

Entwurf

Az. 315F-98/0-11

München, 13.02.1990

Neuer Flughafen München;
Änderungsplanfeststellung für das Abfertigungsgebäude Sicherheitsgefährdete Flüge (SGF-Terminal) und die wasserrechtliche Eignungsfeststellung für Teile der Enteisungsanlage der Rollbrücke Nord-West

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG), Töginger Str. 400, 8000 München 87 vom 10.08.1989 und vom 01.12.1989 erläßt die Regierung von Oberbayern nach § 8 ff Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl I S. 61) zum Planfeststellungsbeschuß vom 08.07.1979, Az.: 315F-98-1 (PFB 1979) i.d.F. des 1. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 07.06.1984, Az.: 315F-98/0-1 (ÄPFB 1984), zuletzt geändert durch 10. Änderungsplanfeststellungsbeschuß vom 29.01.1990, Az.: 315F-98/0-10, (10. ÄPFB) folgenden

11. Änderungsplanfeststellungsbeschuß

A. Verfügender Teil

I. SGF-Terminal

1. Die Änderung des Plans "Plan der baulichen Anlagen" (I-02b) wird gemäß dem Plan "Tektur zu Plan I-02b Abfertigungsgebäude Sicherheitsgefährdete Flüge" vom 10.08.1989 festgestellt.
2. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen ("Auflagen, Maßgaben, Hinweise") zum Plan der baulichen Anlagen in Nr. IV.5 des PFB werden wie folgt geändert:
 - 2.1 In Nr. 5.9 ("Bezugshöhenlagen") wird folgende weitere Festsetzung angefügt:

"- Abfertigungsgebäude SGF 447,00 m ü.NN."
 - 2.2 Für den Fall, daß die bisherige planerische Festsetzung "Zwischennutzung AL" fortgilt, bleibt die nachträgliche Aufnahme von Auflagen baulicher, technischer, personeller und organisatorischer Art vorbehalten, um die Sicherheit des SGF-Terminals im Hinblick auf die räumliche Nähe der Anlagen der Allgemeinen Luftfahrt zu gewährleisten.

3. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen mit Auflagen in Abschnitt V des PFB 1979 (i.d.F. des Abschnitts A.VIII des ÄPFB 1984, zuletzt geändert durch Abschnitt A.III des 9. ÄPFB) werden wie folgt geändert:
 - 3.1 Zu Nr. V.6 (Bewilligung zum ständigen Aufstauen... des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke)
 - 3.1.1 Der Aufzählung in Nr. 6.1 wird folgendes Bauwerk angefügt:

"Abfertigungsgebäude Sicherheitsgefährdete Flüge"
 - 3.1.2 Nr. 6.1, letzter Absatz erhält folgende Fassung:

"Der Bewilligung liegen die Pläne D 1a/F 6.1a-92, -92a, Tektur zu Plan D 1a/F 6.1a-92a Rampengeräte, Tektur zu Plan -92a Abfertigungsgebäude Sicherheitsgefährdete Flüge, -92b, Tektur zum Planausschnitt -92b Sende-Anlage, Tektur zum Planausschnitt -92b ASR Süd, Lageplan Hydrantenleitung und Pits (Registrier-Nr. 011507/10) zugrunde."
 - 3.2 Zu Nr. V.7 (beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser)
 - 3.2.1 Der Erlaubnis in Nr. 7.1.1 wird folgendes Bauwerk angefügt:

"Abfertigungsgebäude Sicherheitsgefährdete Flüge"
 - 3.2.2 Nr. 7.1.1, letzter Absatz erhält folgende Fassung:

"Der Erlaubnis liegen die Pläne D 1a/F 6.1a-92, -92a, Tektur zu Plan D 1a/F 6.1a-92a Rampengeräte, Tektur zu Plan -92a Abfertigungsgebäude Sicherheitsgefährdete Flüge, -92b, Tektur zum Planausschnitt -92b Sende-Anlage, Tektur zum Planausschnitt -92b ASR Süd, -104a bis einschließlich -115a; Lageplan Hydrantenleitung und Pits (Registrier-Nr. 011507/10); E 2-04a, -05a, -06a, -10, -15, -16 und -17 zugrunde."
- II. Wasserrechtliche Eignungsfeststellung für Teile der Enteisungsanlage bei der Rollbrücke Nord-West
1. Eignungsfeststellung
- Die Eignung des Abfüllplatzes und des Auffangraumes der Enteisungsanlage für die Rollbrücke Nord-West wird gemäß § 19 h Abs. 1 WHG festgestellt.

2. Grundlagen der Eignungsfeststellung

- Antrag der FMG vom 01.12.1989 Nr. HP-Ra/Eb 84:130, Schreiben der FMG vom 20.09.1989 Nr. TWA-Gr/St 279.555 und vom 20.07.1989 Nr. HP-Ra/Eb mit folgenden Unterlagen der Firma Boschung Mecatronic AG vom 10.04.1989
 - Beschreibung der Enteisungsanlage
 - Führung der Druckrohre; Plan Nr. 445 0010
 - Führung der Druckrohre; Plan Nr. 445 0011
 - Tanklager; Plan Nr. 332 0020
 - Auslegung des Tanklagerraumes; Plan Nr. 445 0021
 - Detail Sprühventil-Kasten; Plan Nr. 445 0022
 - Führung der Druckrohre/Detail; Plan Nr. 445 0023
 - Detail Meßstation; Plan Nr. 445 0024
 - Detail Meßstation (Variante); Plan Nr. 445 0025
- Gutachten des Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft vom 16.11.1989 Nr. 32-4563-714

3. Nebenbestimmungen

Die Auflagen, Maßgaben und Hinweise im PFB Nr. IV. (S. 39 ff) werden wie folgt ergänzt:

Nach Nr. 13 (Flugbetriebsstoffversorgung - 5. APFB) wird folgende Nr. 14 angefügt:

- 14. Weitere Betriebsanlagen
- 14.1 Enteisungsanlage für die Rollbrücke Nord-West
- 14.1.1 Allgemeine Anforderungen

Für Bau, Betrieb und Überwachung der Anlage gelten die Anforderungen der Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen

wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben (Anlagen- und Fachbetriebsverordnung - VAWSF) und die hierzu ergangenen Vollzugsbekanntmachungen. Andere Vorschriften, insbesondere die des Bau-, Immissionschutz- und Gewerberechts, bleiben hiervon unberührt.

