug zum Aufkommensschwerpunkt Berlin nicht zu verlieren, beschränkt sich die folgende Grobabschätzung auf Flächen innerhalb eines 60 km-Radius um die Mitte Berlins. In diesem Betrachtungsraum sind sowohl luftverkehrlich genutzte als auch Freiflächen vorhanden.

3.4.1 Ausbau bestehender Flugplätze

Im betrachteten Raum werden Verkehrslandeplätze und Sonderlandeplätze betrieben, die für ihre jeweiligen Aufgaben ausgebaut sind bzw. werden. Für den Ausbau zu einem internationalen Verkehrsflughafen wären eine Verlängerung der jeweils vorhandenen Start- und Landebahn, der Neubau von Abfertigungsanlagen und einer weiteren Start- und Landebahn

mit der damit verbundenen erheblichen Vergrößerung der Flughafenfläche sowie zusätzliche Aus- und Neubaumaßnahmen für die Verkehrsanbindung erforderlich.

Diese Ausbaumaßnahmen verursachen – je nach Standort – erhebliche Konflikte mit den Anforderungen zur Erreichbarkeit aus Berlin und den anderen Teilen des Gesamttraumes, zur Steuerung der Siedlungsentwicklung, zum Schutz des Freiraumes und seiner besonders bedeutsamen Freiraumfunktionen, zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und wegen ihrer relativ großen Entfernung zur Metropole Berlin zu Wirtschaftsimpulsen und Arbeitsmarkteffekten.

Hinzu treten bei östlich gelegenen Standorten Abstimmungsbedarfe wegen der Mitnutzung des polnischen Luftraumes.

3.4.2 Neubaustandorte

Keiner der möglichen Standorte außerhalb des Berliner Autobahnringes erfüllt die Anforderung der Nachnutzung bestehender Infrastrukturen. Um dennoch als Alternative für den Neubau eines internationalen Verkehrsflughafens attraktiv zu sein, sollte der Standort ausreichend dimensionierte Flächen ohne erforderliche Umsiedlungen von Dörfern bereitstellen⁵, aus Berlin und den anderen Teilen des Gesamttraumes gut erreichbar und mit regionalen Entwicklungszentren verknüpfbar sein, nur in geringem Umfang Anwohner durch Fluglärm beeinträchtigen und einem erhöhten Havarierisiko aussetzen sowie eine Beeinträchtigung schützenswerter Naturräume vermeiden.

Ein 1994 in einem Raumordnungsverfahren (ROV) geprüfter Standort in der Gemeinde Nuthe-Urstromtal nordöstlich Luckenwaldes (Sperenberg) erfüllt die genannten Anforderungen zum Teil. Problematisch ist seine eingeschränkte Erreichbarkeit aus Berlin und den anderen Teilen des Gesamttraumes und die Lage eines erheblichen Teils einer möglichen Flughafenfläche in der Gebietskulisse des im LEP GR festgelegten ökologisch wirksamen Freiraumverbundsystems. Auch eine Beeinträchtigung im Bereich einer möglichen Flughafenfläche gelegener Natura 2000-Gebiete kann nicht ausgeschlossen werden.

Ein in diesem ROV ebenfalls geprüfter, je zum Teil in den Gemeinden Jüterbog und Nuthe-Urstromtal gelegener Standort (Jüterbog-Ost) erfüllt die genannten Anforderungen ebenfalls zum Teil, ist aber wegen seiner randlichen Lage aus Berlin und den anderen Teilen des Gesamttraumes noch weniger gut erreichbar und steht in erheblichem Konflikt mit dem im LEP GR festgelegten ökologisch wirksamen Freiraumverbundsystem. Eine erhebliche Beeinträchtigung im Bereich einer möglichen Flughafenfläche gelegener Natura 2000-Gebiete ist absehbar.

3.4.3 Günstigste stadtferne Alternative

Gegenüber den überschlüssig geprüften stadtfernen Ausbauvarianten, deren Erweiterung zu erheblichen Konflikten mit benachbarten Raumnutzungen führen und die unterschiedliche Fluglärmbeeinträchtigungen und Havarierisiken verursachen, sowie gegenüber weiteren stadtfernen Neubaustandorten, erfüllt der Standort Sperenberg die Anforderungen an die Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur am ehesten.

