



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und
Raumordnung des Landes Brandenburg

Landesplanerische Beurteilung

Flughafen Berlin Brandenburg International

vom 16. November 1994

A ERGEBNIS DER LANDESPLANERISCHEN BEURTEILUNG

I Gesamtergebnis

Der Neubau eines Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) ist vor dem Hintergrund der beabsichtigten Schließung der Berliner Flughäfen und der damit verbundenen Entlastung des Ballungsraumes aus Sicht der Landesplanung und Raumordnung zu befürworten. Er entspricht der im Vorschaltgesetz zum Landesplanungsgesetz und Landesentwicklungsprogramm für das Land Brandenburg im § 4 (11) (VorschGLPIG) festgelegten Zielsetzung, daß in der Region südlich von Berlin ein neuer Verkehrsflughafen vorzusehen ist.

Allerdings ist die vorgesehene Dimensionierung des geplanten Flughafens mit vier Start- und Landebahnen und einem entsprechenden Flächenverbrauch nicht begründet. Der nach Auffassung der Landesplanungsbehörde zu erwartende Bedarf ist auch langfristig von einem Flughafen mit zwei Start- und Landebahnen in der ersten Ausbaustufe und einer dritten Start- und Landebahn im Endausbau zu bewältigen.

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wird festgestellt, daß die Errichtung und der Betrieb eines Flughafens Berlin Brandenburg International den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung an den Standorten Jüterbog-Ost und Sperenberg entspricht.

Die Errichtung und der Betrieb des Flughafens BBI am Standort Schönefeld-Süd entspricht dagegen den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung nicht.

Dieses Ergebnis stützt sich vor allem auf die Erkenntnis, daß der Neubau eines Flughafens am Standort Jüterbog-Ost aber auch am Standort Sperenberg mit den raumordnerischen Zielen und Grundsätzen des Landes Brandenburg unter Berücksichtigung von im einzelnen aufgeführten Maßgaben vereinbar ist, am Standort Schönefeld-Süd jedoch nicht.

Der Flughafen BBI am Standort Jüterbog-Ost bewirkt eine wesentliche Stärkung des südlichen Teils des äußeren Entwicklungsraumes. Am Standort Sperenberg stärkt er diesen Raum etwas weniger, dagegen profitiert der engere Verflechtungsraum von den ausgelösten Entwicklungen deutlich.

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen stellen sich als entscheidungsrelevant vor allem die in ihrer Gesundheit durch Lärmbelastung beeinträchtigten und gefährdeten Menschen, sowie die Inanspruchnahme von Lebensräumen der Pflanzen- und Tierwelt heraus. Die Auswirkungen des Vorhabens auf diese und alle übrigen Schutzgüter sind umfassend analysiert und bewertet und mit den Landesentwicklungsaspekten abgewogen worden.

Besonders schwerwiegend ist die erhebliche Belastung dichtbesiedelter Gebiete durch Fluglärm am Standort Schönefeld-Süd. Ein Flughafen an diesem Standort würde durch Lärmspitzen nächtliche Lärmbelastungen für über 30.000 Menschen mit sich bringen und deshalb ein Nachtflugverbot erfordern. Hinzu

kommt, daß die über den Dauerschallpegel bestimmten Lärmbelastungen tagsüber für mehr als 14.000 Menschen, auch bei umfangreichen Schallschutzmaßnahmen, die Lebensqualität erheblich beeinträchtigen. Auch bei Realisierung von nur drei Start- und Landebahnen wird die Umsiedlung der Gemeinde Diepensee sowie eine teilweise Umsiedlung von Rotberg und Teilen des Ortsteiles Glasow der Gemeinde Mahlow erforderlich. Durch Störfälle sind, bedingt durch die dichte Besiedlung in diesem Raum, gravierendere Auswirkungen als an den Standorten Jüterbog-Ost und Sperenberg zu erwarten.

Der Flughafen BBI am Standort Sperenberg wird die Rodung eines großen Waldgebietes und die Auflösung ausgewiesener und geplanter Schutzgebiete des Natur- und Landschaftsschutzes nach sich ziehen. Allerdings wird an diesem Standort ein wichtiger Entwicklungsimpuls für das Regionale Entwicklungszentrum Jüterbog/Luckenwalde zu erwarten sein. Bei der Errichtung von maximal drei Start- und Landebahnen wird die Umsiedlung der Gemeinde Schöneweide vermieden. Ein landesplanerisch positiver Effekt wird zusätzlich durch die Kopplung mit den Konversionsstandorten Wünsdorf und Kummersdorf -Gut erzielt. Die Rodung großer Waldflächen ist hier zwar ein schwerwiegender Eingriff. Dieser kann aber durch entsprechende Maßnahmen weitgehend ausgeglichen werden.