14.1.2 Lagerbehälter

Für die Lagerbehälter mit dem Prüfzeichen PA-VI 311.107 gelten die besonderen Maßgaben des erteilten Prüfbescheides.

14.1.3 Eigenüberwachung, Betriebsvorschriften

14.1.3.1 Der Betreiber hat

- die Dichtheit der Anlage und
- die Funktionsfähigkeit aller technischen Schutzvorkehrungen und Sicherheitseinrichtungen ständig zu überwachen.

14.1.3.2 Die Lager- und Betriebsräume sind arbeitstäglich zu kontrollieren.

14.1.3.3 Der Betreiber hat die oberirdischen Betriebsrohrleitungen aus HDPE wöchentlich auf Dichtheit und Funktionsfähigkeit der Sicherheitseinrichtungen zu untersuchen.

14.1.3.4 Der Betreiber hat die unterirdischen Druckleitungen der Taumittelsprühanlagen (zwei Druckrohrleitungskreise) jährlich durch einen Fachbetrieb nach § 19 I Abs. 1 WHG auf Dichtheit überprüfen zu lassen. Die Dichtheit der Rohrleitungen ist mit dem 1,3-fachen zulässigen Betriebsüberdruck zu prüfen.

14.1.3.5 Für die Eigenüberwachung der Anlage, insbesondere der Kontrolle der Lagerbehälter, Auffangräume und Betriebsrohrleitungen und zur Beseitigung von ausgelaufenen wassergefährdenden Stoffen sind verbindliche Betriebsanweisungen aufzustellen. In den Betriebsanweisungen ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß sämtliche Betriebsvorgänge nur unter Aufsicht sachkundigen Personals durchgeführt werden dürfen (Füllen, Entleeren, Mischen).

- 14.1.3.6 Über die im Rahmen der Eigenüberwachung durchgeführten Kontrollen und Prüfungen ist Buch zu führen.
- 14.1.4 Prüfungen durch Sachverständige
- Die gesamte Anlage ist vor Inbetriebnahme von einem Sachverständigen nach § 11 Nr. 1 VAWSF auf ihren ordnungsgemäßen Zustand überprüfen zu lassen.
- 14.1.5 Prüfzeichenpflicht
- Für die Füll- und Entnahmeleitungen aus HDPE im Funktionsbereich Lagern ist eine Ausnahme von der Prüfzeichenpflicht gemäß § 2 Abs. 4 PrüfZV erforderlich.
- III. Die gegen das Änderungsvorhaben SGF-Terminal erhobenen Einwendungen wurden zurückgewiesen.
- IV. Die sofortige Vollziehung dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.
- V. Die Unternehmerin (FMG) trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluß werden Gebühren von 8.000 DM und Auslagen in Höhe von 827 DM erhoben.

B. Sachverhalt

I. SGF-Terminal

1. Die FMG hat mit Schreiben vom 10.08., 29.08., 08.09., 27.10.1989 und 17.01.1990 beantragt, den Plan zur Ausweisung einer Baufläche für ein "Abfertigungsgebäude Sicherheitsgefährdete Flüge" (SGF-Terminal) und einer Verkehrsfläche Straßenverkehr (Personalparkplatz und Anfahrt) auf der Ostseite des Zentralbereichs festzustellen. Außerdem hat die FMG die Feststellung des geänderten Lageplans mit Bauwerken im Grundwasser beantragt. Der Antrag betrifft auch die wasserrechtlichen Gestattungen und die sofortige Vollziehung des Beschlusses.

2. Das betreffende Gelände liegt größtenteils im Bereich der "Zwischennutzung AL" (s. APFB 1984, S. 130 ff). Gemäß der bisherigen Planung (vgl. APFB 1984, S. 132) soll die vom Tekturplan SGF umfaßte Fläche der provisorischen Unterbringung der Allgemeinen Luftfahrt dienen (Unterstellhalle, Unterstellboxen, Vorfeld- und Abstellpositionen für Kleinflugzeuge).

3. Das SGF-Terminal soll am nördlichen Rand des Vorfelds Ost, ca. 1/2 km vom Passagierabfertigungsgebäude West entfernt errichtet werden. Das geplante Gebäude weist eine Länge von ca. 160 m, eine Breite von ca. 60 m, eine Dachhöhe von ca. 10 m und eine Maximalhöhe von ca. 15 m im Bereich der beiden Lüftungszentralen auf. Das Gebäude soll teilweise unterkellert werden. Im Untergeschoß ist hauptsächlich ein großer Gepäckkanal mit zwei Rampenzufahrten vorgesehen. Die Aufzugsunterfahrten als tiefste Bauteile (UK 440,30 m ü.NN.) werden bis in das Grundwasser reichen. Die Bruttogeschoßfläche wird 13.600 m² betragen. Im Abfertigungsgebäude SGF sollen fünf voneinander getrennte Abfertigungsbereiche für Abflug und Ankunft errichtet werden. Außerdem sollen die Büros der betreffenden Luftfahrtunternehmen, die Diensträume für Sicherheitspersonal, Polizei sowie Zoll und außerdem die Technikräume untergebracht werden. Die Außenwand auf der Westseite soll in 60 cm starkem Stahlbeton ausgeführt werden. Die landseitige Verkehrserschließung soll von Westen her über das Straßensystem der zentralen Zone erfolgen. An der Eingangsseite des SGF-Terminals ist eine Kfz-Zufahrt ohne Parkplätze vorgesehen. Nach Westen hin wird der Anfahrtsbereich durch eine Sprengstoffbarriere in Form eines ca. 3,5 m hohen, begrünten Erdwalls abgeschottet. Zwischen dem Wall und den Parkhäusern der zentralen Zone soll ein ca. 3,6 ha großer Personalparkplatz mit ca. 500 Stellplätzen angelegt werden. Für Fußgänger soll ein Fahrsteig (PTS-Trasse) installiert werden, der das Abfertigungsgebäude SGF, das Hotel, das Mietwagencenter, das Parkhaus Nord und das Modul A der Abfertigungsspanne West (Terminal 1) miteinander verbinden wird. Dem Abfertigungsgebäude SGF soll auf der Ostseite ein eigenes Vorfeld mit drei Abstellpositionen zugeordnet werden, die bis zu dem 180 m entfernten linken Rollweg reichen.