Für den Neubau eines internationalen Verkehrsflughafens außerhalb des Berliner Autobahnringes ist kein besser geeigneter Standort als Sperenberg ersichtlich. Dieser ist daher die günstigste stadtferne Alternative. Andere stadtferne Standortalternativen werden somit im Folgenden nicht mehr betrachtet.

⁵ Bei einem Neubaustandort außerhalb des Autobahnringes ist aufgrund der relativ geringen Siedlungsdichte die Nutzung von Standorten mit Umsiedlungsbedarf nicht begründbar.

4. Darstellung und Bewertung

Zu den in Kapitel 3 herausgearbeiteten Alternativen liegen Untersuchungsergebnisse in unterschiedlicher Tiefe vor. Für den konkret geplanten Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld ist ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden, und die Auswirkungen der Ausbaumaßnahme sind detailliert ermittelt worden.

Die Auswirkungen des Betriebs der bestehenden Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld sind bekannt. Die Auswirkungen einer Verdopplung der Verkehrsleistung im Rahmen der luftrechtlichen Genehmigungen auf etwa 30 Mio. Pax/a sind für diesen Landesentwicklungsplan grob ermittelt bzw. abgeschätzt worden.

Für den Neubau eines Flughafens am Standort Sperenberg gibt es keine Investitionsabsicht, keine detaillierte Flughafenplanung und nur punktuelle Untersuchungsergebnisse. Auch ist unklar, ob bei einem Neubau am Standort Sperenberg nicht zumindest ein Flughafen des bestehenden Systems in Betrieb bliebe. Mangels einer vorgegebenen Lage des Flughafenfeldes und der Start- und Landebahnen sind auch die ermittelten Auswirkungen mit einer gewissen Unschärfe versehen. Sie sind beim Thema Lärmbetroffenheit für diesen Landesentwicklungsplan prognostiziert, bei anderen Themen aber nur grob ermittelt bzw. abgeschätzt worden.

Für die raumordnerische Bewertung der Alternativen anhand der relevanten Anforderungen reichen die ermittelten Auswirkungen aber aus. Erhebliche Abweichungen auf Grund unterschiedlicher Untersuchungstiefe sind nicht anzunehmen.

4.1 Verkehr

4.1.1 Bedarf

Zur Sicherung des Luftverkehrsstandortes Deutschland erkennen Bundesregierung und Länder die Erweiterung der Kapazitäten des vorhandenen Flughafensystems an. Zu den erforderlichen Maßnahmen gehört auch der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld als Einzelstandort. Laut Bundesverkehrswegeplan vom 2. Juli 2003 sind bei der Bedarfsfeststellung für Infrastrukturmaßnahmen an Schienenwegen, Bundesfern- und -wasserstraßen auch die Bedarfe auf Grund der steigenden Luftverkehrsnachfrage berücksichtigt, so dass auch in die Gesamtverkehrsplanung des Bundes die Entwicklung der vorhandenen Kapazitäten und – soweit örtliche und ökologische Bedingungen dies zulassen – der Ausbau der Anbindung an das Schienen- und Straßennetz integriert sind.

Die Länder Berlin und Brandenburg brauchen einen internationalen Luftverkehrsanschluss, der auch die Abwicklung interkontinentaler Verbindungen erlaubt und der den wachsenden Anforderungen entspricht. Innerhalb des deutschen Flughafensystems ist der Gesamttraum Berlin-Brandenburg als ein Raum zu betrachten, dessen luftverkehrstechnisch national und international ausgerichteter Mobilitätsbedarf bisher über das eigene Flughafensystem, bestehend aus den Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld, abgedeckt wird.

