



Abdruck

Regierung von Oberbayern

Postzustellungsurkunde

Flughafen München GmbH
Töginger Str. 400

8000 München 87

Unser Aktenzeichen
315 F-98/0-2

Tel. Zimmer
272 1411

Datum
05.06.1987

Neuer Flughafen München;
Änderung des Plans der baulichen Anlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben Ihre Anträge geprüft und erlassen nach §§ 8 ff des Luftverkehrs-gesetzes (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl I S. 61) zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.07.1979 Nr. 315 F-98-1 (PFB) i.d.F. des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 07.06.1984 Nr. 315 F-98/0-1 (ÄPFB) folgenden

2. Änderungsplanfeststellungsbeschuß (2. ÄPFB):

1. Auf die Anträge der Flughafen München GmbH (FMG) vom 22. Juli 1986 und 22. Januar 1987 wird der im PFB in der Fassung des ÄPFB festgestellte Plan I-02b teilaufgehoben und die Änderungsfestsetzung nach Maßgabe der Tektur (3. Änderung) zum Plan I-02b festgestellt.
2. Die Auflagen, Maßgaben und Hinweise im PFB Nr. IV.5 (S. 48 ff) in der Fassung des ÄPFB Nr. A.V.2 (S. 31 ff) werden wie folgt geändert:

2.1 Nr. 5.4 des PFB erhält folgende Fassung:

"5.4 Parkpaletten (Parkhäuser) zwischen den beiden Abfertigungsgebäuden sind unabhängig von den dafür vorgesehenen Baugrenzen und Beschränkungen der Baumassen zulässig; dies gilt auch, soweit in diesem Bereich Bauflächen des PA-Bereiches für die Parkpaletten

- 2 -



(Parkhäuser) beansprucht werden. Die maximale Bauhöhe ist jedoch zu beachten. Parkgaragen sind unterhalb der Vorfahrten des Abfertigungsgebäudes und des Zentralgebäudes zulässig; sie sind gleichfalls nicht auf die zulässige Baumasse anzurechnen".

2.2 Nr. 5.5 des PFB erhält folgende Fassung:

"5.5 Innerhalb der für die Passagierabfertigung und die Allgemeine Luftfahrt, einschließlich der Zwischennutzungen, ausgewiesenen Bauflächen sind die für die Erschließung erforderlichen Straßen, einschließlich Durchfahrten, Parkplätze und Parkgaragen zulässig".

2.3 In Nr. 5.6 des PFB i.d.F. der Nr. 2.4 des APFB erhält der letzte Spiegelstrich folgende Fassung:

"- bei den jeweils auf der östlichen und westlichen Abfertigungsstange der Passagierabfertigung vorgesehene Kontrollkanzeln zur Vorfeldkontrolle bis zu einer Höhe von 31 m. Die Aufbauten auf dem Modul C südwestlich des Zentralgebäudes haben sich im übrigen auf die Höhe von 25 m zu beschränken".

3. Die sofortige Vollziehung dieses Bescheides wird angeordnet.

4. Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluß wird eine Gebühr von 4.000 DM festgesetzt. Auslagen sind in Höhe von 5 DM angefallen.

Gründe:

I.

Der Entscheidung liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die FMG hat mit Schreiben vom 22.07.1986 und vom 22.01.1987 beantragt, mehrere Änderungen der ausgewiesenen Bauflächen, der Baugrenzen, der Baumassen und der zugelassenen Bauhöhen im Plan der baulichen Anlagen (I-02b) zuzulassen.

Im wesentlichen handelt es sich um

- die Erhöhung der Abfertigungsgebäude von 15 m auf 16 m,
- die Erhöhung der Aufbauten des Moduls B von 22 m auf 25 m und des Moduls C von 27 m auf 31 m,
- die Erhöhung und Vergrößerung der Parkhäuser zwischen den Abfertigungsstangen, die Nutzungsänderung des vorgesehenen "Verwaltungsgebäudes" für Parkzwecke und die Errichtung von Parkgaragen unmittel-



Regierung von Oberbayern

- 3 -

bar unter der Vorfahrt des Abfertigungsgebäudes sowie den Parkgaragen nördlich und südlich des Zentralgebäudes,

- die Verlegung des Flughafenhotels vom Norden des Zentralgebäudes in den Süden,
- die Verlegung der Müllzentrale vom nördlichen Bebauungsband in den Norden der Passagierabfertigung Ost,
- die Verschiebung und Erhöhung des Towers von 60 m auf 80 m.