Am Standort Jüterbog-Ost ist die Inanspruchnahme von Sukzessionsflächen unumgänglich, die eine hohe Naturschutzrelevanz aufweisen. Der Flughafen BBI stärkt hier das Regionale Entwicklungszentrum Jüterbog/Luckenwalde vergleichsweise am meisten. Die erforderlichen Eingriffe in den Naturhaushalt können nur teilweise ausgeglichen werden. Ein Ersatz erscheint möglich durch den langfristigen Erhalt von annähernd gleich ausgestatteten Flächen innerhalb des nahe gelegenen ehemaligen Truppenübungsplatzes Altes Lager/Forst Zinna können die spezifischen Biotopvorkommen in dieser Region aber großflächig gesichert werden.

II Maßgaben

Unter Beachtung der folgenden Maßgaben sind die Standorte Jüterbog-Ost und Sperenberg für die Errichtung und den Betrieb eines Flughafens BBI geeignet.

1 Gemeinsame Maßgaben

- Der Flughafen ist für maximal drei Start- und Landebahnen zu planen.
- Die Freiflächeninanspruchnahme ist zu minimieren. Gleichzeitig ist das Flughafenlayout mit dem Ziel der Anpassung an ökologische und topographische Gegebenheiten sowie mit dem Ziel der Reduzierung von Eingriffen in Flächen mit hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz zu optimieren.
- Das Ausmaß der Flächenversiegelung ist auf das notwendige Maß zu beschränken.
- Vor Baubeginn ist eine Untersuchung der betrieblich notwendigen Flughafenfläche im Hinblick auf Altlasten und militärische Hinterlassenschaften durchzuführen.
- Für die an den Standorten gefundenen Kampfmittel und -stoffe sind zusätzliche Vernichtungskapazitäten und Lagermöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu schaffen.
- Gerodete Waldflächen sind je nach forstwirtschaftlichem und umweltbezogenem Wert durch Aufforstung auszugleichen. Das Maß und der Ort der notwendigen Aufforstung sind im landschaftspflegerischen Begleitplan festzulegen.
- Die Bündelung von Leitungstrassen sowie die rationelle Einfügung zusätzlich erforderlicher Anlagen in die Energieversorgungsnetze ist anzustreben. Systeme zum Einsatz regenerativer Energien sind zu bevorzugen.
- Die Realisierung der Verkehrserschließungen bis zur Inbetriebnahme ist rechtzeitig vor Baubeginn sicherzustellen.
- Die Möglichkeiten zum Transport der Baumaterialien über die Schiene sind auszuschöpfen.
- Die Belastungen und Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch den Baustellenbetrieb und Materialtransporte sind durch geeignete Maßnahmen zu minimieren.
- Der motorisierte Individualverkehr zum Flughafenstandort ist durch die gezielte Einführung von Benutzervorteilen für den öffentlichen Personenverkehr zu reduzieren.
- Luftraumnutzungseinschränkungen für bestehende Verkehrs- und Sonderlandeplätze sowie militärische Flugplätze sind mit den Betreibern abzustimmen und möglichst gering zu halten.

