



Regierung von Oberbayern

Az.: 315 F-98/0-19

München, den 27.07.90

Zimmer: 1411

Tel.: 272

Neuer Flughafen München; Änderungsplanfeststellung des Östlichen Betriebsbereiches (ÖBB)

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG), Töginger Str. 400, 8000 München 87, vom 28.12.1988, 22.03.1989, 10.01., 01.03., 14.05., 04.07.1990 erläßt die Regierung von Oberbayern nach §§ 8 ff Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl I S. 61), zuletzt geändert durch Art. 27 der Dritten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 26.11.1986 (BGBl I S. 2089), zum Planfeststellungsbeschuß vom 08.07.1979, Az.: 315 F-98-1 (PFB 1979), zuletzt geändert durch den 18. Änderungsplanfeststellungsbeschuß vom 23.07.1990, Az.: 315 F-98/0-18 (18. ÄPFB) folgenden

19. Änderungsplanfeststellungsbeschuß

A. Verfügender Teil

I. Planfeststellung

Der Plan zur Errichtung der Anlagen des Östlichen Betriebsbereichs wird nach Maßgabe der Roteintragungen der Regierung und der nachfolgenden Regelungen (I. mit VI) festgestellt.

1. Planänderungen

In folgenden Plänen werden die Änderungen festgestellt:

1.1 Rollbahnen und Vorfelder

- B 2-03c Lageplan Höhenverbund, in der Gestalt des Plans "Tektur zu -03c" (Stand: Dezember 1989).

1.2 Flughafengelände

- C 1-03a Grunderwerbsplan, in der Gestalt des Plans "Tektur zu -03a" (Stand: Dezember 1989).

1.3 Bauliche Anlagen und Grünordnung

- I-02b Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung, in der Gestalt des Plans "Tektur zu -02b" (Stand: Dezember 1989) nach Maßgabe des Freiflächenplans ÖBB (Konzept) vom 05.04.1990 sowie des Erläuterungsberichts vom 05.04.1990.

1.4 Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung

- D 1a/F 6.1a-92a Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser nach Fertigstellung des Flughafens, in der Gestalt des Plans "Tektur zu -92a" (Stand: Dezember 1989)
- D 1a/F 6.1a-124a Lageplan der Entwässerung, in der Gestalt des Plans "Tektur zu -124a" (Stand: Dezember 1989)
- D 1a/F 6.1a-166 Regelbauwerk Leichtstoffabscheider, in der Gestalt des Plans "Tektur zu -166" (Stand: Dezember 1989).

1.5 Flughafenzubringer Ost

- D 2.5-32 Bauwerksverzeichnis, Blatt 1 mit 8 (Stand: Dezember 1989)
 - 33 Lageplan, (Stand: Dezember 1989)
 - 34 Höhenplan, (Stand: Dezember 1989)
 - 35 Ausbaquerschnitt, (Stand: Dezember 1989).

Zugleich werden folgende im ÄPFB 1984 unter Nr. A.I.1.6 und 2.3 festgestellten Verzeichnisse und Pläne teilaufgehoben:

- D 2.5-21 Bauwerksverzeichnis, Lfd. Nr. 11 mit 16
 - 22 Lageplan, von Km 2 + 972,17 bis 4 + 000

- 23 Lageplan, von Km 4 + 000 bis 4 + 179,19 (alt)
- 24 Höhenplan, von Km 2 + 972,17 bis 4 + 000
- 25 Höhenplan, von Km 4 + 000 bis 4 + 179,19 (alt).

Die im PFB 1979 unter I. und im ÄPFB unter Nr. A.I.1.6 und 2.3 festgestellten Pläne

- D 2.5-09 a Ausbaquerschnitt
- 26 Ausbaquerschnitt

werden insgesamt aufgehoben und durch den Plan D 2.5-35 ersetzt.

2. Planergänzungen

Folgende neue Pläne und Beschreibungen werden festgestellt:

2.1 Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung

- D 1a/F 6.1a-173 BW-Regenüberlauf R 065/R 064 (Systemdarstellung) (Stand: Dezember 1989)
- D 1a/F 6.1a-174 BW-Regenklärbecken B 065/B 066 mit R 066 (Stand: Dezember 1989)
- D 1a/F 6.1a-238 Schmelzwasserbehandlungsanlage (Stand: Juli 1990).

2.2 Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

- Ö-08 Lageplan, Bereich Oberdingermoos mit Erläuterungsbericht vom 11.05.1990 zu Ö-08.

II. Einziehung öffentlicher Straßen und Wege

Nr. II des PFB 1979 wird wie folgt ergänzt:

Bezeichnung	Nr. des Bestandsverzeichnisses	Flur-Nummer	eingezogene Straßen- bzw. Wegeflächen
Staatsstraße St 2084a (Flughafenzubringer Ost)	-	-	von km 2 + 972 bis km 4 + 179 (alt)

III. Widmung

In Nr. III.5 des PFB 1979 wird Satz 1 wie folgt neu gefaßt:

"5. Die in den Planunterlagen D 2.5 als Flughafenzubringer Ost bezeichnete Neubaustrecke wird von Bau-km 1 + 600 bis Bau-km 4 + 938 in der Gestalt des mit 19. ÄPFB von km 2 + 972 bis 4 + 132 (neu) festgestellten Trassenabschnitts zur Staatsstraße gewidmet."

IV. Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Naturschutz und Landschaftspflege

Die "Auflagen und Hinweise" in Nr. IV.4 des PFB (i.d.F. der Nr. A.V des ÄPFB, der Nr. A.II.2 des 6. ÄPFB und der Nr. A.III.2 des 15. ÄPFB) werden wie folgt geändert:

- 1.1 In Nr. 4.1, Abs. 1 Satz 1 wird nach der Plan-Nummer "I-02b Tektur AL mit Freiflächenplan" folgende weitere Plan-Nummer eingefügt:
"I-02b Tektur ÖBB mit Freiflächenplan (Konzept)."

Außerdem wird nach dem Satzteil "nebst Erläuterungsbericht AL" der Satzteil "und Erläuterungsbericht ÖBB" eingefügt.

Der letzte Satz erhält folgende Fassung:

"Betriebsorganisatorisch erforderliche Modifizierungen des Freiflächenkonzeptes der AL und des ÖBB sind mit Zustimmung der Regierung zulässig."

1.2 In Nr. 4:1 wird folgender Absatz angefügt:

"Die FMG hat der Regierung für den Östlichen Betriebsbereich im Zuge der baurechtlichen Genehmigungsplanung für die Hochbauten (§ 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG) bzw. des ergänzenden wasserrechtlichen Gestattungsverfahrens für die Schmelzwasserbehandlungsanlage ergänzend zu dem Freiflächenplan ÖBB (Konzept) vom 05.04.1990 einen von einem qualifizierten Planungsbüro zu erstellenden grünordnerischen Fachplan im Maßstab 1 : 500 vorzulegen. Die Planung hat den ökologischen Bestand der in Anspruch genommenen Fläche zu erfassen und die Neugestaltung des Geländes unter Einbindung des gestalteten Abfanggrabens Ost festzulegen.

Die Becken der Schmelzwasserbehandlungsanlage sollten soweit wie möglich nach Westen gerückt werden, um die Grünordnungsmaßnahmen mit dem gestalteten Abfanggraben Ost möglichst gut vermaschen zu können.

Für die geänderte St 2084a ist gemäß Art. 6b Abs. 4 Bay-NatSchG und entsprechend der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayer. Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 20. Februar 1979 "Naturschutz und Landschaftspflege im Straßenbau" ein landschaftspflegerischer Begleitplan zu erstellen und zusammen mit dem grünordnerischen Fachplan der Regierung vorzulegen. Der grünordnerische Fachplan und der landschaftspflegerische Begleitplan sind aufeinander abzustimmen".

1.3 In Nr. 4.3 Abs. 1 Satz 1 wird nach "Plan J-35a Tektur, Stand: Mai 1989" ein Semikolon gesetzt und folgender neuer Plan in den Klammerzusatz eingefügt:

"Plan J-35a Tektur, Stand: Dezember 1989."

1.4 Nach Nr. 4.7.3 wird folgende neue Nummer angefügt:

"4.7.4 Als Ersatz für unvermeidbare Eingriffe in die Natur und Landschaft durch die Errichtung der Anlagen des Östlichen Betriebsbereichs hat die FMG 24,35 ha Land für ökologische Maßnahmen zur Verfügung zu stellen. Lage, Umfang und Gestaltung der Ersatzflächen ergeben sich aus den nachstehenden Plänen und Unterlagen:

- Bereich Oberdingermoos, Lageplan Nr. Ö - 08, nebst Erläuterungsbericht zu Nr. Ö-08 vom 10.07.1990
- Bereich Eittingermoos, Lageplan, Nr. Ö-09
- Bereich Viehlaßmoos, Lageplan Nr. Ö-10

Die FMG hat den ökologischen Bestand auf den Ersatzflächen im Eittingermoos und dem Viehlaßmoos zu erhalten und im Einvernehmen mit der Regierung zu optimieren. Die Optimierungsmaßnahmen auf diesen Flächen haben darauf abzielen, die niedermoortypischen Lebensräume im Naturraum Erdinger Moos zu sichern, aufzubauen und neu zu schaffen. Für die erforderlichen Erhaltungs- und Optimierungsmaßnahmen ist unverzüglich eine Pflege- und Entwicklungsplanung aufzustellen und der Regierung vorzulegen.

Die Ersatzmaßnahmen sind spätestens im Frühjahr 1991 ins Werk zu setzen. Im übrigen gilt die Verpflichtung aus Nr. 4.7.2 (dauerhafte Sicherung der Ersatzmaßnahmen) entsprechend.

Der FMG wird unter Änderungsvorbehalt gestattet und aufgegeben, im Bereich Oberdingermoos binnen einer Frist von längstens 6 Monaten möglichst einen Tausch von Eigen- und Fremdgrundstücken zum Zweck der Arrondierung der Ersatzflächen und der Nutzflächen herbeizuführen.

2. Plan der baulichen Anlagen

*

2.1 Nr. 5.5 Abs. 1 erhält folgende neue Fassung:

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

2.2 Die Ausnahmeregelung in Nr. 5.6 wird wie folgt ergänzt:

"- bei einzelnen Elementen der Tragkonstruktion der Flugzeugwartungshallen im Östlichen Betriebsbereich (Hauptträger) bis zu einer Gesamthöhe von maximal 37,25 m. Pylone sind bis zu einer Gesamthöhe von maximal 55 m zulässig.