Die FMG begründet die Planänderungen wie folgt:

Wesentlich verschärfte Anforderungen an die Gebäudetechnik (wie z.B. die Kanalführungen der Entrauchungsanlagen) machten eine Erhöhung der Abfertigungsgebäude um 1 m notwendig.

Die weitere Detaillierung der Planungen im Abfertigungsbereich haben ergeben, daß die Abfertigungsstange West am besten mit 4 Knoten (statt bisher 5) genutzt werden könne. Dadurch bedingt müßten die Dachaufbauten anders als bisher angeordnet werden. Die Einsatzleitung der Deutschen Lufthansa und Teile des Restaurants würden auf dem Modul B, die zentrale Verkehrsleitung und die Vorfeldkontrolle der FMG auf dem Modul C untergebracht.

Der gestiegene Bedarf an zusätzlichen Anlagen für den ruhenden Verkehr erfordere eine Vergrößerung der Parkhäuser, die Nutzung des ursprünglich vorgesehenen "Verwaltungsgebäudes" für Parkzwecke sowie weitere Parkgaragen unter der Vorfahrt des Abfertigungsgebäudes West. Um eine möglichst gute Anbindung an die im südlichen Teil des Zentralgebäudes vorgesehenen Funktionseinrichtungen zu gewährleisten, bietet sich die Verlegung des Flughafenhotels in den Süden des Zentralgebäudes an.

Durch die Beschränkung der pneumatischen Müllentsorgung auf den Passagierabfertigungsbereich sei es zweckmäßig, die Müllzentrale aus dem nördlichen Bebauungsband in den Norden der Passagierabfertigung Ost zu verlegen.

Wegen der erforderlichen Sichtbeziehungen zu den Flugbetriebsflächen sei aus Sicherheitsgründen eine Erhöhung des Towers notwendig.

Im einzelnen wird auf die Begründung in den Antragsschreiben der FMG verwiesen.

Der Regierung hat mit Schreiben vom 07.08.1986 das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, die Bundesanstalt für Flugsicherung, das Landratsamt Erding, die Gemeinde Oberding und mit Schreiben vom 06.04.1987 den Bund Naturschutz in Bayern e.V. am Verfahren beteiligt. Der Bund Naturschutz hat sich gegen die von der Bundesanstalt für Flugsicherung geforderte Erhöhung des Towers gewandt. Ansonsten wurden Bedenken oder Einwendungen gegen die beantragten Planänderungen nicht vorgetragen.

- 4 -

Postanschrift
Postfach
8000 München 22
Vermittlung
(089) 21 76-1

Hauptgebäude
Maximilianstraße 39
8000 München 22
weitere Dienstgebäude
K = Karlstr. 48 - 50
M = Mannhardtstr. 6

Konto-Nr. 74 82 - 806
Postgiroamt München
BLZ 700 100 80

Besuchszeiten
Mo - Fr
8.30 - 12.00 Uhr
13.00 - 15.00 Uhr
oder nach Vereinbarung

Teletex
898058 regob
Telefax
(089) 21 76 914



II.

Für die Entscheidung sind folgende Gründe maßgebend:

1. Die Änderungen des Plans der baulichen Anlagen (I-02b) bedürfen nach § 8 Abs. 1 LuftVG der Planfeststellung. Den Änderungsanträgen konnte stattgegeben werden. Die Änderungsplanung ist durch flughafenbetriebliche Anforderungen gerechtfertigt. Sie hält sich noch innerhalb des Rahmens der verfolgten städtebaulichen Konzeption, ist immissionsrechtlich unbedenklich und kann aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes hingenommen werden.

1.1 Passagierabfertigung

Die Erhöhung der bisher zulässigen Bauhöhe der Passagierabfertigungsgebäude (von 15 m auf 16 m) ist wegen der gestiegenen Anforderungen an die interne Gebäudetechnik (wie z.B. der Kanalführung zur Entrauchung des Abfertigungsgebäudes) und des dadurch veranlaßten Raumbedarfs (Deckenspiegel) erforderlich. Im Verhältnis zur bisherigen Gebäudekonzeption fällt die geringfügige Anhebung der Gebäudehöhen und die daraus resultierende Vermehrung der Baumassen nicht ins Gewicht. Wesentliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind nicht zu befürchten, zumal durch geeignete landschaftsgestaltende Maßnahmen (Nr. A.V.1.1 des ÄPPFB) die Einbindung der Hochbauten in die Umgebung gesichert ist und dadurch der nachteilige optische Eindruck des langgestreckten Abfertigungsgebäudes gemildert wird.