- Es ist sicherzustellen, daß vorhandene Einrichtungen der sozialen Infrastruktur weitergenutzt werden können. Entsprechende Beeinträchtigungen sind auszugleichen bzw. der Verlust der Einrichtung ist zu ersetzen.
- In der für den Endausbau des Flughafens ausgewiesenen Sicherheitszone 2 ist keine Siedlungstätigkeit zuzulassen. Dieser Raum ist auch von sicherheitsrelevanten Anlagen, die den erweiterten Pflichten der 12. BImSchV unterliegen, freizuhalten.
- Die An- und Abflugrouten sind so zu entwickeln, daß vorgenannte Anlagen nicht überflogen werden.
- Die Luftraumnutzung ist mit der Nutzung der Truppenübungsplätze Lehnin, Kietz und Altengrabow abzustimmen.
- Es ist sicherzustellen, daß innerhalb eines noch festzulegenden Nacht-schutzgebietes in Schlafräumen kein höherer Spitzenschallpegel als 55 dB (A) auftreten kann.
- Durch die Festlegung von Bereichen mit Siedlungsbeschränkungen ist eine weitere Zunahme der Betroffenheit durch Fluglärm zu verhindern.
- Die Lärmemissionen durch betrieblich notwendige Triebwerksprobeläufe sind durch entsprechende Maßnahmen weitestgehend zu vermindern bzw. zu vermeiden.
- Während der Bauphase sind Vorkehrungen zu treffen, um die Nachtruhe im Anwohnerbereich des Standortes zu gewährleisten.
- Es ist sicherzustellen, daß nur die für die jeweiligen Ausbaustufen benötigten Flächen beeinträchtigt werden.
- Grundwasserabsenkungen sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Außerhalb des Flughafenzaunes sollen sich keine Auswirkungen durch Grundwasserabsenkung ergeben.
- Das auf den versiegelten Flächen anfallende Regenwasser ist vorzureinigen und weitestgehend innerhalb der Flughafenfläche zu versickern.
- Es sind wassersparende Maßnahmen und getrennte interne Wasserkreislaufführungen vorzusehen.
- Der Ausbau von Gewässern ist zu vermeiden. Ein unvermeidbarer Ausbau ist natürlich zu gestalten.
- Für anfallendes Sumpfungswasser ist eine ökologisch und umwelttechnisch optimierte Ableitungskonzeption zu erarbeiten.
- Während der Bauphase des Flughafens und der Verkehrsanbindungen und für den Betrieb des Flughafens sind Maßnahmen zum Schutz und zur Sicherung betroffener Bau- und Bodendenkmale zu ergreifen.
- Der Flächenverbrauch durch Neu- und Ausbau der straßen- und schienen-seitigen Verkehrsanbindung ist zu minimieren.

- Die Zerschneidung bisher unzerschnittener oder gering zerschnittener Landschaftseinheiten ist zu vermeiden. Ist dies nicht möglich, so sind die Auswirkungen durch technische Maßnahmen zu minimieren.
- Flughafenplanung und Deponiestandortplanung des Südbrandenburgischen Abfallwirtschaftszweckverbandes sind aufeinander abzustimmen.
- Art und Umfang von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen durch einen landschaftspflegerischen Begleitplan im Planfeststellungsverfahren nachgewiesen werden.

2 Spezielle Maßgaben für die einzelnen Standorte

Sperenberg

- Das Dorf Schöneweide ist zu erhalten. Durch eine Optimierung des Flughafenlayouts sind die Beeinträchtigungen für die Gemeinde zu minimieren.
- Bei der Anbindung des Flughafens an die B 96 ist der Konversionsstandort Wünsdorf mit einzubinden.
- Der Konversionsstandort Kummersdorf Gut ist durch die Vorhabensträgerin für eine gewerbliche Nachnutzung zu sanieren.
- Der Sprengplatz des Munitionszerlegungsbetriebes ist zu verlagern.
- Das Munitionslager Münchehofe ist rechtzeitig vor Inbetriebnahme des Flughafens BBI zu schließen.
- Der Versiegelungsgrad ist durch Entsiegelung nicht mehr benötigter Flächen zu reduzieren.
- Veränderungen des Abflußverhaltens und der Wasserstände im Pichergraben und anderen naturschutzfachlich wertvollen Fließgewässern sind durch kontrollierte Zuführung von unbelastetem Wasser zu vermindern bzw. auszugleichen.
- Der Verlust hochwertiger Erholungsflächen ist auszugleichen.

Jüterbog-Ost

- Für die Inanspruchnahme der wertvollen Biotopflächen durch das Flughafengelände sind die vergleichbar ausgestatteten Naturräume auf dem Truppenübungsplatz Altes Lager/Forst Zinna langfristig und großräumig in ihrem Bestand zu erhalten.

VII Raumordnerische Gesamtabwägung

1 Allgemeine Bemerkungen

Nur durch die Errichtung und den Betrieb eines Flughafens BBI kann der zu erwartende Luftverkehrsbedarf des Raumes Berlin/Brandenburg langfristig bewältigt werden. Die Schließung der z.Z. bestehenden Flughäfen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof entlastet Berlin insbesondere von Fluglärm. Mögliche Störfälle werden beim Flughafen BBI weitaus weniger gravierende Folgen haben, als beim Weiterbetrieb der bestehenden Flughäfen.