- bei einzelnen über Dach geführten Quer- und/oder Längsbindern sowie über die Dachfläche erhobenen Lichtbändern der Flugzeugwartungshallen im Östlichen Betriebsbereich bis zu einer Gesamthöhe von maximal 34 m."

2.3 In Nr. 5.9 wird folgende Festsetzung angefügt:

"- Östlicher Betriebsbereich (Baufläche FW) 443,00 m
ü.NN."

3. Straßen

3.1 Die Nr. 8.4.5 (ÄPFB 1984, unter Nr. A.V.3.3, Seite 34) wird infolge Planaufhebung und Ersetzung (s. A.I. 1.5 dieses Bescheides) aufgehoben.

3.2 Nach Nr. 8.4.6 wird folgende Nr. angefügt:

"8.4.7 Durch die geplante Bepflanzung dürfen die Sichtverhältnisse auf der St 2084 a nicht beeinträchtigt werden. Im Einfahrtbereich zum Östlichen Betriebsbereich muß vor der Toranlage ausreichender Stauraum (mind. 50 m) vorhanden sein."

3.3 In Nr. IV.8.6.1 (s. ÄPFB 1984, Nr. 3.5, S. 35) wird folgender Absatz angefügt:

"- die St 2084a (Flughafenzubringer Ost), wenn die planfestgestellte Neubaustrecke von km 2 + 972,17 bis 4 + 132,24 (neu) dem Verkehr übergeben worden ist oder sobald eine funktionsfähige provisorische Verbindung mit Zustimmung des Straßenbauamtes München und der unteren Straßenverkehrsbehörde erstellt ist."

V. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen mit Auflagen im Abschnitt V des PFB 1979 werden wie folgt geändert:

1. Zu Nr. 5.1 (Erlaubnis nach Art. 16 BayWG zur Benutzung oberirdischer Gewässer durch Einleiten)

1.1 Nr. 1 wird wie folgt neu gefaßt:

"1. Erlaubnis nach Art. 16 BayWG zur Benutzung oberirdischer Gewässer durch Einleiten von

- unbehandeltem und behandeltem Regenwasser in die Entwässerungsgräben Süd, Nord, Nord-Ost und in die Überleitung Süd-Nord,
- behandeltem Mischwasser in den Entwässerungsgräben Nord-Ost und in die Überleitung Süd-Nord.

1.2 Die Tabellen in Nr. 1.1, in der Gestalt des Bescheides Nr. 315 F-98/2-1/6 vom 07.03.1989 werden wie folgt ergänzt:

1.2.1 In der Tabelle a (Einleitungen in unverrohrte Vorfluterabschnitte) wird nach der 2. Einleitungsstelle folgender neuer Einleitungstatbestand eingefügt:

"Entwässerungsgraben Nord-Ost, km 17 + 465, 0 l/s (beim Bemessungsregen $n = 0,2$), unbehandeltes und behandeltes Regenwasser, ÖBB, 2146."

- 1.2.2 In Tabelle b (Einleitungen in verrohrte Vorfluterabschnitte) wird nach der 10. Einleitungsstelle folgender neuer Einleitungstatbestand eingefügt:

"Entwässerungsgraben Nord-Ost, km 1 + 229, 745 l/s (beim Bemessungsregen $n=0,2$), unbehandeltes und behandeltes Regenwasser, ÖBB, 2145."

- 1.3 In Nr. 1.1, letzter Absatz wird in der Aufzählung der Pläne nach "124a Tektur AL" der Plan "124a, Tektur ÖBB" eingefügt.

2. Zu Nr. V.6 (Bewilligung zum ständigen Aufstauen ... des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke)

- 2.1 Der Aufzählung in Nr. 6.1 werden folgende Bauwerke angefügt:

"Flugzeughallen mit Anbauten im Östlichen Betriebsbereich; Entwässerungssystem des Östlichen Betriebsbereichs einschließlich Regenklär- und Regenrückhaltebecken mit Nebeneinrichtungen, Regenüberläufe R 065, R 064 sowie MW-, RW- und BW-Kanal."

- 2.2 In Nr. 6.1 letzter Absatz werden die genannten Pläne wie folgt ergänzt:

"- 92a Tektur Östlicher Betriebsbereich (Stand: Dezember 1989);".

3. Zu Nr. V.7 (beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser)

- 3.1 Der Aufzählung in Nr. 7.1.1 werden folgende Bauwerke angefügt:

"Flugzeughallen mit Anbauten im Östlichen Betriebsbereich; Entwässerungssystem des Östlichen Betriebsbereichs einschließlich Regenklär- und Regenrückhaltebecken mit Neben-

einrichtungen, Regenüberlaufbecken R 065, R 064 sowie MW-, RW- und BW-Kanal."

3.2 In Nr. 7.1.1 letzter Absatz werden die genannten Pläne wie folgt ergänzt:

"- 92a Tektur Östlicher Betriebsbereich (Stand: Dezember 1989) ".

3.3 In Nr. 7.1.3 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt: .

"Gleiches gilt für die zugelassenen offenen Bauwasserhaltungen für Bauwerke im Östlichen Betriebsbereich, falls wider Erwarten die Reichweite der Bauwasserhaltungen über den Abfanggraben Ost hinausreichen sollte."

3.4 Nr. 7.2.8 Abs. 1 Satz 3 wird wie folgt neu gefaßt:

"Außerdem sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising zwei Pegel an der Ostseite des AL-Geländes und ein Pegel am östlichen Ufer des Abfanggrabens Ost gegenüber dem Östlichen Betriebsbereich niederzubringen."

VI. Vorbehalt

Die Prüfung und Zulassung der Gewässerbenutzungen, die mit der Errichtung und dem Betrieb der Schmelzwasserbehandlungsanlage verbunden sind, bleiben einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

VII. Einwendungen

Die gegen das Änderungsvorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch den vorliegenden Beschluß Rechnung getragen wird oder soweit sie sich nicht im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

VIII. Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.

IX. Kosten

Die Unternehmerin (FMG) trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluß wird eine Gebühr von 25.000 DM festgesetzt. Die zu erstattenden Auslagen werden gesondert festgesetzt.

B. Sachverhalt

1. Antrag und Antragsgegenstand

Die FMG hat mit Schreiben vom 28.12.1988, 22.03.1989, 10.01.1990, 01.03.1990, 14.05.1990 und 04.07.1990 im wesentlichen beantragt, die Errichtung der Anlagen des Östlichen Betriebsbereichs (ÖBB), einschließlich der erforderlichen Flugbetriebsflächen und die dadurch veranlaßte Neutrassierung des Flughafenzubringers Ost (St 2084a) zuzulassen sowie die wasserrechtlichen Gestattungen für die Entwässerung und die tiefgründenden Bauwerke (ohne Schmelzwasserbehandlungsanlagen) des ÖBB zu erteilen. Außerdem hat die FMG die sofortige Vollziehung des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses beantragt.

Die Änderungsplanung umfaßt folgende Anlagen:

- die Errichtung von allen Nutzern des Flughafens zur Verfügung stehenden Flugzeugwartungshallen mit Anbauten,
- die Errichtung einer (bisher im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt vorgesehenen) Unterstellhalle für die Bundesvermögensverwaltung (BVV-Halle),
- die Schmelzwasserbehandlungsanlage.

Diese Anlagen werden im ÖBB zusammengefaßt, der innerhalb der früheren "Vorbehaltsfläche Ost" unmittelbar südlich des S/L-Bahn-Systems 1 und westlich des Abfanggrabens Ost liegt.

Nachdem der bereits weitgehend fertiggestellte Flughafenzubringer Ost (St 2084a) das Gelände des ÖBB durchschneidet, wird eine Neutrassierung der St 2084a auf einem Teilstück von ca. 1,2 km Länge erforderlich.

Zur Begründung ihres Antrags trägt die FMG vor: Der erwartete Wartungsbedarf am neuen Flughafen könne durch die vorgehaltenen Kapazitäten im Südlichen Bebauungsband (SBB) im Hinblick auf die zu erwartende Entwicklung des Flugbewegungsaufkommens nicht ausreichend befriedigt werden.

Die Anlagen des SBB können nur den Eigenwartungsbedarf der Deutschen Lufthansa und derjenigen Luftverkehrsgesellschaften aufnehmen, die in München ihre "home-base" oder einen wichtigen Flottenstützpunkt haben. Für den Wartungs- und Reparaturbedarf anderer Luftverkehrsgesellschaften sei noch keine ausreichende Vorsorge getroffen. Hierfür seien 2 Flugzeughallen im ÖBB vorgesehen, die zwar von der FMG errichtet werden sollen, für deren Betrieb sich die FMG aber eines fachkundigen Unternehmens (Firma Dornier Luftfahrt GmbH) bedienen wird. Die BVV-Halle, die bisher im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt situiert war, sei aus flughafenbetrieblichen Gründen in den ÖBB zu verlegen. Die Schmelzwasserbehandlungsanlage diene dem Vollzug der Auflage Nr. V.1.2.17 des PFB 1979 und sei somit Teil des Entwässerungssystems des neuen Flughafens. Für die Anlage solle ein geeigneter Standort und das erforderliche Gelände planungsrechtlich gesichert werden.

2. Verfahrensablauf

2.1 Ursprüngliche Änderungsplanung

Die FMG hatte zunächst mit Schreiben vom 28.12.1988 die Planfeststellung des ÖBB beantragt. Allerdings waren die durch die Flugzeughallen ("Dornier") in Anspruch genommenen Flächen aus der Planfeststellung ausgenommen. Sie sollten der Bauleitplanung der Gemeinde Oberding vorbehalten bleiben.

Die FMG hat im Hinblick auf die Rechtsauffassung der Regierung, daß auch die Wartungseinrichtungen des ÖBB der luftrechtlichen Planfeststellung bedürfen, den Antrag vom 28.12.1988 neu gefaßt. Der Antrag (Schreiben der FMG vom 10.01.1990) umfaßt nunmehr auch die Zulassung der Wartungsanlagen des ÖBB. Im einzelnen wird auf die Ausführungen im Antragsschreiben vom 10.01.1990 verwiesen.