Flughafenbetriebliche Gründe erfordern die zugelassene Erhöhung der Module B und C. Für die Vorfeldkontrolle der FMG auf dem Modul C wird eine Höhe von 31 m benötigt, um die ungehinderte Sicht auf die Rollbrücken und das Vorfeld zu ermöglichen und damit einen ordnungsgemäßen und sicheren Flughafenbetrieb zu gewährleisten. Die restlichen Aufbauten auf dem Modul C benötigen nach den Angaben der FMG nur eine Höhe von 25 m; die Bauhöhe war deshalb insoweit auf diese Größe zu beschränken (s. 2.3 des Tenors). Ähnliches wie für die Vorfeldkontrolle der FMG gilt für die Einsatzleitung der Deutschen Lufthansa auf dem Modul B, die für die operationelle Steuerung des Lufthansapersonals und Gerätes auf dem Vorfeld zuständig ist. Die zugelassene Höhe von 27 m ermöglicht die volle Einsehbarkeit auch des gebäudenahen Vorfeldes. Durch die Unterbringung von Teilen des Restaurants auf dem Modul B (Aussichtsrrestaurant) läßt sich dessen Attraktivität steigern, ohne daß dieser Lösung durchgreifende Nachteile entgegenstehen.

Mit den zugelassenen Dachaufbauten auf den Modulen B und C bleiben die bisherigen Höhenbeschränkungen des Passagierabfertigungsgebäudes im wesentlichen erhalten. Die Aufbauten sind in ihren Ausmaßen nicht so ausgeprägt, daß sie den Gesamteindruck der Passagierabfertigung gegenüber der bisherigen Konzeption erheblich verändern würden.



1.2 Parkhäuser, Parkgaragen

Der Bedarf an zusätzlichen Anlagen für den ruhenden Verkehr ist gegenüber der bisherigen Planung gestiegen. Wegen des schwierigen Weitertransports der Fluggäste mit der Flughafen-S-Bahn lassen sich die ursprünglich am Haltepunkt West vorgesehenen Parkplätze nicht im vorgesehenen Umfang verwirklichen. Außerdem haben die Mieter von Flughafeneinrichtungen und die Mietwagenunternehmen einen verstärkten Bedarf an Stellplätzen angemeldet. Schließlich lassen es die Erfahrungen mit dem zunehmenden PKW-Anteil beim Flughafen München-Riem - unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Standortbedingungen - angezeigt erscheinen, beim neuen Flughafen zusätzliche Anlagen für den ruhenden Verkehr vorzusehen. Insgesamt werden mehr als 8.000 Stellplätze benötigt, die die Schaffung neuer Parkeinrichtungen und die Erweiterung der bisher für Parkzwecke vorgesehenen Anlagen in unmittelbarer Nähe der Passagierabfertigung erfordern.

Die neugeplanten Parkgaragen Süd und Nord liegen unmittelbar unter der Vorfahrt des Abfertigungsgebäudes West und beeinflussen die Strukturen der Passagierabfertigungsanlage nicht. Sie ersetzen lediglich die bisher vorgesehenen aufgeschütteten Vorfahrten. Wie in Nr. 2 des verfügbaren Teils klargestellt wird, sind die Parkgaragen nicht auf die zulässige Baumasse anzurechnen (s. § 21 a BauNVO). Ähnliches gilt für die nördlich und südlich des Zentralgebäudes unter den dortigen Vorfahrten anzuordnenden Parkgaragen.

Die bisher für das "Verwaltungsgebäude" festgesetzte Baufläche kann für Parkzwecke genutzt werden. Die dort vorgesehenen Büroflächen werden in den vorhandenen Flughafenbauten (Abfertigungs-, Zentral- und Betriebsgebäude im nördlichen Bebauungsband) untergebracht.

Wegen ihrer größeren Höhe und Breite führen die nunmehr zugelassenen Parkhäuser zwischen den Abfertigungsstangen zwar zu einer deutlichen verstärkten Bebauung des zwischen den Achsen der Passagierabfertigung liegenden Geländes. Sie fügen sich aber immer noch in die städtebauliche Konzeption des Flughafens ein. Die städtebauliche Konzeption des Zentralbereichs (s. PFB, S. 568) mit dem modularen Aufbau der Passagierabfertigung, dem Zentralgebäude und dem Ringstraßensystem bleibt erhalten und bestimmt weiterhin das Erscheinungsbild des Flughafens. Die Parkhäuser verschwinden auch mit den zugelassenen Ausmaßen immer noch zwischen den Abfertigungsstangen und werden auch weiterhin in den geräumigen Sichtbeziehungen vom Zentralgebäude überragt. Im übrigen geht bereits der Planfeststellungsbeschluß davon aus, daß der Zwischenraum zwischen den Abfertigungsstangen für Zwecke des ruhenden Verkehrs bestimmt ist und vernünftigerweise hierfür auch nutzbar gemacht werden kann. Aus diesem Grund waren bisher schon Parkpaletten unabhängig von den festgesetzten Baugrenzen und Baumassen zulässig (s.