Mit der Realisierung des Vorhabens an den jeweils untersuchten Standorten sind jedoch unterschiedliche Auswirkungen verbunden. Es wurden alle drei potentiellen Standorte im Hinblick auf raumstrukturelle Erfordernisse und raumbedeutsame Auswirkungen auf die Umwelt geprüft und bewertet. Das Vorhaben wurde an allen Standorten mit bestehenden Einrichtungen und anderen raumbedeutsamen Planungen abgestimmt.

2 Raum- und Umweltbelange

Bei allen potentiellen Standorten wurde die Übereinstimmung der Auswirkungen des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung des Landes Brandenburg überprüft. Dabei wurde im einzelnen die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen

- des raumordnerischen Leitbildes der dezentralen Konzentration des Landes,
- zur Umsetzung des Prinzips der zentralörtlichen Gliederung im Lande Brandenburg,
- zur Entwicklung der Wirtschaft,
- zur Bevölkerungsentwicklung,
- zur Entwicklung des Verkehrs,
- zur technischen Ver- und Entsorgung,
- zur Entwicklung der sozialen Infrastruktur,
- zur Konversion ehemals militärisch genutzter Flächen,
- zur Siedlungsentwicklung und zur Wohnfunktion,
- zur Entwicklung der Land- und Forstwirtschaft,
- zur Entwicklung von Erholungsfunktionen und des Tourismus,
- des Rohstoffabbaus und der Nutzung von Lagerstätten,
- zum Siedlungs- und Freiraum, sowie
- des Katastrophenschutzes und des militärischen Raumbedarfes

behandelt und bewertet.

Außerdem wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf umweltrelevante Belange untersucht. Dabei wurde im einzelnen die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Normen und Wertmaßstäben

- zum Schutz der menschlichen Gesundheit,
- zum Erhalt der Lebensgrundlagen von Tieren und Pflanzen,
- zum Erhalt des Bodens,
- zum Schutz des Grund- und Oberflächenwassers,
- zur Reinhaltung der Luft,
- zum Erhalt der klimatischen Situation,
- zum Erhalt des Landschaftsbildes und
- zum Schutz der Kultur- und sonstigen Sachgüter

behandelt und bewertet.

Die umweltrelevanten Ziele sind darauf ausgerichtet, die Umweltsituation zu erhalten bzw. zu verbessern.

Die Verwirklichung des Vorhabens verursacht negative aber auch positive Auswirkungen auf die Umwelt. Das Vorhaben ist jedoch keineswegs mit allen umweltrelevanten Zielen vereinbar. Aber auch der Betrieb der derzeitigen Verkehrsflughäfen greift Schutzgüter in erheblichem Ausmaß an. Die drei in Auswahl genommenen Standorte wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter miteinander verglichen. Derjenige Standort wurde am besten bewertet, an dem die Errichtung und der Betrieb eines Flughafens die geringsten negativen Auswirkungen verursacht.

3 Entscheidungserhebliche Belange

Entscheidungserheblich sind Auswirkungen auf Sachgebiete der Raumbelange und Umweltschutzgüter dann, wenn sie an den Standorten unterschiedliche Ausprägungen haben bzw. wenn sie für einzelne Standorte mit den Erfordernissen der Raumordnung unvereinbar sind.

Aus dem standortbezogenen Vergleich der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung ergibt sich, daß die Sachgebiete Leitbild der dezentralen Konzentration, Siedlungsentwicklung und Wohnen, Land- und Forstwirtschaft, Erholung und Tourismus, Soziale Infrastruktur sowie Katastrophenschutz entscheidungserheblich sind.

Im Bereich der Umweltbelange werden alle Schutzgüter beeinträchtigt. Insbesondere beim Schutzgut Menschen werden die Auswirkungen des Vorhabens auf gesundheitliche Aspekte stark gewichtet in die Entscheidung einbezogen.

4 Beurteilung und Vergleich der Standorte

Ziel der Beurteilung und des Vergleiches ist es, den Standort zu ermitteln, an dem die Errichtung und der Betrieb des Flughafens BBI am ehesten mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt und der mit den geringsten Eingriffen in die Umwelt verbunden ist.