4. Die FMG hat den Antrag folgendermaßen begründet:
Die Unternehmer von Verkehrsflughäfen seien gesetzlich zur Sicherung des Flughafenbetriebs verpflichtet, u.a. hätten sie abgesicherte Kontrollbereiche für die Passagier- und Gepäckabfertigung vorzuhalten. Für Flüge in

oder aus Krisengebieten und für die Abfertigung von Flügen ständig oder aktuell bedrohter Luftfahrtunternehmen beständen besondere Anforderungen. So sei es notwendig, die betreffenden Passagiere und deren Reisegepäck schon vor dem Check-In außerordentlich genau auf verdächtige Gegenstände hin zu untersuchen. Die besondere Abfertigungssystematik bedinge einen beträchtlichen Platzmehrbedarf gegenüber einem normalen Terminal. So seien zahlreiche zusätzliche Kontrollstände, Schalter und umfangreiche Stauräume erforderlich. Hinzu käme, daß wegen der Abschottung der einzelnen Abfertigungsbereiche untereinander die Fluggäste für einen bestimmten Flug jeweils separat als geschlossene Gruppe abgefertigt sollen, so daß die Service-Einrichtungen wie z.B. Kiosk, Cafe und Sanitäreinrichtungen mehrfach vorzuhalten seien.

Der Bau des SGF-Terminals werde im wesentlichen oberhalb des Grundwasserniveaus erfolgen. Die Baugrube werde nur im Bereich der Aufzugsunterfahrten in das Grundwasser reichen. Hierfür bedürfe es lediglich einer örtlich und zeitlich eng begrenzten offenen Bauwasserhaltung mit anschließender Versickerung in nächster Nähe. Die Entwässerung des Abfertigungsgebäudes, des Vorfelds und der landseitigen Verkehrsflächen werde über das differenzierte flughafeninterne Kanalisationsnetz (Mischwasser/Regenwasser) erfolgen. Die Führung der Abwasserkanäle sei in dem betreffenden Tekturplan ausgewiesen.

Das SGF-Terminal diene allein der Abfertigung von Flügen unter besonderen Sicherheitsbedingungen und sei zur Abfertigung normaler Flüge nicht geeignet. In Anbetracht der langwierigen Abfertigungsprozedur von ca. 4 Stunden pro Abflug und Abfertigungsbereich und in Anbetracht der geringen Anzahl solcher Flugbewegungen - zur Zeit rechnet man mit höchstens 1.000 Passagieren bei einem halben Dutzend Flügen pro Tag - werde durch das Abfertigungsgebäude SGF keine nennenswerte zusätzliche Passagierabfertigungskapazität geschaffen, geschweige denn eine Übersteigerung der zugelassenen Flughafengesamtkapazität bewirkt. Für den Normalbetrieb sei das SGF-Terminal auch nicht hilfsweise vorgesehen; außerdem wäre in den beengten Sicherheitsbereichen eine Massenabfertigung ohnehin nicht möglich.

Es sei weder zusätzlicher Fluglärm noch zusätzlicher Bodenlärm zu erwarten. Das Vorfeld des SGF-Terminals sei Teil des bereits planfestgestellten Vorfelds Ost. Die Rollbewegungen und sonstigen lärmrelevanten Aktivitäten

in diesem Bereich seien bereits bei den Bodenlärmuntersuchungen zur Planfeststellung berücksichtigt worden.

Die Standortfestlegung habe man aufgrund der mittlerweile realisierten Planung für das Terminal West und des neuen Konzepts für das Terminal Ost sowie Vorfeld Ost getroffen. Die Unterbringung des Abfertigungsgebäudes SGF im fertiggeplanten Terminal West sei aus Platz- und Funktionsgründen praktisch unmöglich gewesen, zumal das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und das Bayer. Staatsministerium des Innern eine separate Abfertigung in einem besonders gesicherten und abgeschirmten Gebäude gefordert hätten. So habe man zunächst erwogen, das SGF-Terminal ungefähr in die Mitte der bereits für das Terminal Ost planfestgestellten Baufläche ("PA") zu plazieren. Hiervon sei man aber abgekommen, weil diese östliche PA-Fläche gemäß dem neuen Planungskonzept in Zukunft als erweiterte zentrale Zone ausgewiesen werden solle. Im Zuge des Ausbaus des Terminals West habe sich nämlich herausgestellt, daß die bisher ausgewiesene zentrale Zone zwischen den beiden bisher ausgewiesenen Terminalbereichen bereits mit dem Zentralgebäude (S-Bahnhof und Tower) und der landseitigen Verkehrserschließung in Form von Straßen und Parkhäusern mit insgesamt 9.000 Stellplätzen (entsprechend ca. 1/100 der Jahreskapazität) für das Terminal West vollständig belegt sei. Zur Unterbringung weiterer Einrichtungen mit zentraler Funktion wie das Hotel, die Parkhäuser zum Terminal Ost, die Personalparkplätze, das Bürohaus für Luftfahrtunternehmen und Geschäftsreisende und der potentielle Intercity-Bahnhof müßte die zentrale Zone deshalb um ca. 250 m verbreitert werden. Die planungsrechtlich verbindliche Konkretisierung dieses Konzepts bleibe zwar einem späteren Planänderungsantrag vorbehalten, die sich abzeichnende Entwicklung sei aber hier bereits zu berücksichtigen, um einen Standort zu vermeiden, der sich schon in wenigen Jahren als verfehlt erweisen könnte. Eine provisorische Unterbringung im planfestgestellten "PA"-Bereich komme schon wegen der äußerst massiven Bauweise nicht in Betracht. Der nunmehr festgelegte Standort läge auf gleicher Höhe mit dem möglichen künftigen Terminal Ost. Die Rاندlage am nördlichen oder südlichen Ende des Vorfelds Ost habe sich angeboten, weil dadurch die weitere Planung für den Pax-Ost-Bereich weder von vornherein eingeengt noch vorweggenommen werde. Der nördliche Standort sei gewählt worden, da von dort aus die kürzeste Verbindung zum Abfertigungsbereich für Transitpassagiere (Modul A) im Terminal West bestehe.