Der Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur vom Oktober 2004⁶ greift dies auf und beschreibt auch die erforderlichen Kapazitätserweiterungen für Berlin, die die Konzentration des Luftverkehrs am Standort Schönefeld zum Inhalt hat. Die Verkehrsministerkonferenz hat sich einstimmig zum Ausbau der Flughafenkapazitäten in Berlin bekannt und sieht

⁶ Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb, Initiative Luftverkehr für Deutschland, Berlin Oktober 2004

in dem Masterplan einen wichtigen Beitrag zur Gestaltung der zukünftigen Flughafeninfrastruktur.⁷

Der Bedarf der Bundeshauptstadt Berlin und der weiteren Teile des Gesamttraumes Berlin-Brandenburg besteht in einem vielfältigen Luftverkehrsangebot, das ein Umsteigen an anderen Flughäfen weitgehend entbehrlich macht und ein Passagieraufkommen von ca. 20 Mio. Pax/a ab dem Jahr 2010 und von ca. 30 Mio. Pax/a⁸ ab dem Jahr 2023 sowie ein entsprechendes Luftfrachtaufkommen bewältigt. Die Prognose des Luftverkehrsaufkommens für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg ist mit den Annahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2015 kompatibel und trägt damit der aktuellen Entwicklung Rechnung.

Der konkrete Zeitpunkt, an dem ein Aufkommen von 30 Mio. Pax/a erreicht wird, ist für die raumordnerische Beurteilung weniger relevant, zumal Landesentwicklungspläne spätestens 10 Jahre nach ihrer Aufstellung überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden sollen (Art. 8 Abs. 7 Landesplanungsvertrag).

Standort	Reales Verkehrsaufkommen ⁹					Prognose ¹⁰				
	1996	1998	2000	2002	2004	2007	2010	2015	2020	2023
Berlin-Tegel	8,37	8,88	10,34	9,88	11,05					
Berlin-Tempelhof	0,72	0,93	0,76	0,61	0,44					
Berlin-Schönefeld	1,87	1,95	2,21	1,69	3,38					
Passagiere insgesamt	10,96	11,76	13,31	12,18	14,87	17,4	19,4	23,2	27,6	30,6

Grundlage ist die Luftverkehrsprognose der Gutachter Avioplan, die im Rahmen des Planfeststellungsantrages für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld durch die Trägerin des Vorhabens vorgelegt und durch den Gutachter Intraplan Consult GmbH im Juni 2002 überprüft und bestätigt wurde.¹¹ Ein Schwerpunkt dieser Prognose ist neben eigenen Einschätzungen die Wertung und der Vergleich bestehender Prognosen anderer Unternehmen, der IATA (International Air Transport Association), von Flugzeugherstellern und anderen. Avioplan geht nach der Inbetriebnahme eines modernen Anspruchs genügenden Flughafens von einer kontinuierlich zunehmenden Dynamik der Luftverkehrsnachfrage aus.

Die angenommene Zunahme liegt mit jährlich ca. 3,5 bis 4 % Steigerung unter den allgemein prognostizierten Steigerungsraten im Luftverkehr. So gehen verschiedene Prognosen für den internationalen Luftverkehr längerfristig von einem jährlichen Wachstum des Passagieraufkommens von im Mittel 5 % und der Zunahme im Frachtaufkommen von ca. 6 % aus.

⁷ Niederschrift Verkehrsministerkonferenz, TOP 6.1, 6./7. April 2005

⁸ Prognose der PPS lt. Antragsunterlage zur Planfeststellung Band M - Kapitel 1.1 (1999). Die benannte Prognose wurde von den Gutachtern Avioplan, beauftragt durch die Berlin-Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF), in einem mehrstufigen Verfahren erstellt und berücksichtigt vorhandene Verkehrsdaten, weitere Luftverkehrsprognosen und die spezifischen Gegebenheiten in der Region Berlin-Brandenburg.

⁹ Verkehrsbericht Daten und Fakten der Berliner Flughäfen 1996-2001, Statistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) 2005

¹⁰ Prognosezahlen aus dem Planfeststellungsantrag für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band M, Kapitel 1 „Verkehrsprognose und Modellflugplan“

¹¹ Intraplan Consult GmbH: Plausibilitätsprüfung vorhandener Prognosen für die Entwicklung der Luftverkehrskapazitäten in Berlin-Brandenburg; Juni 2002