PFB, Nr. IV.5.4, S. 48, 568). Wenn auch die Freiflächen durch die flughafenbetrieblich notwendigen Parkhäuser verringert werden, so bleibt dennoch genügend Raum, in dem durch geeignete grünordnerische Maßnahmen die landschaftliche Einbindung der Parkhäuser verwirklicht werden kann. Auf die vorgesehenen Grünordnungsmaßnahmen wird deshalb im Rahmen des Zustimmungsvorbehalts dieser Maßnahmen (s. APFB, Nr. A.V.1.1, S. 29, 30) zu achten sein.

1.3 Flughafenhotel

Die Verlegung des Hotels in den Süden des Zentralgebäudes, die dadurch bedingte Verschiebung der Baugrenzen nach Süden und die Anpassung der Baumassenfestlegung sind zulässig.

Durch die Verschiebung lassen sich organisatorische Vorteile in der Anbindung des Hotels an die auf der Südseite des Zentralgebäudes liegenden Funktionseinrichtungen (wie z.B. die Technikzentralen und den Gepäckkanal) erzielen. Außerdem ergeben sich Verbesserungen für die Organisation von Serviceeinrichtungen in der Zentralhalle des Zentralgebäudes. So können beispielsweise die Büroflächen der Mietwagenunternehmen direkt den Bereitstellplätzen der Mietwagen im Norden des Zentralgebäudes zuordnet werden. Die ausgewiesenen Bauflächen sind so bemessen, daß auch noch Raum für spätere Erweiterungen des Flughafenhotels bleibt. Nachteilige Auswirkungen ergeben sich durch die Verlegung nicht. Insbesondere wird der Sichtkontakt sowohl vom Tower als auch von der Vorfeldkontrolle auf die Flugbetriebsflächen nicht behindert.

Im übrigen ist nochmals (s. APFB, S. 177) klarzustellen, daß innerhalb der Nutzungsart "PA" (Passagierabfertigungsanlagen) die Errichtung und der Betrieb eines Hotels zulässig sind.

1.4 Müllzentrale

Der Verlegung der Müllzentrale aus dem nördlichen Bebauungsband in den äußersten Norden des künftigen Abfertigungsgebäudes Ost und der damit verbundenen geringfügigen Ausweitung der Baugrenzen nach Norden konnte entsprochen werden.

Die FMG hat im Zuge ihrer Detailplanungen das System des pneumatischen Mülltransports auf den Passagierabfertigungsbereich, einschließlich des Zentralgebäudes, beschränkt. Das nördliche und südliche Bebauungsband ist nicht mehr an dieses System angeschlossen. Der dort anfallende Müll wird gesondert gesammelt und beseitigt. Es ist deshalb sinnvoll, vor allem um sich die aufwendige Zuleitung des Systems in das nördliche Bebauungsband zu ersparen, die Müllzentrale im Norden der Abfertigung Ost zu situieren.

Anlage und Betrieb der Müllzentrale am neuen Standort führen bei plangemäßer Ausführung zu keinen schädlichen Umwelteinwirkungen,



aber auch nicht zu sonstigen Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft. Die Standortänderung der Müllzentrale läßt, zumal sich die Emissionsverhältnisse nicht ändern, keine zusätzlichen oder anderen Immissionen erwarten. Es handelt sich nämlich bei den Müllentsorgungsanlagen um ein geschlossenes System, bei dem der Müll von den Müll eingabestationen zur Müllzentrale transportiert und dort mit dem Ziel der wirtschaftlicheren Lagerung und Weiterbeförderung in die Müllcontainer eingepreßt wird. Nach Eingabe des Mülls in einer der Müll eingabestationen kommt der Müll mit der Umgebung nicht mehr in Berührung. Mit der in Feinfiltern gereinigten Mülltransportluft gelangen nur ganz geringe Mengen Müllstaub (unter 360 g/h) aus der Müllzentrale in die Umgebung. Im Hinblick auf die Lärmemissionen hat die Müllzentrale nur untergeordnete Bedeutung. Nachteilige Auswirkungen sind somit aus der Sicht des Immissionsschutzes und der Abfallbeseitigung nach wie vor durch das vorgesehene System des geschlossenen Mülltransports nicht zu erwarten. Aus diesem Grund bestehen auch gegen die Standortveränderung der Müllzentrale keine Bedenken. Der neue Standort konnte deshalb planungsrechtlich zugelassen werden. Über die Planfeststellung hinaus ist - abgesehen von der noch notwendigen bauordnungsrechtlichen Behandlung (s. § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG) - eine weitere behördliche Gestattung für die Müllzentrale nicht erforderlich. Im Baugenehmigungsverfahren bleiben bauordnungsrechtliche Anforderungen an die konkrete Ausführung der Anlage, einschließlich dem Schutz gegen Einwirkungen (Art. 16 BayBO), möglich. Städtebaulich kommt der Müllzentrale nur untergeordnete Bedeutung zu. Die für die Passagierabfertigung Ost zugelassene Bauhöhe wird nicht überschritten. Die bisher zulässige Baumasse bleibt unverändert. Gegenüber dem langgestreckten Baukörper der Passagierabfertigungsanlage fällt die Müllzentrale mit ihren verhältnismäßig geringen Ausmaßen kaum ins Gewicht.