Der Umstand, daß der Standort bisher noch überwiegend durch die "Zwischennutzung AL" planerisch belegt ist, sei berücksichtigt worden. Den Planänderungsantrag auf Aufhebung der Zwischennutzung und Verlegung der Anlagen der Allgemeinen Luftfahrt habe man schon vor längerem gestellt (Az.: 315F-98/45). Sofern die Planfeststellungsbehörde dem Änderungsantrag für die "AL" stattgäbe, würde das Problem konkurrierender Nutzungen im Bereich des Vorfelds Nord-Ost ohnehin nicht auftreten. Aber auch im Fall eines potentiellen Nebeneinanders von SGF und AL sei eine ordnungsgemäße Abwicklung des dortigen Flughafenbetriebs noch möglich.

Hierzu hat die FMG folgende Flächenbilanz erstellt: Der bisherige Plan I-02b gemäß ÄPFB 1984 weise für die Zwischennutzung AL insgesamt ca. 39 ha an Bau- und Betriebsflächen aus. Der Plan "Tektur I-02b, Stand August 1989" zum Antrag auf Verlagerung der AL sehe ein neues Gelände von ca. 24 ha Fläche (plus ca. 1 ha für die Flughafenrandstraße) vor. Der Plan "Tektur zu I-02b, SGF" enthalte eine Gesamtfläche von ca. 11,5 ha für das SGF-Gebäude, das Vorfeld und den Parkplatzbereich. Unter Berücksichtigung des vom Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr geforderten Sicherheitsabstands von 100 m würden sich die für die Allgemeine Luftfahrt zur Verfügung stehenden Flächen um weitere 11 ha vermindern. Demnach verblieben insgesamt noch ca. 16,5 ha an Bau- und Flugbetriebsflächen für die AL. Auch auf diesem knappen Gelände ließe sich die Allgemeine Luftfahrt noch ordnungsgemäß abwickeln, wobei man allerdings wegen der überproportionalen Reduzierung des Bauflächenanteils auf Unterstellboxen praktisch ganz verzichten müßte. Die verbleibenden Bauflächen würden hinsichtlich Größe und Zuschnitt für die Errichtung eines etwa 60 m langen Abfertigungsgebäudes, einer etwa 200 m langen Unterstellhalle und für drei Wartungshallen mit einer Gesamtlänge von 230 m ausreichen. Die dargestellte Situation sei qualitativ mit der Abfertigung der AL auf dem Flughafen München-Riem vergleichbar, wo man sich mit einem erheblichen Anteil an Abstellpositionen im Freien behelfen müsse.

5. Verfahren

- 5.1 Die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde hat die Gemeinde Oberding und folgende, von ihrem Aufgabenbereich her beteiligten Behörden angehört:

- Bundesminister für Verkehr
- Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS)
- Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Bayer. Staatsministerium des Innern
- Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
- Polizeiverwaltungsamt Bayern
- Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz
- Landesamt für Umweltschutz
- Landesamt für Wasserwirtschaft
- Landesamt für Denkmalpflege
- Landratsamt Erding
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Gewerbeaufsichtsamt München-Land
- Straßenbauamt München
- Luftamt Südbayern
- Höhere Landesplanungsbehörde

5.1.1 Seitens der Behörden wurden gegen das Änderungsvorhaben keine grundsätzlichen Bedenken erhoben.

Das Landesamt für Wasserwirtschaft ist in seiner Stellungnahme vom 11.12.1989 zu der Folgerung gelangt, "daß durch den Änderungsantrag zur Vorlegung des SGF-Terminals nach Osten wasserrechtlich zu würdigende Änderungen im Rahmen der Gesamtentwässerung nicht eintreten."

Das StMWV hat im Einvernehmen mit dem StMI erklärt, daß die von der FMG in Abstimmung mit den Sicherheitsbehörden erarbeitete Bauwerkskonzeption für das SGF-Terminal den Sicherheitserfordernissen in vollem Umfang gerecht werde. Ein potentiell mögliches Nebeneinander von SGF und AL sei ohne gravierende Funktionsstörungen, Platzprobleme oder Sicherheitsdefizite möglich, sofern verschiedene Sicherheitsvorkehrungen in baulicher, technischer, personeller und organisatorischer Hinsicht getroffen werden würden. Das Ziel sei es, Kleinflugzeuge vom SGF-Terminal und dessen Vorfeld wirksam fern zu halten. Dies ließe sich vor allem durch einen Sicherheitsabstand von 100 m und mittels Einfriedungen oder Bodenbarrieren erreichen.

5.1.2 Die Gemeinde Oberding hat in ihrer Stellungnahme vom 13.11.1989 geltend gemacht, daß gegen die Standortverschiebung des Abfertigungsgebäudes SGF Einwände beständen, "da hierdurch offensichtlich der Weg für eine spätere Erweiterung des Terminals Ost, d.h. eine Erweiterung der Flughafenanlagen mit den damit verbundenen

häufigeren Flugbewegungen, Lärmbelästigung und erhöhtes Verkehrsaufkommen in den Ortschaften zu rechnen ist."

5.2 Gutachten

Das von der FMG beauftragte Ingenieurbüro für Hydrogeologie im Bauwesen, Dr. Blasy & Partner, hat in seinem Gutachten vom 08.12.1988 ausgeführt, daß der rechnerische Aufstau des Grundwassers durch die tiefliegenden Bauteile im ungünstigsten Fall höchstens 0,4 cm betrage und demnach eine nennenswerte Grundwasserbeeinflussung nicht gegeben sei.