4.1 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung

Die Errichtung und der Betrieb des Flughafens BBI am Standort Schönefeld-Süd ist unvereinbar mit dem raumordnerischen Leitbild der dezentralen Konzentration, während er am Standort Sperenberg diesem entspricht und am Standort Jüterbog-Ost diesem vollkommen entspricht.

Mit den Erfordernissen des Katastrophenschutzes ist der Betrieb des Flughafens BBI am Standort Schönefeld-Süd ebenfalls unvereinbar. An den Standorten Jüterbog-Ost und Sperenberg ist der Betrieb des Flughafens mit diesen Erfordernissen vereinbar.

Auch mit den Erfordernissen zur Siedlungsentwicklung und zur Wohnfunktion, zur Entwicklung der Land- und Forstwirtschaft, der Erholungsfunktion und des Tourismus´ sowie der sozialen Infrastruktur ist ein Flughafen am Standort Schönefeld-Süd unvereinbar. An den Standorten Jüterbog-Ost und Sperenberg ist ein Flughafen mit diesen Erfordernissen unter Beachtung von Maßgaben bedingt vereinbar.

Neben diesen besonders gewichtigen Kriterien enthalten auch die Sachgebiete Zentralörtliche Gliederung, Bevölkerung, Wirtschaft, Verkehr sowie Ver- und Entsorgung standortbezogene Unterschiede hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Landesplanung und Raumordnung.

Der Flughafen BBI ist an allen Standorten mit dem landesplanerischen Ziel der Konversion ehemals militärisch genutzter Flächen vereinbar. An den Standorten Jüterbog-Ost und durch die Kopplung mit dem Konversionsstandort Wünsdorf insbesondere am Standort Sperenberg würden vom Flughafen positive Effekte ausgehen.

Die Sachgebiete Rohstoffabbau und Lagerstätten sowie Militärischer Raumbedarf sind mit der Planung an allen Standorten vereinbar.

Durch den Flughafen am Standort Schönefeld-Süd werden die meisten Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung des Landes beeinträchtigt. Eine Umsiedlung von Menschen wird nur bei der Realisierung an diesem Standort erforderlich.

4.2 Umweltbelange

Hinsichtlich des Fluglärms ist an allen drei Standorten mit erheblichen Belastungen der Menschen zu rechnen. Allerdings weisen die Anzahl der betroffenen Menschen und die Art der beeinträchtigten Nutzungen sehr starke Unter-

schiede auf. Die Beeinträchtigungen am Standort Schönefeld-Süd sind so erheblich, daß sie nicht hingenommen werden können. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen in Sperenberg sind wesentlich geringer als in Schönefeld-Süd, aber höher als in Jüterbog-Ost. Verglichen mit Schönefeld-Süd erscheint jedoch die Belastung durch Fluglärm an den Standorten Sperenberg und Jüterbog-Ost als relativ tragbar.

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind am Standort Schönefeld-Süd die geringsten Auswirkungen zu erwarten. Die an den Standorten Jüterbog-Ost und Sperenberg zu erwartenden Beeinträchtigungen sind erheblich. Bei der Realisierung des Vorhabens am Standort Jüterbog-Ost ist mit einer großflächigen Inanspruchnahme naturschutzrelevanter Flächen zu rechnen. Am Standort Sperenberg würde ein großes Waldgebiet sowie Teile ausgewiesener und geplanter Natur- und Landschaftsschutzgebiete mit ihren Funktionsräumen und funktionalen Bezügen aufgelöst.

Boden wird an allen drei Standorten in Anspruch genommen. Der Flächenverbrauch ist am Standort Schönefeld-Süd am geringsten. Durch die Verkehrsstrassen sind die höchsten Beeinträchtigungen durch den Standort Jüterbog-Ost zu erwarten. In Sperenberg sind diese nur unwesentlich geringer. Beim Schutzgut Boden wird bei Beachtung des allgemeinen Minimierungsgebotes hinsichtlich der zu erwartenden Beeinträchtigungen eine Raumverträglichkeit festgestellt.