2.2 Anhörungsverfahren

2.2.1 Die Beteiligung der Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Änderungsvorhaben berührt wird, und der Träger öffentlicher Belange wurde mit Schreiben vom 10.01.1989,

wegen der geänderten Planung nochmals mit Schreiben vom 17.01.1990 und hinsichtlich der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Schreiben vom 15.05.1990 durchgeführt. Beteiligt wurden:

Bundesminister für Verkehr
Bundesanstalt für Flugsicherung
Wehrbereichsverwaltung VI
Deutsche Bundesbahn
Bayer. Staatsministerium des Innern
Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern
Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
Bayer. Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
Bayer. Landesamt für Umweltschutz
Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft
Bayer. Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz
Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
Bayer. Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau
Flurbereinigungsdirektion München
Landratsamt Erding
Gewerbeaufsichtsamt München-Land
Straßenbauamt München
Wasserwirtschaftsamt Freising
Amt für Landwirtschaft Erding
Abwasserzweckverband Erdinger Moos
Zweckverband Wasserversorgung Moosrain

2.2.2 Außerdem wurden folgende Gebietskörperschaften, auf deren Gebiet das Änderungsvorhaben verwirklicht werden soll, am Verfahren beteiligt:

Landkreis Erding
Gemeinde Oberding.

2.2.3 Nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz, Art. 42 BayNatSchG wurden angehört:

Bund Naturschutz in Bayern
Landesbund für Vogelschutz.

3. Einwendungen

Gegen die Planänderung sind von der Gemeinde Oberding, dem Landratsamt Erding, dem Amt für Landwirtschaft Erding und vom Landesbund für Vogelschutz (LBV) Einwendungen erhoben worden. Der LBV lehnt das Änderungsvorhaben insbesondere aus naturschutzrechtlichen, raumplanerischen und ökologischen Gründen ab. Der umfangreiche Landschaftsverbrauch mit der vorgesehenen Versiegelung des Bodens sei aus ökologischen Gründen nicht vertretbar. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seien, abgesehen davon, daß die Ermittlungen unzureichend seien, nicht ausreichend, um den mit dem Änderungsvorhaben verbundenen Eingriff tatsächlich auszugleichen oder zu ersetzen. Zudem seien noch nicht einmal die bisher festgelegten Auflagen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege erfüllt. Auch vom Landratsamt Erding werden zusätzliche ökologische Ersatzmaßnahmen gefordert.

Die Gemeinde Oberding hat erklärt, daß sie der Planänderung nur zustimmen kann, wenn gleichzeitig aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung von Schwaig angeordnet werden, insbesondere sollten die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen für den Lärmschutz verwendet werden.

4. Erörterungstermin

Am 10.07.1990 wurden im Landratsamt Erding die Einwendungen der Gemeinde Oberding und des Landesbundes für Vogelschutz sowie die Forderungen des Landratsamtes Erding und des Landwirtschaftsamtes erörtert. Auf die Niederschrift wird verwiesen.

5. Gutachtliche Ermittlungsgrundlagen

- 5.1 Die FMG hat zur Stützung ihres Antrags zur Frage des Bodenlärms die Fortschreibung der Studie über die in der Umgebung des Flughafens München 2 zu erwartende Schallimmission durch Schallquellen am Boden ("Bodenlärm") unter Berücksichtigung des Planänderungsbeschlusses vom 07.06.1984, der Erweiterung des Südlichen Bebauungsbandes (Vorfeld Wartung und Fracht) und der Erweiterungsfläche

Ost (Wartungshalle der Fa. Dornier), Bericht Nr. 14054/8, Müller-BBM GmbH vom 15.12.1988 vorgelegt.

5.2 Zur Ermittlung und Bewertung der von dem Änderungsvorhaben berührten Belange und den Auswirkungen des Änderungsvorhabens hat die Regierung im wesentlichen folgende gutachtliche Stellungnahmen eingeholt:

- gutachtliche Stellungnahme zu Fragen der Wartungskapazität am Flughafen München II von der DLR, Juni 1990,.
- gutachtliche Stellungnahme zum Planänderungsverfahren östlicher Betriebsbereich des neuen Flughafens München (Bodenlärm) vom Dipl.-Phys. TH. J. Meyer, April 1990,
- wasserwirtschaftliche Begutachtung der von der Flughafen München GmbH beantragten Planänderungen vom Wasserwirtschaftsamt Freising, Juli 1990, mit integrierter Begutachtung des Bayer. Landesamts für Wasserwirtschaft zu den Fragen der Entwässerung vom Mai 1990,
- wasserwirtschaftliche Stellungnahme zum Standort und dem Flächenbedarf der Schmelzwasserbehandlungsanlage vom Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft, Juli 1990.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf den Inhalt der Verfahrensakte Bezug genommen.

C. Entscheidungsgründe

1. Verfahren

- 1.1 Die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 10 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten im Planfeststellungsverfahren nach dem LuftVG (BayRS 960-1-2-W), § 14 Abs. 1 WHG und Art. 3 Abs. 1 BayVwVfG. Aufgrund der Konzentrations- und Ersetzungswirkung der Planfeststellung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG ist die Regierung auch für die straßenrechtliche Entscheidung zuständig. Baugenehmigungen hingegen werden von der Planfeststellung nicht umfaßt (s. § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG) und fallen demnach nicht in die Zuständigkeit der Regierung.

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

Der Beschluß konnte im Wege des Änderungsplanfeststellungsverfahrens ergehen. Der Änderungsantrag der FMG betrifft einen klar umrissenen und deshalb einer gesonderten Betrachtung zugänglichen Funktionsbereich des Flughafens. Das Erweiterungsvorhaben (Östlicher Betriebsbereich) stellt das bauliche und betriebliche Grundkonzept oder wesentliche Teile des übrigen Planungsinhalts nicht in Frage, so daß das Verfahren nicht für das gesamte Vorhaben neu durchzuführen war. Insbesondere waren die Hauptprobleme der Flughafenplanung, wie Standortentscheidung, Notwendigkeit und Konfiguration nicht erneut aufgeworfen. Das Verfahren konnte deshalb auf die Untersuchung und Würdigung der Auswirkungen im Änderungsbereich unter Berücksichtigung der Verflechtung mit der übrigen Planung beschränkt bleiben.

Das Planänderungsverfahren war entscheidungsreif. Dem erneuten Vorschlag des Landesbundes für Vogelschutz (s. schon 15. ÄPFB, S. 28) im Hinblick auf seine beim Bayer. Landtag anhängige Petition die Entscheidung vorläufig zurückzustellen, konnte nicht gefolgt werden. Auch der vorliegende Beschluß (ebenso wie der 15. ÄPFB) konnte unbeschadet der Ergebnisse der Petition ergehen, weil diese weder rechtlich noch sachlich vorgreiflich ist. Die spezifischen Auswirkungen des Änderungsvorhabens konnten auf ausreichender Entscheidungsgrundlage unabhängig von der vom Landesbund für Vogelschutz aufgeworfenen Frage des ökologischen Ausgleichs für den Flughafen insgesamt beurteilt werden.

- 1.3 Gestaltung und Durchführung des Planänderungsverfahrens erfolgte nach § 10 LuftVG i.V.m. Art. 73 ff BayVwVfG und Art. 84 BayWG.
- 1.3.1 Die Gutachten wurden nach Art. 72 Abs. 1 i.V.m. Art. 26 Abs. 1 BayVwVfG eingeholt.

Der Erörterungstermin wurde gemäß den Regeln des § 10 Abs. 5 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG durchgeführt.

Die Anhörung der Gebietskörperschaften, Behörden, Träger öffentlicher Belange und anerkannten Verbände erfolgte nach § 10 Abs. 2 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG.

1.3.2 Von einer öffentlichen Auslegung der Pläne hat die Planfeststellungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen aus Gründen der Verfahrensökonomie abgesehen, weil durch das Erweiterungsvorhaben Belange Dritter, insbesondere Lärmschutzinteressen der Bewohner des Flughafenumlands nicht neu, erstmalig oder stärker als bisher berührt werden (s. Art. 76, Art. 73 Abs. 3 und Abs. 8, Art. 72, Art. 40 BayVwVfG).

1.3.2.1 Eine erneute Würdigung des Fluglärms in seiner Gesamtheit - wie von der Gemeinde Oberding gewünscht - war nach Sach- und Rechtslage nicht veranlaßt. Das Änderungsvorhaben läßt den genehmigten und der Planfeststellung zugrundeliegenden Flugbetrieb unberührt. Es ist somit auch kein Fluglärm zu erwarten, der nicht bereits nach der luftrechtlichen Genehmigung 1974 und der Planfeststellung "zugelassen" und durch Lärmschutzmaßnahmen abgedeckt ist.

Änderungen in der Kapazität der Wartungseinrichtungen können die Frage der Bewältigung von Fluglärm bei Tag nicht neu aufwerfen. Das beruht darauf, daß der PFB 1979 in der derzeit geltenden Fassung für Lärmeinwirkungen bei Tag auf die Maximalkapazität der beiden Start- und Landebahnen nach Maßgabe der luftrechtlichen Genehmigung abgestellt hat und nicht etwa auf die Kapazität der übrigen Flughafenanlagen, beispielsweise die der Wartungsanlagen. Die Erweiterung dieser Anlagen kann sich demnach nur innerhalb des mit PFB 1979/ÄPFB 1984 und der luftrechtlichen Genehmigung 1974 bereits "zugelassenen" und schon bewältigten Flugbetriebs bewegen. Auch für den Flugbetrieb bei Nacht enthält der ÄPFB 1984 ausdrückliche Beschränkungen, die auch bei Verwirklichung des

Änderungsvorhabens nicht überschritten werden dürfen. Änderungen des zugelassenen Flugbetriebs waren weder beantragt, noch wurden solche in diesen Bescheid von Amts wegen zugelassen.

Bei der Beurteilung des Bodenlärms in der Planfeststellung ist, was die Rollbewegungen der Flugzeuge auf dem Flughafengelände betrifft, ebenfalls von dem zugelassenen Flugbetrieb ausgegangen worden. Dieser wird - wie oben dargelegt - von der Änderungsplanung nicht berührt. Die Auswirkungen der Änderungsplanung auf den Bodenlärm beschränken sich deshalb auf die Veränderung der Vorfeldflächen und die durch die Erweiterungsmaßnahmen bedingten Betriebsabläufe. Die dadurch hervorgerufenen Lärmauswirkungen sind allerdings - worauf später noch näher eingegangen wird - auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen der bisher zugelassenen Änderungsvorhaben zu vernachlässigen. Wartungsbedingte Triebwerksprobenläufe sind im ÖBB wegen der Regelung in Nr. IV.1.8.1 des PFB 1979 in der Fassung des 6. ÄPFB, Nr. II.1.1, S. 3 ohnehin nicht zulässig.