Das Wasserwirtschaftsamt Freising als amtlicher Sachverständiger hat in seinem Gutachten vom 09.10.1989 die Richtigkeit der Aufstauberechnung und die Annahme der Geringfügigkeit bestätigt. Ausgleichsmaßnahmen seien deshalb nicht erforderlich. Für die Errichtung der einzelnen ins Grundwasser reichenden Bauwerksteile bedürfe es nur einer geringfügigen Wasserhaltung, so daß die von der FMG vorgesehene offene Bauwasserhaltung genüge.

5.3 Erörterungstermin

Beim Erörterungstermin, der am 17.01.1990 im Rathaus von Oberding stattfand, erklärte der Erste Bürgermeister der Gemeinde Oberding, daß man gegen die Errichtung eines Sicherheitsterminals als solches keine Einwände habe. Das Gebäude sollte allerdings innerhalb der bisher ausgewiesenen Baufläche für das Terminal Ost errichtet werden. Außerdem trug der Bürgermeister die in der gemeindlichen Stellungnahme vom 13.11.1989 enthaltenen Einwendungen gegen den geänderten Standort und mögliche künftige Erweiterungen der Passagierabfertigungsanlagen vor.

Die FMG machte demgegenüber geltend, daß das Terminal Ost im Fall einer späteren Änderungsplanung nur verlagert, aber nicht erweitert werden würde. Außerdem würde dann die bisher ausgewiesene Baufläche für das Terminal Ost entfallen, so daß durch die Erweiterung der zentralen Zone kein zusätzlicher PA-Bereich geschaffen werden würde. Bei der Planung für das SGF-Terminal habe man bereits die entsprechenden Konsequenzen gezogen.

Die Erörterung hat nach Bekunden der Gemeinde der Sachaufklärung gedient und einiges an Bedenken ausgeräumt, aber keine Einigung im Sinn der Erledigung der Einwendungen erbracht.

II. Eignungsfeststellung für Enteisungsanlage

1. Zur Enteisung der Rollbrücke Nord-West plant die FMG eine Anlage zum Lagern und Verwenden voraussichtlich folgender Enteisungsmittel: Frigantin (WGK 0), Harnstoff (WGK 1), Hoechst 1678 (WGK 0). Die Anlagenteile sind im Gutachten des Bayer. Landesamtes für Wasserwirtschaft beschrieben und beurteilt worden. Für die Lagerbehälter ist das baurechtliche Prüfzeichen PA-VI 311.1.7 erteilt worden.

Die FMG hat mit Schreiben vom 01.12.1989 die Eignungsfeststellung nach § 19 h WHG für den Abfüllplatz und den Auffangraum der Enteisungsanlage entlang der Rollbrücke Nord-West beantragt. Dem Antrag liegen Schreiben der FMG vom 20.07. und 20.09.1989 zugrunde, denen Beschreibungen und Pläne beigelegt waren.

2. Das Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft und das Wasserwirtschaftsamt Freising haben das Vorhaben begutachtet und die wasserrechtliche Eignungsfeststellung mit den in Nr. A II.3 festgelegten Nebenbestimmungen befürwortet. Das Landratsamt Freising hat ebenfalls keine Einwände gegen das Vorhaben erhoben.

C. Entscheidungsgründe

I. Zuständigkeit

Die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 10 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 1 der VO über die Zuständigkeiten im Planfeststellungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz (BayRS 960-1-2-W), § 14 WHG und Art. 3 Abs. 1 BayVwVfG. Aufgrund der Konzentrationswirkungen des § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG ist die Planfeststellungsbehörde auch für die Erteilung der wasserrechtlichen Eignungsfeststellung nach § 19 h Abs. 1 WHG zuständig. Die Entscheidung über die Ausnahme von der Prüfzeichenpflicht für die Füll- und Entnahmelösungen fällt wegen § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG nicht unter die Konzentrationswirkung der luftrechtlichen Planfeststellung.

II. Rechtsgrundlagen

1. Gestaltung und Durchführung des Planänderungsverfahrens erfolgten nach § 10 LuftVG i.V.m. Art. 73 ff BayVwVfG und Art. 84 BayWG.

1.1

Nach § 8 LuftVG i.V.m. Art. 76 BayVwVfG bedarf es grundsätzlich eines neuen Planfeststellungsverfahrens, wenn der festgestellte Plan vor Fertigstellung des Vorhabens (hier: SGF-Terminal) geändert werden soll.

Der Änderungsantrag der FMG zum SGF-Terminal, der einen klar umrissenen Funktionsbereich des Flughafens betrifft, hat keine planungsrechtliche bewältigungsbedürftigen Probleme grundsätzlicher Art aufgeworfen. Trotz der Umgestaltung des nördlichen Bereichs des Vorfelds Ost bleibt die Gesamtkonzeption des Flughafens in ihrem Wesen unverändert.

Ausgangspunkt der Überlegungen war die Erkenntnis, daß das Terminal West aufgrund der planerischen Ausweisung "PA" vollständig zur Passagierabfertigung genutzt werden kann und daß die geltende Planfeststellung auch schon eine zweite Passagierabfertigungsspanne (Terminal Ost) und eine bauliche sowie betriebliche Nutzung des Vorfelds Ost umfaßt. Es handelt sich hier also im Grunde um die Konkretisierung und Realisierung der auch für die Ostseite des Zentralbereichs bereits zugelassenen PA-Nutzung. Diese ist durch die "Zwischennutzung AL" nicht aufgehoben worden. Die Möglichkeit der baulichen Zwischennutzung des planfestgestellten nordöstlichen Teils der PA und der zugehörigen Vorfeldfläche für Zwecke der Allgemeinen Luftfahrt gilt nur bis zur der endgültigen Inanspruchnahme durch den Linien- und Charterverkehr. Die eigentliche PA-Nutzung ist deshalb im APFB 1984 (siehe S. 132 unten) ausdrücklich aufrecht erhalten worden.