Beim Schutzgut Wasser führt die getrennte Betrachtung des Grund- und Oberflächenwassers zu unterschiedlichen Ergebnissen. Hinsichtlich der Beeinträchtigungen des Grundwassers ist am Standort Jüterbog-Ost das höchste Ausmaß zu erwarten. Es folgt Sperenberg und mit geringem Abstand Schönefeld-Süd. Die Beeinträchtigung des Oberflächenwassers ist am Standort Sperenberg eindeutig am höchsten. Es folgt Schönefeld-Süd und mit geringem Abstand Jüterbog-Ost. Die Auswirkungen auf die Oberflächenwässer sind in der Gesamtbewertung für das Schutzgut Wasser schwächer zu gewichten, als die auf das Grundwasser. Daher bleibt die Reihenfolge der Auswirkung auf das Grundwasser bestimmend. Die Auswirkungen können durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen jedoch so reduziert werden, daß eine Raumverträglichkeit erreicht wird.

Neben den entscheidungserheblichen Kriterien enthalten auch die Schutzgüter Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter standortbezogene Unterschiede, die für einen Standortvergleich von nachrangiger Bedeutung sind.

Beim Schutzgut Luft überschreiten die Grund- und die relativen Zusatzbelastungen durch den Flughafen und die Verkehrsstrassen bei den Standorten Jüterbog-Ost und Sperenberg keine Grenzwerte der TA Luft. Durch die hohe Grundbelastung am Standort Schönefeld-Süd, die punktuell bereits heute Grenzwerte der TA Luft deutlich überschreitet, sind die Auswirkungen für diesen Standort am größten. Für die Standorte Jüterbog-Ost und Sperenberg sind kaum Unterscheidungen möglich. Hier werden auch durch die Zusatzbelastungen keine Grenzwerte erreicht.

Beim Schutzgut Landschaft wird am Standort Schönefeld-Süd das geringste Ausmaß an Beeinträchtigungen hervorgerufen. An den Standorten Jüterbog-Ost und Sperenberg wird das Landschaftsbild durch das Vorhaben zwar auf unterschiedliche Art und Weise, aber in vergleichbarem Umfang beeinträchtigt.

5 Abwägung

Eine Unvereinbarkeit mit einzelnen Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung muß an allen drei Standorten festgestellt werden.

Entscheidungserhebliche Gründe beeinträchtigen vor allem die Eignung des Standortes Schönefeld-Süd. Ein Flughafen an diesem Standort ist mit dem raumordnerischen Leitbild des Landes Brandenburg (das von Berlin mitgetragen wird), mit den Erfordernissen zur Entwicklung der sozialen Infrastruktur, der Siedlungsentwicklung und zur Wohnfunktion, zur Entwicklung der Land- und Forstwirtschaft, der Erholungsfunktion und des Tourismus sowie des Katastrophenschutzes unvereinbar. Die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen von Menschen durch Fluglärm sind am Standort Schönefeld-Süd erheblich und nicht hinnehmbar.

Die Differenz der lärmbelasteten und hierdurch eventuell infarktgefährdeten Menschen zwischen den Standorten Schönefeld-Süd einerseits und Jüterbog-Ost und Sperenberg andererseits ist extrem hoch. Das Ausmaß der Beeinträchtigung am Standort Schönefeld-Süd ist weit höher zu gewichten, als die Beeinträchtigungen beim Schutzgut Tiere und Pflanzen an den Standorten Jüterbog-Ost und Sperenberg. Die erforderlichen Eingriffe in Flora und Fauna sind sowohl in Jüterbog-Ost als auch in Sperenberg erheblich. Unter Beachtung des Minimierungsgebotes und durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind sie verminderbar. Sie wiegen nicht so schwer, daß eine prinzipielle Eignung dieser Standorte in Frage zu stellen wäre.

Da ein Flughafen am Standort Schönefeld-Süd zusätzlich zu den Lärmbelastungen mit dem raumordnerischen Leitbild der dezentralen Konzentration unvereinbar ist, scheidet dieser Standort als für die Errichtung des Flughafens BBI ungeeignet aus.

Die beiden Standorte Jüterbog-Ost und Sperenberg sind für die Errichtung und den Betrieb des Flughafens BBI grundsätzlich geeignet. Die Beeinträchtigungen beim Schutzgut Tiere und Pflanzen ist bei beiden Standorten unterschiedlich, vom Ausmaß aber vergleichbar.