1.5 Tower

Die Erhöhung des Towers (mit technischen Aufbauten) von 60 m auf 80 m über Vorfeldniveau und die Verschiebung des Standortes um ca. 45 m nach Südosten sind zulässig.

Gewichtige flughafenbetriebliche Gründe erfordern die erlaubte Erhöhung des Towers um insgesamt 20 m. Bei dieser Höhe verbessert sich - wie eine Simulation durch die Bundesanstalt für Flugsicherheit ergeben hat - die für die Sicherheit des Flugbetriebs bedeutsame Horizontalsicht (Helligkeitskontrast bei Anflügen) und die Schwellensicht, also die Erkennbarkeit von Flugzeugen im Schwellenbereich (den inneren und äußeren Parallelrollbahnen, den Rollbahnhaltelinien und der Holding-Bay) ganz erheblich. Außerdem wird die bedenkliche Sichtschattung auf das Rollbahnsystem, vor allem im Bereich nördlich und südlich der Passagierabfertigung



weitestgehend verhindert. Diesen sicherheitlichen Belangen war der Vorrang gegenüber den mit der Erhöhung verbundenen städtebaulichen Nachteilen, den vom Bund Naturschutz vorgetragenen negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild sowie der nachteiligen Beeinflussung der Kulturlandschaft des Freisinger Dombergs einzuräumen.

Um die modulare Erweiterbarkeit des Zentralgebäudes im Bedarfsfall nicht zu behindern, wurde die Verschiebung des Tower-Standorts zugelassen. Im übrigen waren bereits nach den Regelungen der Planfeststellung (ÄPFB, Nr. A.V.2.6, S. 33) technisch bedingte Standortverschiebungen des Towers geringen Ausmaßes zulässig.

2. Sofortige Vollziehung

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung dieses Bescheides ist sowohl im öffentlichen als auch im überwiegenden Interesse der FMG geboten. Die Gründe, die die Regierung veranlaßt haben, den PFB und ÄPFB für sofort vollziehbar zu erklären (PFB, S. 611 ff, ÄPFB, S. 188 f), sind auch für diese Anordnung maßgeblich. Das öffentliche und das überwiegende Interesse der FMG haben Vorrang gegenüber den Interessen der Kläger an der aufschiebenden Wirkung ihrer Klagen, um den sofortigen Bau und damit die unverzügliche Inbetriebnahme des neuen Flughafens München sicherzustellen. Unverändert fordern Sicherheitsbelange und Gründe des Lärmschutzes die dringende Auflösung des Flughafens München-Riem und seinen Ersatz durch den planfestgestellten Flughafen. Die umgehende Verwirklichung des neuen Flughafens ist auch deswegen notwendig, weil der bestehende Flughafen München-Riem zur Bewältigung des weiter steigenden Verkehrsaufkommens nicht ausreichen und damit nicht mehr in der Lage sein wird, seinen Aufkommensbereich nachfragegerecht zu versorgen.

3. Kostenentscheidung

Das Änderungsplanfeststellungsverfahren ist kostenpflichtig (§ 1 Abs. 1 LuftKostO). Kostenschuldner ist als Antragstellerin die FMG (§ 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG). Nach Abschnitt V Nr. 7a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostO wurde, da es sich um ein Änderungsverfahren handelt, nur eine Teilgebühr von 4.000 DM festgesetzt. Die Auslagen ergeben sich aus den Kosten für die Postzustellungsurkunde.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 8000 München 34, erheben. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen, ferner

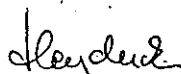


Regierung von Oberbayern

- 9 -

sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

I.A.


Heyduck
Regierungsdirektor

Anlagen

1 Plan

1 Kostenrechnung