Eine erneute Würdigung des Fluglärms war nach Sach- und Rechtslage nicht veranlaßt. Abgesehen davon, daß das SGF-Terminal eine funktionsbedingt stark gedrosselte Kapazität aufweist und deshalb ohnehin kein relevanter Faktor bezüglich Flugbetrieb und Fluglärm sein kann, liegt hier schon keine Kapazitätsausweitung der Passagierabfertigungsanlage vor. Das SGF-Terminal stellt kein neues zusätzliches Abfertigungsgebäude, sondern nur den nach Osten verschobenen nördlichen Teil der planfestgestellten Passagierabfertigungsspanne Ost dar. Der entsprechende Abschnitt des bisher ausgewiesenen Bereichs, der im Plan I-02 b Tektur SGF nach wie vor als "PA" ausgewiesen ist, soll nunmehr aber als Parkplatzgelände statt als Hochbaufläche fungieren. Das Planzeichen "PA"

läßt gem. Nr. IV.5.5 der bestehenden Planfeststellung beide Nutzungen zu.

Im übrigen ist von vornherein ausgeschlossen, daß das Änderungsvorhaben eine Übersteigerung des zugelassenen Flugbetriebs und Fluglärms bewirken würde. Der Umfang von Flugbetrieb und Fluglärm ist in der Planfeststellung auf der Basis der praktischen Maximalkapazität des Zweibahnsystems nach Maßgabe der 62 dB (A)-Lärmgrenzlinie und insbesondere der Nachtflugregelung gewürdigt und zugelassen worden. Bis zu der sich daraus ergebenden Obergrenze sind Flugbetrieb und Fluglärm also planerisch bewältigt. Die Frage, wann das zugelassene Maß an Flugbewegungsaufkommen erschöpft wäre, stellte sich im vorliegenden Planänderungsverfahren nicht, da die Kapazitätsgrenze noch nicht annähernd erreicht ist. Dies ergibt sich allein schon aus dem Umstand, daß die beiden Passagierabfertigungsspangen gemäß PFB 1979 (S. 327 und S. 567) auf 20 Mio. Passagiere pro Jahr ausgelegt sind und die letztjährige Prognose der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt für das Jahr 2000 auf ca. 15 Mio. lautete.

Nach alledem war das Verfahren nicht für die gesamte Flughafenanlage neu durchzuführen, sondern konnte auf die Untersuchung und Würdigung der potentiellen Auswirkungen im Änderungsbereich beschränkt bleiben. Der vorliegende Beschluß konnte somit im Wege eines Änderungsplanfeststellungsverfahrens ergehen.

- 1.2 Von einer öffentlichen Auslegung der Pläne hat die Planfeststellungsbehörde in Ansehung vorgenannter Umstände nach pflichtgemäßem Ermessen aus Gründen der Verfahrensökonomie abgesehen, weil durch das Änderungsvorhaben Belange Dritter, d.h. Lärmschutzinteressen der Bewohner des Flughafenumlands nicht stärker als bisher berührt werden (s. Art. 76, Art. 73 Abs. 3 und 8, Art. 72, Art. 40 BayVwVfG).
- 1.3 Das Gutachten wurde nach Art. 72 Abs. 1 i.V.m. Art. 26 Abs. 1 BayVwVfG eingeholt.
- 1.4 Der Erörterungstermin wurde gemäß den Regeln des § 10 Abs. 5 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG abgehalten.
2. Die Feststellung der geänderten Pläne beruht auf § 10 Abs. 1 Satz 2 LuftVG i.V.m. Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG. Die Auflagen haben ihre Grundlage in § 9 Abs. 2 LuftVG. Der Auflagenvorbehalt beruht auf Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG.

3. Die Gestattungen zur Gewässerbenutzung wurden
- hinsichtlich der beschränkten Erlaubnis zur Bauwasserhaltung nach Art. 17 BayWG, § 3 und § 7 WHG, Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG;
 - hinsichtlich der Bewilligung zum Einbringen von Bauwerksteilen in grundwasserführende Tiefen nach § 3 und § 8 WHG, Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG
- erteilt.
4. Die wasserrechtliche Eignungsfeststellung für Teile der Enteisungsanlage beruht auf § 19 h Abs. 1 WHG.
5. Die Entscheidung über die Einwendungen beruht auf § 10 Abs. 5 Satz 2 und Abs. 7 LuftVG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG.
6. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung erging gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO.
7. Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 LuftKostV, § 10 Abs. 1 Nr. 5, § 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG.
8. Baugenehmigungen werden durch diesen Planfeststellungsänderungsbeschuß nicht ersetzt (vgl. § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG).

III. Planrechtfertigung (SGF-Terminal)

1. Die Errichtung eines eigenen Abfertigungsgebäudes für Sicherheitsgefährdete Flüge ist nach den gesetzlichen Vorschriften zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten (siehe § 29 c, § 20 a, § 19 b LuftVG) vernünftigerweise geboten. Das Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr als oberste Luftfahrtbehörde und das Staatsministerium des Innern haben für die Abfertigung besonders gefährdeter Luftfahrtunternehmen ausdrücklich eine separate Abfertigung in einem besonders gesicherten und abgeschirmten Gebäude gefordert (siehe Schreiben vom 04.02.1988 bzw. 25.08.1989).
2. Der Personalparkplatz, der mittelbar der Abwicklung des Flugverkehrs dient, stellt ebenfalls eine erforderliche

Betriebsanlage des Flughafens dar. Der Umstand, daß der westliche Teil des Parkplatzes im Plan I-02 b Tektur SGF nach wie vor als PA-Bereich ausgewiesen ist, steht nicht im Widerspruch zur Planfeststellung. Gemäß Nr. IV.5.5 sind innerhalb der für die Passagierabfertigung und die Allgemeine Luftfahrt, einschließlich der Zwischennutzungen, ausgewiesenen Bauflächen auch Parkplätze zulässig.

IV. Abwägung (SGF-Terminal)

1. Belange

- 1.1 Durch den Bau des SGF-Terminals wird dem Schutz von Freiheit, Leib und Leben der Fluggäste sowie des Flugpersonals, also überragend wichtigen Rechtsgütern nach Art. 2 Grundgesetz Rechnung getragen.