- 1.3.2.2 Auch grundstücksbezogene Belange Dritter werden durch die Flughafenerweiterung nicht berührt, so daß insoweit ebenfalls keine Betroffenen vorhanden sind. Das neue Gelände für den ÖBB, das im Grunderwerbsplan C 1-03a Tektur ausgewiesen ist, steht zur Gänze im Eigentum der FMG. Von den Reichweiten der vorübergehenden und dauernden Grundwasserbenutzung, soweit sie in diesem Beschluß zugelassen werden, werden Fremdgrundstücke nicht nachteilig berührt.
- 1.3.3 Die Prüfung und Zulassung der mit der Errichtung der Schmelzwasserbehandlungsanlage verbundenen Grundwasserbenutzungen bleiben einem gesonderten Verfahren vorbehalten. Über die Zulässigkeit dieser Anlagen läßt sich aber ein vorläufiges positives Gesamturteil treffen, so daß die grundsätzliche Eignung der Anlagen zur Erfüllung der maßgeblichen gesetzlichen Anforderungen festgestellt werden kann.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

Den Anträgen der FMG auf Erweiterung des Flughafens zur Errichtung der Anlagen des ÖBB war stattzugeben, weil das planfeststellungsbedürftige Änderungsvorhaben nach § 8 i.V.m. § 10 LuftVG zulässig ist.

Das Änderungsvorhaben ist nach den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes gerechtfertigt, weil die Errichtung der Anlagen des ÖBB vernünftigerweise geboten ist, um dem künftigen Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden und einen sicheren Flug- und Flughafenbetrieb zu gewährleisten. Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen der Planung nicht entgegen. Nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange sowie der privaten Belange unter- und gegeneinander konnte das Änderungsvorhaben zugelassen werden. Erschließung und Funktionsfähigkeit des Flughafens sind weiterhin gegeben. Nachteilige Auswirkungen werden, soweit möglich, durch die verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeglichen.

2.1 Planrechtfertigung

Das Änderungsvorhaben ist gerechtfertigt, weil für das Erweiterungsvorhaben nach den vom Luftverkehrsgesetz allgemein verfolgten Zielen (Befriedigung des Luftverkehrsbedürfnisses, Sicherheit des Luftverkehrs) ein Bedürfnis besteht. Die bisherigen Ausweisungen für die Flugzeugwartung reichen nicht aus, um im planfeststellungsrelevanten Zeitraum (Jahr 2000/2010) dem erkennbaren weiter steigenden Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden. Nachdem die im SBB vorhandenen Wartungskapazitäten ausschließlich von Luftverkehrsgesellschaften belegt sind, die die Wartungshallen zum Unterstellen ihrer eigenen Flugzeuge und zur Durchführung von Wartungsarbeiten durch eigenes Personal nützen werden, ist es geboten, für den Wartungs- und Instandhaltungsbedarf der übrigen am neuen Flughafen verkehrenden Luftverkehrsgesellschaften Einrichtungen für die technische Betreuung dieser Flugzeuge vorzusehen. Zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs im Winter ist unter Berücksich-

tigung der wasserwirtschaftlichen Anforderungen die Schmelzwasserbehandlungsanlage im ÖBB vernünftigerweise vorzuhalten.

2.1.1 Flugzeugwartungseinrichtungen

2.1.1.1 Vorhandene Wartungskapazität

Nach der bisherigen planerischen Konzeption des neuen Flughafens war der Funktionsbereich "Flugzeugwartung" im SBB untergebracht (s. 6. ÄPFB S. 19 ff). Für den planfestgestellten Umfang dieses Funktionsbereichs waren maßgeblich:

- die mit dem neuen Flughafen München verfolgten luftverkehrlichen Ziele der Erschließung Bayerns und Teilen seiner Nachbarländer und die Errichtung eines sekundären Verkehrsknotens neben dem Flughafen Frankfurt (s. PFB 1979, S. 201 ff),
- die Einschätzung des künftigen Fluggast- und Flugbewegungsaufkommens,
- der nach sachverständiger Prüfung zu erwartenden Flugzeugwartungsbedarf,
- die Anforderungen künftiger Nutzer des Wartungsbereichs, in denen sich das Verkehrsbedürfnis konkretisiert,
- der Vergleich mit anderen in- und ausländischen Flughäfen.

Die Regierung ging bei der Einschätzung des künftigen Luftverkehrs von einem Passagieraufkommen von ca. 15 Mio Passagieren im Jahr 2000 aus, aus dem sich ein Flugbewegungsaufkommen (Linien- und Charterverkehr) von mindestens 150.000 Starts und Landungen ableitete. Aufgrund dieser Einschätzung der Luftverkehrsentwicklung hat es die Regierung für sinnvoll erachtet, daß die Planungen der FMG zur Befriedigung des Wartungsbedarfs der Deutschen Lufthansa (DLH) zwei Hallen vorsahen. Zwei weitere Hallen sollten für die von München aus operierenden Luftverkehrsgesellschaften und solchen Luftverkehrsgesellschaften vorgehalten werden, die entweder am neuen Flughafen ihre "home base" haben oder aufgrund ihrer

Umlaufplanung für einen Teil ihrer Flotte Wartungskapazität benötigen. Die Hallen des SBB sind ausschließlich von Luftverkehrsgesellschaften belegt, die Raum zum Unterstellen ihrer eigenen Flugzeuge und zur Durchführung von Inspektionen und Wartungsarbeiten durch eigenes Personal brauchen (s. im einzelnen 6. ÄPFB S. 42 ff). Insgesamt steht bisher am neuen Flughafen eine Fläche von 84.000 m² für die Flugzeugwartung zur Verfügung.

2.1.1.2 Zusätzliche Wartungskapazität im ÖBB.

Zusätzlich zum SBB wird im ÖBB die Errichtung zweier Flugzeugwartungs- mit einer Gesamtfläche von 26.720 m² (Halle 1: 150 m x 80 m = 12.000 m² und Halle 2: 184 m x 80 m = 14.720 m²) zugelassen. Zusammen mit dem SBB stehen somit für den Funktionsbereich "Flugzeugwartung" Flächen von insgesamt ca. 111.000 m² zur Verfügung.

Der zusätzliche Bedarf an Wartungseinrichtungen ergibt sich zum einen aus dem - gegenüber den Annahmen des 6. ÄPFB - deutlich gestiegenen Luftverkehrsaufkommens. Er leitet sich zum anderen aus dem Wartungs- und Instandhaltungsbedarf derjenigen Luftverkehrsgesellschaften ab, die keinen eigenen Wartungsschwerpunkt am neuen Flughafen unterhalten und Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten während der Flugzeugübernachtungen am neuen Flughafen durchführen lassen müssen oder wollen.

Bei der Beurteilung des Wartungsbedarfs im SBB ist die Regierung von einem Flugbewegungsaufkommen von etwa 150.000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr ausgegangen. Diese Prognose war auf die Äußerungen der DLR gestützt, die dieses Flugbewegungsaufkommen aus dem globalen Flugreiseaufkommen der Bundesrepublik Deutschland durch vereinfachte Schätzung für den neuen Flughafen München abgeleitet hat.

Zwischenzeitlich hat die DLR eine detaillierte bundesweite Prognose der Verkehrsaufkommen der internationalen Verkehrsflughäfen für das Jahr 2000 erstellt. Danach ist für das Jahr 2000 mit einem Passagieraufkommen von 16,6 Mio zu rechnen, aus dem sich ein Flugbewegungsaufkommen

von 206.000 Starts und Landungen im Linien- und Charterverkehr ableitet. Berücksichtigt man bei dieser Prognose auch noch die zu erwartenden Kapazitätsengpässe auf den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf, die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrsmarktes und die politische Öffnungen der osteuropäischen Länder sowie die Vereinigung der beiden deutschen Staaten, so ist - nach den plausiblen Aussagen der DLR - bei einer groben Schätzung mit einem zusätzlichen Aufkommen von etwa 10.000 bis 25.000 Flugbewegungen am neuen Flughafen zu rechnen. Das Gesamtaufkommen wird sich dann von 206.000 Flugbewegungen auf etwa 215.000 bis 230.000 Starts und Landungen im Linien- und Charterverkehr im Jahr 2000 erhöhen.

Mit der DLR ist die Regierung der Auffassung, daß die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen in den Folgejahren - also über das Jahr 2000 hinaus - wachsen und in absehbarer Zeit noch keine Sättigung im Luftverkehr eintreten wird.

Für den Bedarf der Wartungshallen der DLH im SBB konnte im 6. ÄPFB eine Beziehung zwischen dem Flugbewegungsaufkommen und dem erforderlichen Umfang der Wartungsfläche über die Erstellung einer Umlaufplanung, die Ableitung der einzelnen Teilflotten und der täglichen Wartungsereignisse aufgestellt und nachgewiesen werden. Für die übrigen Luftverkehrsgesellschaften war diese Relation wesentlich schwieriger herzustellen. Die Regierung ging jedoch davon aus, daß auch für die anderen vom neuen Flughafen aus operierenden Luftverkehrsgesellschaften ähnliche Beziehungen wie bei der DLH gelten müssen, so daß bei dem zu erwartenden Verhältnis der jeweiligen Bewegungsaufkommen zwischen der DLH und den übrigen Fluggesellschaften die vorgesehene Wartungskapazität als geboten erachtet werden konnte.

Auch bei den Wartungseinrichtungen des ÖBB, ist der Nachweis einer stringenten Beziehung zwischen dem erwähnten Flugbewegungsaufkommen und dem Platzbedarf nicht ohne weiteres möglich, weil diese Wartungseinrichtungen "air-line"-neutral betrieben werden sollen. Für den Betrieb der Wartungshallen ist konkret die Fa. Dornier

als erfahrenes Unternehmen der Luftfahrzeugintandhaltung vorgesehen.

Die Regierung nimmt - auf der Grundlage der Überlegungen des 6. ÄPFB - aber an, daß ähnliche Beziehungen zwischen Luftverkehrsaufkommen und Wartungsbedarf wie sie für die DLH und sonstigen Luftverkehrsgesellschaften (mit "home-base" auf dem neuen Flughafen) zugrundegelegt worden sind, auch für das gesamte Flugbewegungsaufkommen gelten.