Die unterschiedliche Eignung der Standorte ergibt sich durch die sozioökonomisch positiven Effekte, die am Standort Jüterbog-Ost in höherer Anzahl und deutlicher erreicht werden als am Standort Sperenberg. Insbesondere ist der Flughafen am Standort Jüterbog-Ost mit dem raumordnerischen Leitbild der dezentralen Konzentration des Landes vollständig vereinbar.

Ein Weiterbetrieb und der Ausbau der bestehenden Berliner Verkehrsflughäfen ist keine Alternative zum Bau des Flughafens BBI, da hier im Kriterium der Belastung von Menschen durch Fluglärm die Betroffenheit um ein Vielfaches höher als beim Flughafen BBI am Standort Schönefeld-Süd wäre und der

Weiterbetrieb der bestehenden Flughäfen auch mit dem raumordnerischen Leitbild der dezentralen Konzentration des Landes unvereinbar ist.

6 Ergebnis

Die oberste Landesplanungsbehörde kommt bei der Abwägung der Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung zu dem Ergebnis, daß die Standorte Jüterbog-Ost und Sperenberg für die Errichtung und den Betrieb des Flughafens BBI grundsätzlich geeignet sind. Der Standort Schönefeld-Süd ist nicht geeignet.

Die Planung ist an allen Standorten mit Beeinträchtigungen verbunden. Die am Standort Schönefeld-Süd zu erwartenden erheblichen Lärmbelastungen sowie das unverhältnismäßig hohe Risiko bei Störfällen und die erforderliche Umsiedlung zweier Dörfer sind nicht ausgleichbar. Außerdem verletzt der Flughafen BBI am Standort Schönefeld-Süd das raumordnerische Leitbild der dezentralen Konzentration des Landes Brandenburg in erheblichem Maße.

An den Standorten Jüterbog-Ost und Sperenberg werden insbesondere die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes durch die Errichtung und den Betrieb des Flughafens beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen können durch Flächenreduzierung, Anpassung des Flughafenlayouts an die örtlichen Gegebenheiten und entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen bzw. gemindert werden. Hinzu kommt, daß der Flughafen BBI am Standort Sperenberg dem raumordnerischen Leitbild der dezentralen Konzentration des Landes entspricht und am Standort Jüterbog-Ost diesem vollkommen entspricht.

D ABSCHLIESSENDE HINWEISE

Rechtswirkungen und Verhältnis zum nachfolgenden Zulassungsverfahren

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist gemäß § 17 Absatz 5 Vor-schGLPIG bei allen weiteren Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens nach Maßgabe der dafür geltenden Vorschriften zu berücksichtigen.

Die landesplanerische Beurteilung hat gegenüber der Trägerin des Vorhabens und gegenüber Einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung. Sie ersetzt nicht die Genehmigungen, Planfeststellungen oder sonstige Entscheidungen nach anderen Rechtsvorschriften.

Geltungsdauer der landesplanerischen Beurteilung und Realisierung

Die landesplanerische Beurteilung gilt für die Dauer von 4 Jahren nach Ablauf des Raumordnungsverfahrens. Sie verliert ihre Gültigkeit, wenn das nachfolgende fachgesetzliche Zulassungsverfahren nicht innerhalb dieses Zeitraumes begonnen wurde. Die weitergehende Festlegung der Geltungsdauer wurde im Hinblick auf die Vielzahl der zugrundeliegenden geprüften Daten und in der Einschätzung vorgenommen, daß das nachfolgende Verfahren möglicherweise nicht in der Regelzeit beantragt werden kann.

Mitteilungspflichten

Die Trägerin des Vorhabens ist verpflichtet, die Landesplanungsbehörde über die nachfolgenden behördlichen Genehmigungs- und Zulassungsverfahren zu unterrichten sowie Beginn und Beendigung des Vorhabens mitzuteilen.

Sonstiges

Die Landesplanungsbehörde leitet die landesplanerische Beurteilung der Trägerin des Vorhabens und den Trägern öffentlicher Belange zu. Die Öffentlichkeit wird über den Abschluß und das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens durch ortsübliche Bekanntmachungen in den betroffenen Landkreisen, kreisfreien Städten, Ämtern und amtsfreien Gemeinden unterrichtet. Dabei wird auf die Möglichkeit hingewiesen, Einsicht in die Verfahrensunterlagen zu nehmen.

im Auftrag


Szidat



Rück