Gemäß übereinstimmendem Urteil der Sicherheitsbehörden wird der angestrebte Sicherheitsstandard durch das ausgearbeitete Anlagenkonzept erfüllt. Das bei einem potentiellen Nebeneinander von SGF-Abfertigung und AL-Nutzung bestehende Risiko könnte durch geeignete Maßnahmen so stark reduziert werden, daß eine dem Zweck des SGF-Terminals entsprechende, wirksame Abschirmung gewährleistet wäre. Die eventuelle Realisierung ergänzender Maßnahmen ist durch den Auflagenvorbehalt in Nr. A. I.2.2 abgesichert. Von der Festsetzung bestimmter Auflagen hat die Planfeststellungsbehörde abgesehen, da wegen des bereits anhängigen Planänderungsantrags auf Verlagerung der Anlagen der AL die "Zwischennutzung AL" auf dem Vorfeld Ost möglicherweise entfällt.

Seitens des in ca. 80 m Entfernung vom SGF-Terminal vorbeiführenden Nordasts der Ringstraße besteht keine Gefahr terroristischer Anschläge, da der betreffende Straßenabschnitt ohne Sichtverbindung zum Vorfeld in einen Graben verläuft, dessen Oberkante mit einem Abfanggitter gesichert werden soll.

- 1.2 Die Unterbringung des SGF-Terminals sowie des Personalparkplatzes im Bereich der bisherigen "Zwischennutzung AL" wird auch keine Funktionsstörungen hervorrufen.

Falls dem Planänderungsantrag auf Verlegung der Allgemeinen Luftfahrt in das Gelände östlich der Überleitung Süd-Nord stattgegeben werden sollte, lägen die beiden Nutzungsbereiche ohnehin 400 m auseinander, so daß es

von vornherein keine Platzprobleme gäbe. Andernfalls müßten die genannten Nutzungen nebeneinander im Vorfeld Ost zwischen der zentralen Zone und der Überleitung Süd-Nord Platz finden. Dies ist nach Einschätzung des Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr auch bei Einhaltung gehöriger Sicherheitsabstände noch möglich.

- 1.3 Das städtebauliche Erscheinungsbild des Flughafens wird durch die Verlagerung des SGF-Terminals nicht beeinträchtigt werden. Falls das neue, allerdings noch nicht zur Planfeststellung beantragte Konzept für den PA-Bereich Ost zum Tragen kommen sollte, dann würde die neutrale Zone um ca. 250 m breiter und das Terminal Ost entsprechend verschoben werden. In diesem Falle lägen die beiden Abfertigungsgebäude auf gleicher Höhe. Andernfalls wäre das SGF-Terminal zwar deutlich vom Terminal Ost abgesetzt, würde aber gleichwohl nicht isoliert wirken. Die städtebauliche Einbindung in den Gesamtkomplex wäre durch den anschließenden Parkplatz im Westen, das Gebäude der Feuerwache Nord weiter im Osten und zuletzt auch durch die Ringstraße im Norden gegeben.
- 1.4 Natur und Landschaft werden durch das Änderungsvorhaben nicht beeinträchtigt, da das Vorfeld Ost schon nach der bisherigen Planfeststellung als Flugbetriebsfläche ausgewiesen ist und somit der vollständigen Bodenversiegelung unterliegt (s. Lageplan Höhenverbund - Rollbahnen und Vorfelder; Nr. B 2-03d).
- 1.5 Die Erschließung ist sowohl in straßenmäßiger als auch in abwassertechnischer Hinsicht gesichert, wie aus den Stellungnahmen des Straßenbauamts und des Landesamts für Wasserwirtschaft hervorgeht.
- Speziell die Entwässerung der betreffenden Flächen, die im Lageplan der Entwässerung (Tektur zu Plan D 1a/F 6.1a-124b Abfertigungsgebäude Sicherheitsgefährdete Flüge vom 10.08.1989) aktualisiert und konkretisiert dargestellt ist, wirft keine neuen Probleme auf, da die Entwässerung des Vorfelds Ost schon von Anfang an in der Planfeststellung enthalten war und zudem der SGF-Bereich in der Gesamtüberrechnung des Entwässerungssystems bereits berücksichtigt ist, so daß es zusätzlicher Entwässerungsbauwerke nicht bedarf.
- 1.6 Schädliche Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft sind nicht zu befürchten.

Gemäß der vom Wasserwirtschaftsamt Freising bestätigten Berechnung des Ingenieurbüros Dr. Blasy & Partner wird der durch einzelne tief reichende Bauwerksteile verursachte Grundwasseraufstau bei höchstem Grundwasserstand maximal 0,4 cm betragen und somit minimal sein. Der im PFB 1979 enthaltene "Grenzwert" für einen geringfügigen Aufstau ohne schädliche Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt beträgt 10 cm (s. PFB S. 462, 463).

Auch die Bauwasserhaltung ist nach dem Gutachten des Wasserwirtschaftsamts als wasserwirtschaftlich unbedeutend anzusehen. Im vorliegenden Fall bedarf es lediglich einer örtlich und zeitlich eng begrenzten, geringfügigen Bauwasserhaltung mit anschließender Wiederversickerung in nächster Nähe.

Das Gebot der geschlossenen Bauweise für die Gebäude im Passagierabfertigungsbereich (siehe Nr. V.6.2 des PFB) gilt im vorliegenden Fall nicht. Das SGF-Terminal ist weder tiefgründend, noch bildet es eine durchgehende Sperrwand, wie dies bei der Passagierabfertigungsspanne des Terminals West der Fall ist.

- 1.7 Das Änderungsvorhaben wirft auch keine Raumordnungsprobleme auf.

Gemäß der Stellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde vom 03.10.1989 sind keine überörtlich raumbedeutsamen Auswirkungen zu erwarten, sodaß die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nach Art. 23 BayLPlG oder eine anderweitige Abstimmung nicht erforderlich war.

- 1.8 Wie sich aus obigen Ausführungen in C.2.1 ergibt hat sich im vorliegenden Verfahren die Frage des Lärmschutzes für die Bewohner des Flughafenumlandes nicht neu gestellt. Die Nachtflugregelung im APFB 1984 S. 44 bleibt von diesem Änderungsplanfeststellungsbeschuß unberührt.