Nachdem für ein Flugbewegungsaufkommen von ca. 150.000 Starts und Landungen eine Wartungskapazität von 84.000 m² (einschließlich einer gewissen Reserve) zur Bedarfsdeckung der "home-base" Luftverkehrsgesellschaften als erforderlich angesehen worden ist, ist es vernünftig, wenn der Bedarf an Wartungsstellplätzen für ein um etwa 40 % gestiegenes Flugbewegungsaufkommen (d.h. 215 bis 230.000 Bewegungen) entsprechend höher liegt. Tatsächlich vergrößert sich auch die zusätzliche Fläche für die Wartung im östlichen Betriebsbereich um ca. 27.000 m² (von 84.000 m² auf 111.000 m²) um ca. 32 %.

Die FMG und die Fa. Dornier haben im übrigen unter Hinweis auf das steigende Verkehrsaufkommen darauf aufmerksam gemacht, daß Nutzeranforderungen der im SBB untergebrachten Luftverkehrsgesellschaften vorliegen, die deutlich mehr als die im SBB verfügbaren Hallenflächen benötigen, so daß eine der im ÖBB geplanten Hallen (Halle 1) bereits belegt ist. Die im SBB vorgehaltenen Wartungskapazitäten sind demnach schon für die dort untergebrachten Luftverkehrsgesellschaften quantitativ unzureichend.

Sie decken vor allem aber den Wartungsbedarf der übrigen am Flughafen verkehrenden in- und ausländischen Luftverkehrsgesellschaften nicht ab. Es ist deshalb geboten, diesem Bedarf, der während der umlaufbedingten Standzeiten geplant oder durch nicht vorhersehbare Umstände anfallen kann, Rechnung zu tragen (Halle 2). So werden nach den Angaben der Fa. Dornier schon Verhandlungen mit Luftverkehrsgesellschaften geführt, die am neuen Flughafen eine größere Anzahl von Flugzeugen regelmäßig mit

längeren Standzeiten stehen haben und diese Standzeiten zur Durchführung von Wartungsarbeiten nutzen werden. Das bei der Bedarfsermittlung von der FMG und der Fa. Dornier zugrundegelegte Potential von 70 Flugzeugübernachtungen pro Woche erscheint unter Berücksichtigung des erwarteten Luftverkehrsaufkommens, der zunehmenden Anzahl zusätzlicher Luftverkehrsgesellschaften auf dem neuen Flughafen und des künftigen Flugplans (1996) nicht unrealistisch.

Zwar läßt sich - wie schon im 6. ÄPFB dargelegt - ein exakter, auf den Quadratmeter genau ermittelter Bedarf an Wartungsflächen noch nicht festlegen. Die Frage, ob die Fa. Dornier dieses Wartungspotential voll ausschöpfen wird, ist nämlich mit Unwägbarkeiten behaftet. Zu Gunsten des Vorhabens spricht aber die auch im Luftverkehr zunehmende internationale Spezialisierung von Anbietern. So ist damit zu rechnen, daß ein größerer Teil der Luftverkehrsgesellschaften in den kommenden Jahren mit ganz oder zum Teil geleastem Fluggerät Luftverkehrsdienste anbieten wird und die Wartung dafür spezialisierten Betrieben überträgt. Auch werden kleinere Luftverkehrsgesellschaften sich verstärkt auf bestimmte Märkte konzentrieren und aufgrund einer Betriebsgröße, die nicht ausreicht, eigene Wartungsschwerpunkte zu unterhalten, die Flugzeugbetreuung durch Firmen wie Dornier vornehmen lassen.

Für eine Abschätzung des Bedarfs und der vorzuhalten- den Kapazität können im übrigen die Nutzerangaben (Fa. Dornier) nicht völlig außer Betracht bleiben, weil erfahrungsgemäß von den Unternehmen nicht Überkapazitäten vorgehalten werden, die zu Kosten führen, die nicht durch Erträge abgedeckt werden können. Aufgrund des längerfristig anhaltenden Luftverkehrswachstums ist es außerdem angemessen, die Wartungsflächen mit einem gewissen Reservespielraum zu bemessen, um auch langfristig dem Bedarf an Wartungskapazität gerecht zu werden.

Schließlich zeigt ein Blick auf den Flughafen Frankfurt (Wartungskapazität 1994: 121.000 m²), daß sich die Flächenausweisung für den Funktionsbereich "Flugzeugwartung" am neuen Flughafen, unter Berücksichtigung des zu

erwartenden Luftverkehrsaufkommens immer noch in einem vernünftigen Rahmen bewegt.

2.1.2 Schmelzwasserbehandlungsanlage

Die Einrichtung der Schmelzwasserbehandlungsanlage im ÖBB als Teil des Entwässerungssystems des neuen Flughafens ist aus flughafenbetrieblichen Gründen unter Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Anforderungen erforderlich.

- 2.1.2.1 Um einen sicheren und störungsfreien Flugbetrieb bei winterlichen Verhältnissen zu gewährleisten, ist neben dem mechanischen Räumen und dem abstumpfenden Sandstreuen zeitweilig auch der Einsatz von chemischen Enteisungsmitteln zum Enteisen der Flugbetriebsflächen geboten. Andererseits dürfen durch den Einsatz der chemischen Enteisungsmittel keine schädlichen Verunreinigungen der Gewässer (Grundwasser und Oberflächengewässer) und keine Schädigung der Kläranlage bei Eitting bewirkt werden (s. Auflage Nr. V.1.2.17 des PFB 1979).

Die FMG hat im Vollzug dieser Auflage in mehreren mit der Wasserwirtschaftsverwaltung abgestimmten Schritten grundlegende Untersuchungen, Studien und Gutachten durchgeführt bzw. ausarbeiten lassen sowie Untersuchungen an anderen Flughäfen zur Bewältigung dieses Problems herangezogen und ausgewertet.

Das Ergebnis dieser Arbeiten hat zu einem abgestuften Verbundsystem von Sicherheitsvorkehrungen geführt. Neben organisatorischen Vorkehrungen, einem sparsamen, gezielten Einsatz ausgewählter chemischer Enteisungsmittel, der Einrichtung von Zwischenlagern für Räumschnee und der Optimierung des Bodenaufbaus entlang der Rollbahnen zählen hierzu vor allem Einrichtungen zur gesteuerten Erfassung, Rückhaltung, Ableitung und Behandlung der Enteisungsmittelabwässer aus dem Bereich der Vorfelder und der Start/Lande-Bahnen sowie Einrichtungen zur Überwachung von Grundwasser und Oberflächengewässer.

Die grundlegenden Untersuchungen zur Behandlung der se-

parat erfaßten Enteisungsmittelabwässer ergaben - wie das Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft in seiner Stellungnahme bestätigt hat - folgendes sinnvolle Entwässerungskonzept:

- Rückhaltung der Abwässer zum Mengen- und Konzentrationsausgleich mit evtl. Vorbehandlung im Flughafengelände durch Vorhaltung von Schmelzwasserbecken,
- Reinigung der Enteisungsmittelabwässer in der Kläranlage Eitting.

Dieses Konzept wird im wesentlichen gestützt auf die Studie der TU Hannover, Prof. Seyfried vom Oktober 1985 und Ergebnisberichte von Juli 1988 und April 1989 zu Versuchen in der Kläranlage Eitting durch das Prüfamts für Wassergütewirtschaft und Gesundheitsingenieurwesen der TU-München, Prof. Dr. Bischofsberger.

2.1.2.2 Bei der Ermittlung des Gesamtvolumens der Schmelzwasserbehandlungsanlage war in Abhängigkeit von Niederschlag, Temperatur und Enteisungsmiteleinsetzten zwischen den Extremfällen:

- gänzliche Speicherung auf dem Flughafengelände und keine Erweiterung der Kläranlage in Eitting sowie
- keine Speicherung auf dem Flughafengelände bei Vollausbau der Kläranlage in Eitting

eine flughafenbetrieblich, wasserwirtschaftlich, kläranlagenbetrieblich und wirtschaftlich sinnvolle Lösung zu finden. In der Studie "Schmelzwasserbehandlung" vom 31.03.1989, aufgestellt vom Ingenieurbüro Schlegel, wird vorgeschlagen, mit dem korrespondierenden Kläranlagenausbau ein Speicherbecken mit ca. 40 000 m³ Inhalt zu errichten.

Die Prüfung durch das Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft - Langzeitsimulation über 23 Winterhalbjahre - führte jedoch zu dem Ergebnis, daß zur Erfüllung der gewässergütewirtschaftlichen Anforderungen (Entlastung von Schmelzwasser im langfristigen Mittel nur einmal in 10 Jahren) - ein Gesamtspeichervolumen von ca. 80 000 m³ vorzusehen ist.

Im Hinblick auf mögliche Fortschreibungen der Gewässerschutzvorschriften, Unwägbarkeiten bei den prognostizierten Annahmen und eine maßvolle Erweiterung der Anlagen der Schmelzwasserbehandlungsanlage im überschaubaren Zeitraum (Jahr 2000/2010) ist es nicht zu beanstanden, wenn die FMG ihren Planungen insgesamt ein Rückhaltevolumen von 120.000 m³ zugrundelegt. Nachdem davon etwa 15.000 m³ Rückhaltevolumen im Kanalnetz aktiviert werden können, ist es somit geboten, in der Schmelzwasserbehandlungsanlage ein Volumen von ca. 105.000 m³ vorzuhalten.

2.1.2.3 Dieser Rückhalteraum ist sinnvollerweise aufzuteilen in Becken, die häufig beaufschlagt werden und in Becken, die selten, d.h. allenfalls ein bis zwei Tage im Winter gefüllt werden. Wie das Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft bestätigt hat, ist es zweckmäßig, für ca. 55.000 m³ Schmelzwasser unterirdisch Becken zu errichten, die sich im freien Gefälle füllen und über ein Pumpwerk zur Kläranlage Eitting entleert werden. Die weiteren Becken mit einem Volumen von ca. 50 000 m³ (einschließlich einem zusätzlichen Erweiterungsbecken von ca. 20 000 m³) werden oberirdisch angelegt. Insgesamt sind demnach fünf Rückhaltebecken vorgesehen, von denen zwei in unterirdischer und drei in oberirdischer Bauweise ausgeführt werden.

Die Lage der Becken und deren Umfang sind im Plan D 1a/F 6.1a-238, Schmelzwasserbehandlungsanlage, näher dargestellt. Unter Berücksichtigung der notwendigen Sicherheitsabstände zu den Vorfeldflächen, der Böschungsflächen für die Dämme der oberirdischen Becken sowie der Zufahrtsmöglichkeiten zu den einzelnen Becken ist demnach die beantragte Fläche von der Schmelzwasserbehandlungsanlage belegt.

2.1.3 Halle der Bundesvermögensverwaltung (BVV-Halle)

Die BVV-Halle war bisher im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt separat von den anderen Anlagen westlich der Überleitung Süd-Nord situiert. Nachdem diese Halle aus Sicherheitsgründen nicht unmittelbar im allgemein nutz-

baren Teil der Anlagen für die Allgemeine Luftfahrt untergebracht werden sollte und sie außerdem an dieser Stelle die Entwicklungsmöglichkeiten des Vorfeldes Ost stören könnte, ist es sinnvoll, diese Anlage in den ÖBB zu verlegen.

2.2. Planungsleitsätze

Der Änderungsplanung stehen keine unüberwindbaren Planungsleitsätze entgegen. Planerische Zielvorstellungen von dem Änderungsvorhaben sonst berührter Rechtsmaterien (z.B. Naturschutz) gehen als zu berücksichtigende Belange in die gebotene Abwägung mit den übrigen Belangen wie auch den öffentlichen Interessen des Luftverkehrs ein und werden hierdurch mit dem entsprechenden Gewicht zur Geltung gebracht.

2.3 Abwägung

Die Abwägung der von der Änderungsplanung berührten öffentlichen Belange, insbesondere des öffentlichen Luftverkehrs, der Wasserwirtschaft, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Städtebaus, der Planungshoheit der betroffenen Gemeinde und der Landwirtschaft unter- und gegeneinander ergibt die Zulässigkeit des Änderungsvorhabens.

2.3.1 Raumordnung und Landesplanung

Das Änderungsvorhaben ist aus landesplanerischer Sicht unbedenklich. Es ist zwar flächenrelevant, aber nicht überörtlich raumbedeutsam, da - wie die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben hat - keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt außerhalb des Flughafens zu erwarten sind. Eine gesonderte landesplanerische Überprüfung (Raumordnungsverfahren oder landesplanerische Abstimmung auf andere Weise) war deshalb nicht erforderlich. Im übrigen waren schon im PFB 1979 im ÖBB Flächen für evtl. notwendige Erweiterungen der Flughafenanlagen ausgewiesen, die dann im ÄPFB 1984 aufgrund des damals erwarteten verringerten Luftverkehr-

saufkommens gestrichen worden sind. Die derzeitige Einschätzung der künftigen Entwicklung des Luftverkehrs belegt aber, daß die Prognosen im ÄPFB 1984 zu vorsichtig waren und sogar die Vorausschätzungen des PFB 1979 überschritten werden.

2.3.2 Luftverkehr

Das öffentliche Interesse an der ordnungsgemäßen Abwicklung des Luftverkehrs im allgemeinen und an der Funktionsfähigkeit des neuen Flughafens München erfordert die Ausweisung des Geländes des Östlichen Betriebsbereichs mit den dort vorgesehenen Flughafenanlagen.

Die FMG benötigt - wie im vorhergehenden Abschnitt 2.1. näher dargelegt wurde - dieses Gelände für die Vorhaltung zusätzlicher Kapazitäten im Funktionsbereich Flugzeugwartung, für die Schmelzwasserbehandlungsanlage als Teil des Entwässerungssystems und für die BVV-Halle.

Die bisherigen Ausweisungen für die Flugzeugwartung im SBB reichen nicht aus, um den gegenüber den bisherigen Annahmen (s. 6. ÄPFB) deutlich gestiegenen Aufkommenserwartungen und dem damit erforderlichen zusätzlichen Wartungsbedarf gerecht zu werden. Schon aus diesem Grund ist die Erhöhung der Wartungskapazitäten erforderlich. Ergänzend war zu berücksichtigen, daß die Stellplatz- und Wartungsmöglichkeiten aus Gründen der öffentlichen Vorsorge eine Ergänzung durch Wartungseinrichtungen für diejenigen am neuen Flughafen verkehrenden Fluggesellschaften benötigen, die aus wirtschaftlichen oder technischen Gründen kein eigenes Wartungspotential am neuen Flughafen vorhalten können.

Die FMG und die Fa. Dornier sind sich auch grundsätzlich darüber einig, daß die aufgrund dieses Wartungspotentials erforderlichen Wartungskapazitäten am neuen Flughafen realisiert werden sollen. Die Tatsache, daß mit dem Vorhaben auch wirtschaftliche Ziele verfolgt werden, schließt das öffentliche Interesse an der Vorhaltung der Wartungseinrichtungen nicht aus. Die Ausweisung des neuen Geländes ermöglicht es jeden-

falls der FMG ihrer Betriebspflicht nachzukommen, die sie zur Bereitstellung und Unterhaltung der für den Flugbetrieb adäquaten Einrichtungen verpflichtet. Einzubeziehen waren dabei die dem Flughafen nach der Planfeststellung zukommenden verkehrlichen Aufgaben, nicht nur die Erschließung Bayerns und Teilen seiner Nachbarländer zu sichern, sondern außerdem die Stellung eines zweiten Verkehrsknotens im dezentralen Luftverkehrssystem der Bundesrepublik zu übernehmen.

Die Bewältigung des künftigen Luftverkehrs unter Berücksichtigung dieser luftverkehrlichen Zielsetzung macht es erforderlich, eine leistungsfähige Infrastruktur am Boden, also auch ausreichende Wartungseinrichtungen zur Verfügung zu stellen. Ansonsten könnte der Flughafen seiner Aufgabe, langfristig eine diesen Zielsetzungen entsprechende qualitative und quantitative Verkehrsbedienung sicherzustellen, nicht im erforderlichen Umfang gerecht werden.

2.3.3 Städtebau

Das Änderungsvorhaben ist städtebaulich problematisch. Die Wartungshallen, die am nordöstlichen Ende des Flughafens situiert werden, stehen in keinem räumlichen und optischen Bezug zu den übrigen Gebäuden des Flughafens. Mit einer Länge von ca. 330 m und einer Höhe von 32 m, mit der Möglichkeit der Überschreitung dieser Höhe bei einzelnen Elementen der Konstruktion auf 34 m, 37,25 m bis zu 55 m (Pylone) wirken die Hallen weit in die umgebende Landschaft hinaus und belasten das Landschaftsbild des nahezu ebenen Moorgeländes. Sie stehen auch im Kontrast zu einem in der Nähe gelegenen mit einer niedrigeren Höhenentwicklung vorgesehenen Gewerbegebiet der Gemeinde Oberding.

Situierung und Dimensionierung der Wartungshallen werden allerdings von den Erfordernissen eines verkehrsgerechten und ordnungsgemäßen Flug- und Flughafenbetriebs sowie einer vernünftigen, vorausschauenden Flughafenplanung bestimmt.

Die FMG weist zutreffend darauf hin, daß ein Standort im Nordwesten des Flughafens ("Nördliches Bebauungsband", einschließlich der ehemaligen Erweiterungsfläche) ausscheidet, weil dieses Gelände bereits vollständig mit flughafennotwendigen Einrichtungen und Anlagen belegt ist. Auf der vorhandenen, allerdings schon teilweise bebauten Erweiterungsfläche (Bauzentrum), fehlen im übrigen die notwendigen Rollbahnanschlüsse.

Die Bauflächen innerhalb des SBB (Flugzeugwartung, Luftfracht) sind ebenfalls planerisch belegt (s. 6. ÄPFB). Eine Situierung der Wartungsanlagen in der Grünzone zwischen der westlichen Haupterschließung und dem Bebauungsband stehen schon funktionelle Gründe entgegen. Bei einer Parallelanordnung zur westlichen Erschließung ließe sich das Vorhaben nicht bedarfsgerecht unterbringen. Außerdem wäre in jedem Fall eine Anbindung an das bestehende Vorfeld (Flugzeugwartung) notwendig. Mindestens eine Wartungshalle des SBB ließe sich dann nicht mehr verwirklichen. Zudem wären wesentliche Elemente der Grünordnung im Eingangsbereich des Flughafens erheblich gestört. Die städtebaulichen Probleme wären bei der Wahl dieses Standorts nur verlagert und nicht gelöst.

Aufgrund des neuen Planungs- und Entwicklungskonzepts für das Terminal Ost ist auch eine Unterbringung der Wartungseinrichtungen auf dem Gelände der östlichen Passagierabfertigung nicht möglich. Die östliche Spange der Passagierabfertigung, einschließlich dem Vorfeld wird nämlich an die östliche Grenze des Flughafens bzw. das Gelände der Allgemeinen Luftfahrt heranrücken (s. 15. ÄPFB, S. 38 ff, "Verlegung der Anlagen der Allgemeinen Luftfahrt").

Damit käme nur ein Standort auf der ehemaligen Vogelschutzfläche in Betracht. Zur Disposition stünden unter Berücksichtigung der notwendigen Rollbahnanschlüsse die Fläche südlich des Geländes der Allgemeinen Luftfahrt sowie das beantragte Gelände (ÖBB).

Die Situierung der Wartungshallen südlich des Geländes der Allgemeinen Luftfahrt würde die Erweiterungsmög-

lichkeiten des Passagierabfertigungsbereichs im Osten erheblich behindern. Wie bereits in Nr. 2.1. ausgeführt, ist damit zu rechnen, daß die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen über das Jahr 2000 hinaus wachsen und in absehbarer Zeit noch keine Sättigung im Luftverkehr eintreten wird. Diese Einschätzung der Entwicklung des Luftverkehrs läßt es sinnvoll erscheinen, auch in fernerer Zukunft die Möglichkeiten für die Erweiterung der Passagierabfertigungseinrichtungen im Auge zu behalten. Die FMG weist zu Recht darauf hin, daß die Planungskonzeption des Flughafens spätere Erweiterungen der Passagierabfertigung nur nach Osten im Anschluß an die bereits bebauten Flächen zuläßt. Zudem ist wegen der notwendigen Verknüpfungen der Abfertigungseinrichtungen (z.B. Umsteigerverkehr) eine direkte Verbindung der Passagierabfertigungsanlagen sinnvoll. Deshalb ist es nicht zweckmäßig, die organische Entwicklung der weiteren Flughafenplanung von vornherein erheblich zu behindern. Anders als die Anlagen der Allgemeinen Luftfahrt, die ohne allzu großen Aufwand verlegt oder aber in eventuelle Erweiterungsmaßnahmen integriert werden können, würde eine etwaige spätere Verlegung der Wartungshallen zu einem unverhältnismäßig hohen Aufwand führen.