Hinsichtlich des Bodenlärms ergeben sich ebenfalls keine neuen Auswirkungen. Die drei Abstellpositionen auf der Westseite des SGF-Terminals sind Bestandteil des bereits im ganzen planfestgestellten Vorfelds Ost. Der von den rollenden Maschinen verursachte Triebwerkslärm wurde bereits bei den Bodenlärmmuntersuchungen zum PFB 1979 gewürdigt. Außerdem hat das Landesamt für Umweltschutz in seiner Stellungnahme vom Dezember 1989 erklärt, daß die Errichtung des SGF-Terminals zu keiner nennenswerten Änderung der Luft- und Lärmimmissionen in der Nachbarschaft des neuen Flughafens führen werde.

- 1.9 Die kommunale Planungshoheit als Element des gemeindlichen Selbstverwaltungsrechts (Art. 11 Abs. 2 und Art. 83 BV, Art. 28 Abs. 2 GG und § 2 Abs. 1 BauGB) wird durch das Änderungsvorhaben nicht eingeengt.

Das Baugelände als Flughafenbestandteil wäre wegen § 38 BauGB einer andersnutzigen Bauleitplanung ohnehin nicht zugänglich. Die Planänderung wird auch keine Erhöhung des zugelassenen Flugbetriebs und daher auch keine lärmbedingte Beschränkung der bauleitplanerischen Möglichkeiten zufolge haben. Eine von der Gemeinde Oberding als bedenklich erachtete, generelle Ausweitung des Flughafenzenalbereichs war weder Gegenstand dieses Verfahrens, noch wird sie durch diesen Beschluß in rechtlicher oder tatsächlicher Hinsicht präjudiziert. Der Standort des SGF-Terminals wäre sowohl in der jetzigen, vorgelegerten Position als auch in einer parallel gelagerten Position zu einem anderen Terminal sinnvoll. Jedenfalls würde kein funktionaler oder städtebaulicher Torso entstehen, falls das Terminal Ost an der bisher planfestgestellten Stelle realisiert werden sollte. Der Standort des SGF-Terminals bildet somit keinen Zwangspunkt, der die planerische Entscheidungsfreiheit von vornherein reduzieren würde.

2. Würdigung

Die Ermittlung der potentiellen Auswirkungen des Änderungsvorhabens hat ergeben, daß durch die Verlegung des Abfertigungsgebäudes SGF bei Einhaltung der festgesetzten Auflagen keine Belange privater oder öffentlicher Art beeinträchtigt werden würden. Mit dem hiermit planfestgestellten Standort konnte sowohl dem Interesse an der Einhaltung eines gehörigen Sicherheitsabstands als auch dem Interesse an der Vorhaltung zukünftiger Erweiterungsmöglichkeiten bei berechtigten Entwicklungsbedürfnissen des Linien- und Charterverkehrs (siehe APFB 1984, S. 132) ohne Hintanstellung anderer Belange Rechnung getragen werden.

- V. Die Einwendungen der Gemeinde Oberding waren aus den in Nr. C.IV. dargelegten Gründen zurückzuweisen.

VI. Wasserrechtliche Eignungsfeststellung

Die Anlagenteile (Abfüllplatz, Auffangraum) der Anlage zum Lagern der Enteisungsmittel bedürfen der Eignungs-

feststellung nach § 19 h Abs. 1 WHG, weil diese Anlagen nicht einfacher oder herkömmlicher Art sind (s. § 19 h Abs. 1 Satz 1 WHG).

Die Voraussetzungen für die Eignungsfeststellung sind gegeben. Die gewählten Bauarten und Werkstoffe, die geforderte Prüfung vor Inbetriebnahme durch Sachverständige, die vorgeschriebene Eigenüberwachung und die vorgeschriebenen wiederkehrenden Dichtheitsprüfungen der Ringleitungen durch Fachbetriebe nach § 19 l WHG geben Gewähr dafür, daß eine Verunreinigung der Gewässer nicht zu besorgen ist (s. Gutachten des Bayer. Landesamtes für Wasserwirtschaft, S. 3). Der Abfüllplatz ist bituminös befestigt, auch kleine Verlustmengen können zuverlässig erkannt und beseitigt werden.

Für die Lagerbehälter ist das baurechtliche Prüfzeichen PA-VI 311.107 erteilt, die besonderen Maßgaben des Prüfbescheides sind einzuhalten (s. Nr. A.II.3.2).

Die Füll- und Entnahmeleitungen bedürfen einer Ausnahme von der Prüfzeichenpflicht gemäß § 2 Abs. 4 PrüfZV (zuständig: Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern).

VII. Die Anordnung des Sofortvollzugs dieses Planfeststellungsänderungsbeschlusses und die sich daraus ergebende Möglichkeit, mit der Durchführung des Vorhabens unbeschadet eventueller Rechtsbehelfe Dritter alsbald beginnen zu können, liegt im öffentlichen Interesse und auch im überwiegenden Interesse der Unternehmerin. Nach dem realistischen Generalablaufplan der FMG müßte mit dem Bau des SGF-Terminals spätestens im Frühjahr 1990 begonnen werden, damit die abschließende Fertigstellung wie vorgesehen bis Ende 1991 erreicht werden kann. Die im PFB 1979 (Abschnitt F) und im APFB 1984 (Abschnitt C.VIII) enthaltenen Ausführungen zum vorrangigen Interesse an der umgehenden Verwirklichung sowie der unverzüglichen Inbetriebnahme des neuen Flughafens gegenüber dem an der aufschiebenden Wirkung von Rechtsbehelfen gelten nach wie vor. Außerdem würde eine unangemessene Einschränkung des grundgesetzlich garantierten Rechtsschutzanspruchs schon wegen der festgestellten Unbedenklichkeit der Änderungsvorhaben nicht eintreten.


VIII. Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin. Die Gebühren wurden nach

Nr. V.7a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV bemessen. Die Auslagen wurden für das Gutachten des Landesamts für Wasserwirtschaft und des Wasserwirtschaftsams Freising in Rechnung gestellt.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 8000 München 34 schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muß den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung beigefügt werden, ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

I.A.



Grote
Oberregierungsrat