Im übrigen ist für die Schmelzwasserbehandlungsanlage ohnehin eine Geländeausweisung im ÖBB erforderlich (s. im einzelnen Nr. 2.3.4), so daß im nordöstlichen Teil des Flughafens auf jeden Fall Flughafenanlagen vorzuhalten sind.

Alternativstandorte für die Wartungseinrichtungen des ÖBB bieten sich nach Abwägung deren Vor- und Nachteile nicht an. Dem von der FMG gewählten Standort konnte deshalb zugestimmt werden.

Städtebaulich (und landschaftspflegerisch) verträgliche Bauhöhen bei den Wartungshallen lassen sich im Hinblick auf deren Funktion nicht erzielen. Die Regierung hat aber wegen der exponierten Lage der Halle die zulässigen Bauhöhen - unter Berücksichtigung der Erfahrungen bei der Planung der Hallen im SBB - streng an den betrieblichen, funktionellen und konstruktiven Notwendigkeiten

ausgerichtet. Aus diesem Grund wurden die beantragten Gebäudehöhen und die Höhen für einzelne Elemente der Dachkonstruktion (Hauptträger) reduziert. Die weitergehenden Anträge der FMG waren insoweit abzulehnen (s. die Roteintragung im Plan Tektur zu I-02b und die Regelung in Nr. A.IV.2.2).

Letztlich läßt sich ein derartiges Flughafenprojekt - worauf schon im PFB 1979 S. 574 und im 6. ÄPFB, S. 58 hingewiesen worden ist - in einer flachen Landschaft nicht verstecken und durch landschaftspflegerische Maßnahmen nicht ausreichend abschirmen. Durch sorgfältige Materialwahl und Gestaltung der Baukörper können die Nachteile jedoch vermindert werden. Um die Verkehrsfunktion des Flughafens zu gewährleisten, müssen aber die verbleibenden negativen, städtebaulichen Auswirkungen auf die Umgebung hingenommen werden, weil der Eingriff sich mangels planerisch vertretbarer Alternativen nicht vermeiden läßt. Um die negativen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, hat die Planfeststellungsbehörde die Hallenhöhen mit der Auflage IV.2.2 so weit wie derzeit technisch möglich reduziert. Die FMG hat darüber hinaus zugesagt, einen Konstruktionswettbewerb unter Firmen durchzuführen, der auch zum Ziel haben wird, durch entsprechend optimierte Tragwerkkonstruktionen insbesondere die Hallenhöhen möglicherweise noch geringer zu halten.

2.3.4 Natur und Landschaft

Dem Erdinger Moos werden durch die Erweiterung insgesamt weitere 23,7 ha Land entzogen. Davon werden ca. 18 ha mit Gebäuden überbaut oder in anderer Weise versiegelt. Von den Gebäudeflächen entfallen ca. 3 ha auf Bauten die höher als 20 m sind. Das Gelände für die Schmelzwasserbehandlungsanlage umfaßt ca. 7,5 ha.

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich überwiegend um Wiesen und Ackerflächen mit einem ca. 10 m breiten Windschutz- und Gehölzstreifen, einem alten, trockenengefallenen Moorgraben mit wertvoller Ufervegetation und um etwa 100 m breite Sukzessionsflächen zwischen dem Moorgraben

und dem gestalteten Abfanggraben Ost, die noch bis zur Antragstellung (ÖBB) ackerbaulich genutzt worden sind. Der Moorgraben, eine Reliktstruktur aus dem ehemaligen Niedermoorökosystem des Erdinger Moores, bildet zusammen mit dem Gehölzstreifen, den Sukzessionsflächen und dem Abfanggraben-Ost einen ökologisch wertvollen Lebensraum für eine beachtliche Artenvielfalt an Pflanzen und Tieren.

Mit der Realisierung des Vorhabens können die bisherigen Lebensraumfunktionen für Pflanzen und Tiere im gesamten Planungsgebiet (ÖBB) und die ökologisch wechselseitigen Beziehungen zum angrenzenden Abfanggraben-Ost nicht mehr aufrechterhalten werden. Für die nichtversiegelten restlichen Flächen (etwa 5,7 ha) bleibt zwar die Leistungsfähigkeit des Bodens in begrenztem Umfang vorhanden, doch die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wird auch hier nachhaltig beeinträchtigt. Die Längen- und Höhenentwicklung der Wartungshallen belasten das Landschaftsbild ganz erheblich.

Das Änderungsvorhaben stellt deshalb einen Eingriff in die Natur und Landschaft i.S. des Art. 6a Abs. 1 Bayer. Naturschutzgesetz (BayNatSchG) dar.

Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i.V.m. Art. 6a Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG besteht bei Eingriffen aufgrund Planfeststellung die Verpflichtung des Verursachers, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen. Im vorliegenden Fall ist der Eingriff in Natur und Landschaft unvermeidbar, weil innerhalb des bisher ausgewiesenen Flughafengeländes für die als erforderlich zu erachtende Einrichtung des ÖBB kein geeigneter Platz vorhanden ist. Standortalternativen außerhalb des bisher planfestgestellten Flughafengeländes, die im übrigen notwendigerweise mit neuer Flächeninanspruchnahme verbunden sind, bieten sich ebenfalls nicht an. Das Anlegen von Flugzeugwartungshallen, Flugbetriebsflächen und der Schmelzwasserbehandlungsanlage hat zwangsläufig die Versiegelung des Bodens

bzw. die Veränderung der Bodenoberfläche zur Folge.

Bei den Ausführungen zu den städtebaulichen Belangen (Nr. 2.3.3) wurde bereits dargelegt, daß ein anderer Standort für die Wartungshallen des ÖBB nicht in Frage kommt und die Höhenentwicklung ohnehin auf das notwendige Maß reduziert worden ist. Auch für die Schmelzwasserbehandlungsanlage bietet sich kein anderer Standort an. Zu berücksichtigen ist, daß der Standort für diese Anlage von entwässerungstechnischen Notwendigkeiten bestimmt ist. In der Schmelzwasserbehandlungsanlage werden die enteisungsmittelbelasteten Abwässer von den Flugbetriebsflächen gesammelt und nach Menge sowie Qualität vergleichmäßig, bevor sie in den Hauptsammler eingeleitet werden, der den Flughafen mit der Kläranlage Eitting verbindet. Es ist daher sinnvoll, diese Anlage in der Nähe des Hauptsammlers zu errichten. Zugleich muß die Anlage wegen der Höhen- und Gefälleverhältnisse möglichst nahe an dem Vorflutpunkt für die Flughafenentwässerung sowie vorzugsweise auch Unterstrom der letzten zu entwässernden Flugbetriebsflächen (ÖBB) liegen. Der gewählte Standort im ÖBB erfüllt - wie das Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft bestätigt hat - diese Voraussetzungen. Ein ähnlich geeigneter Standort innerhalb des ausgewiesenen Flughafengeländes läßt sich nicht finden.

Die Dimensionierung der Schmelzwasserbehandlungsanlage wird von dem Volumen des zu behandelnden Schmelzwassers bestimmt, das seinerseits von der Regenwassermenge abhängt, die auf den mit Enteisungsmitteln beaufschlagten Flugbetriebsflächen anfällt. Flughafeninterne Behandlungs- oder Wiederaufbereitungsmaßnahmen (wie sie von der FMG ins Auge gefaßt werden) können deshalb zwar die Größe der Schmutzwasserfracht verringern, nicht aber das Volumen des zu behandelnden Schmutzwassers. Eine Verlegung der Schmelzwasserbecken zur Kläranlage in Eitting brächte keine durchgreifenden Vorteile und würde die Probleme nur verlagern.

Die geänderte Linienführung des zu verlegenden Teilstückes der St 2084 a entspricht den Anforderungen eines die Natur und Landschaft schonenden Trassenverlaufs. Die

neue Trasse führt in zwei Wendelinien entlang der neuen, nach Süden verlegten Flughafengrenze und schmiegt sich dabei raumschonend an das Flughafengelände an.

Der Eingriff in Natur und Landschaft kann im Zuge der Planung selbst nicht voll ausgeglichen werden. Dies wäre nach § 8 Abs. 2 Satz 4 BNatSchG i.V.m. Art. 6a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG nur dann der Fall, wenn nach seiner Beendigung keine erheblichen oder nachteilige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Hier kann der Eingriff durch die Grünordnungsmaßnahmen innerhalb des Geländes und dem vom Eingriff betroffenen Raum nur teilweise ausgeglichen werden.

Der Umstand, daß sich der Eingriff nicht hinreichend ausgleichen läßt, führt aber nicht zur Unzulässigkeit der Erweiterungsmaßnahme, weil bei der Abwägung den fachplanerischen Anforderungen des Luftverkehrs der Vorrang gegenüber den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege eingeräumt wird (s. § 8 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG). Bei der Abwägung wurde berücksichtigt, daß der Schutz von Natur und Umwelt von verfassungswegen (Art. 141 Abs. 1 BV) einen Belang von hohem Gewicht darstellt. Andererseits hat aber auch das öffentliche Interesse an der Funktionsfähigkeit des Verkehrsflughafens ein hohes Gewicht (s. Bundesverwaltungsgericht, U.v. 26.07.1989, S. 27 - "Slot Riem").

Die Bewältigung des künftigen Luftverkehrs unter Berücksichtigung der mit dem neuen Flughafen verbundenen luftverkehrlichen Zielsetzungen macht es erforderlich, eine leistungsfähige Infrastruktur am Boden, also auch ausreichende Wartungseinrichtungen zur Verfügung zu stellen. Als Teil des Entwässerungssystems des neuen Flughafens gewährleistet die Schmelzwasserbehandlungsanlage einen ordnungsgemäßen und sicheren Flug- und Flughafenbetrieb. Ihr kommt deshalb für die Funktionsfähigkeit des Flughafens und die Belange der Wasserwirtschaft eine hohe Bedeutung zu.

Aufgrund dieser Erwägungen ist die Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller Umstände zur Auffassung gelangt, daß die Belange des Luftverkehrs im vorliegenden Fall höher zu bewerten sind als das Interesse an der unveränderten Erhaltung des in Anspruch genommenen Geländes.

Die Auferlegung der Ersatzmaßnahmen beruht auf § 8 Abs. 9 BNatSchG i.V.m. Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG.

Als Ersatzmaßnahmen sind Erhaltungs- und Optimierungsmaßnahmen im Oberdingermoos (20,79 ha), Eittingermoos (6,14 ha) und Viehlaßmoos (0,58 ha) festgelegt. Für ökologische Ersatzmaßnahmen stehen somit mindestens - anrechenbare - Flächen von insgesamt 24,35 ha zur Verfügung. Die ökologischen Maßnahmen haben das Ziel, die niedermoortypischen Lebensräume im Naturraum Erdinger Moos zu sichern, aufzubauen und neu zu schaffen. Ein kleinerer Teil der Ersatzflächen wird zum Lückenschluß eines wertvollen Biotopverbundes am nördlichen Rand des Naturschutzgebietes "Viehlaßmoos" (Plan Ö-10) und im Bereich Eittingermoos, Vorflutgräben (Plan Ö-9) verwendet. Nach den Zielvorstellungen der Naturschutzbehörden sollen die Flächen des Eittingermooses und Viehlaßmooses später auf der Grundlage des Naturschutzrechts unter Schutz gestellt werden.

Die betroffenen Grundstücke stehen alle im Eigentum der FMG, können kurzfristig aus der Verpachtung genommen und alsbald der ökologischen Aufwertung zugeführt werden. Hinsichtlich der Realisierung der nachfolgenden Ausführungspläne sind auch keine Hindernisse ersichtlich. Um den Belangen des Naturschutzes, aber auch der Landwirtschaft entgegenzukommen, wurde eine Umlegung der Ersatzflächen im Oberdingermoos mit dem Ziel einer Arrondierung des Geländes zugelassen (s. Regelung Nr. A.IV.1.4).

Dem Begehren der Gemeinde Oberding, die ökologischen Ersatzflächen konzentriert am Ortsrand von Schwaig zu plazieren und dadurch eine Abschirmung zum Flughafen zu schaffen, vermochte die Regierung nicht zu entsprechen.

Abgesehen davon, daß der Flughafenrandbereich am Kopfen-
de der südlichen S/L-Bahn bereits eine intensive Ein-
grünung aufweist, ließe sich auch der ökologische Zweck
der Ersatzmaßnahmen an der von der Gemeinde gewünschten
Stelle nicht erreichen. Ein begrünter hoher Lärm- und
Sichtschutzwall, wie er von der Gemeinde Oberding gefor-
dert wird, könnte von vornherein nicht als ökologische
Ersatzmaßnahme angesehen werden.

Die im vorliegenden Beschluß verlangten Maßnahmen stel-
len durch die Erweiterung vorhandener, ökologisch wert-
voller Strukturen und Landschaftsbestandteile einen
äquivalenten Ersatz für die durch die Flughafenerweite-
rung eintretende zusätzliche Störung des Landschafts-
raums dar. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde
wird durch die in Nr. A.IV getroffenen Regelungen eine
dem Eingriff entsprechende ökologische Aufwertung des
betroffenen Landschaftsraumes erreicht. Insgesamt gese-
hen ist damit ein den Erfordernissen der Naturschutzge-
setze genügender Ersatz für die Eingriffe durch das Än-
derungsvorhaben in Natur und Landschaft geschaffen.

2.3.5 Lärmauswirkungen

Das Änderungsvorhaben läßt in Bezug auf den bisher zuge-
lassenen Flugbetrieb und dessen schon bewältigten Lärm-
auswirkungen keinen Fluglärm erwarten, der die Bewoh-
ner des Flughafenumlandes und die Gebietskörperschaften
neu, anders oder stärker als bisher belasten würde. Die
Kapazität der flughafenseitigen Abfertigungsanlagen hat
im übrigen für die Beurteilung der Lärmauswirkungen des
Flughafens keine Rolle gespielt (s. 6. ÄPFB, S. 62 ff).
Eine Erweiterung dieser Anlagen verändert deshalb auch
nicht die im PFB 1979 vorgenommene Abwägung über die
Fluglärmauswirkungen auf das Flughafenumland und die
dort getroffene Entscheidung über die gebotenen Schutz-
auflagen. Für den Flugbetrieb bei Nacht enthält der ÄPFB
1984 Nachtflugbeschränkungen, die unverändert bestehen
bleiben.

Die Zulassung des ÖBB führt auch zu keiner rechtlich
erheblichen Erhöhung oder Veränderung des Bodenlärms ge-

genüber den bisherigen Annahmen der Planfeststellung. Zu beurteilen sind die gegenüber der Planfeststellung zusätzlich hervorgerufenen Lärmauswirkungen des Änderungsvorhabens. Nach den gutachtlichen Ergebnissen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Lärmimmission der Umgebung in jeder Weise zu vernachlässigen. Das hängt, was die Immissionsbelastung von Schwaig betrifft, nicht zuletzt damit zusammen, daß den zugelassenen Wartungshallen eine erheblichen Abschirmwirkung gegenüber den neuen Schallquellen zukommt. Positionsänderungen von Flugzeugen auf dem Flughafengelände, die nicht mit Schleppern durchgeführt werden, werden während der Nachtzeit zu den Ausnahmefällen gehören. Sie spielen für die Beurteilung des Bodenschalls keine entscheidende Rolle. Der durch das Schleppen hervorgerufene Lärm ist ebenfalls zu vernachlässigen. Wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe sind ohnehin nur in dem im SBB situierten Triebwerksprobelaufstand zulässig (s. 6. ÄPFB Nr. A.II.1.1, S. 3).

Die Forderung nach ergänzenden Schallschutzmaßnahmen läßt sich daher nicht auf die Lärmauswirkungen des ÖBB stützen. Grünordnungsmaßnahmen zwischen dem ÖBB und Schwaig würden im übrigen - wie die Begutachtung ergeben hat - keine spürbare Abschirmung bewirken. Der FMG können aber auch nicht - als nachträgliche Auflage zum PFB 1979 - zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalles zum Schutz von Schwaig auferlegt werden. Schon im PFB 1979, S. 527 ff ist eine derartige Auflage abgelehnt worden, weil diese Maßnahmen als "untunlich" im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zu betrachten sind. Den erforderlichen gewaltigen Mengen von Schüttmaterial, den erdrückenden optischen Wirkungen und dem außerordentlich hohen Kostenaufwand stehen nur verhältnismäßig geringfügige Vorteile für den Schallschutz gegenüber. Jedenfalls dann, wenn die Flugzeuge eine Höhe erreicht haben, daß über die Wand oder den Wall eine Sichtverbindung bestände - fände durch solche Maßnahmen überhaupt keine Abschirmung mehr statt. Derart unbedeutende Verbesserungen erweisen sich - wie der BayVGH in seinem Urteil vom 27.07.1989, Nr. 20 B 81 D I, S. 88 entschieden hat - als deutlich zu gering, um die erheblichen Nachteile zu

überwiegen.

2.3.6 Luftverunreinigungen

Die Umgebung des Flughafens, insbesondere die Ortschaft Schwaig wird durch die Ausweisung des ÖBB keiner höheren Abgasimmission ausgesetzt. Nach den Äußerungen des LfU ergibt sich aufgrund der großen Entfernung zwischen Emissions- und Wohnort eine nicht mehr schätzbare geringe Immission. Hinzukommt, daß die meisten Abgase beim Start entstehen, wohingegen auf den Flugbetriebsflächen des ÖBB ohnehin nur relativ geringe Emissionen erzeugt werden.

Im übrigen werden die Anlagen des ÖBB an das flughafeninterne Fernwärmenetz oder direkt an das externe Fernwärmesystem angeschlossen.

2.3.7 Wasserwirtschaft

Das Änderungsvorhaben führt zu keinen schädlichen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft.

Die planfestgestellte Neuordnung der Oberflächengewässer und die durch die Entwässerungsgräben herbeigeführte allgemeine ständige Grundwasserabsenkung werden durch die Änderungsplanung nicht beeinflusst. Baumaßnahmen, die sich auf diese wasserbaulichen Maßnahmen auf Dauer auswirken könnten, wie z.B. etwaige Bedarfsdränungen zur Begrenzung des Grundwasserhöchststandes, sind nicht vorgesehen. Die bisher schon zugelassene allgemeine ständige Grundwasserabsenkung reicht aus, um auch die Betriebssicherheit der nunmehr zugelassenen Flugbetriebsflächen und der baulichen Flughafenanlagen zu gewährleisten.

Die Verminderung der Grundwasserneubildung in Folge der zusätzlichen Bodenversiegelung wird im übrigen keinen nachteiligen Einfluß auf die allgemeinen Grundwasserstände haben, weil die relativ geringe Ausdehnung des Geländes keinen erheblichen Faktor für die Grundwasserneubildungsrate bildet.

2.3.7.1 Die Bauwasserhaltungen (Benutzungen i.S. des § 3 Abs. 1 Nr. 6 und Nr. 7 WHG) konnten nach § 2 Abs. 1 i.V.m. § 7 WHG, Art. 17 BayWG erlaubt werden. Versagungsgründe nach § 6 WHG bestanden nicht. Die vorübergehenden Grundwasserabsenkungen während der Errichtung tiefgründender Bauwerke lassen nach Einschätzung des Wasserwirtschaftsamtes Freising keine nachteiligen Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt erwarten. Eine Beeinträchtigung der Grundstücke außerhalb des Flughafengeländes ist nicht zu befürchten. Die von der FMG vorgesehenen Maßnahmen, die in diesem Beschluß enthaltenen zusätzlichen wasserwirtschaftlichen Anforderungen (s. A.V.3) und die Grundwasserbeobachtungspegel gewährleisten, daß die Reichweite der Grundwasserabsenkung während der Bauzeit auf das Flughafengelände westlich des Abfanggrabens Ost beschränkt bleibt.

2.3.7.2 Der von den tiefgründenden Bauwerken verursachte fortwährende Grundwasseraufstau (Benutzung i.S. des § 3 Abs. 2 Nr. 1 WHG) konnte nach § 2 Abs. 1 i.V.m. § 8 WHG bewilligt werden.

Einzelne Bauwerke des ÖBB (vor allem auch die Wartungshallen) reichen in unterschiedlichem Ausmaß zum Teil bis zu 4,30 m in das Grundwasser (HHW-abgesenkt). Das untere Grundwasserstockwerk wird nicht aufgeschlossen. Allerdings kommt es zu lokalem Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers. Der zu erwartende Grundwasseraufstau wird allerdings im ungünstigsten Fall bei allen zugelassenen Bauwerken kleiner als 0,10 m sein. Nachteilige Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft sind durch diese geringfügigen Einwirkungen nicht zu besorgen (s. auch PFB S. 462, 463).

Die zusätzliche Abwassereinleitung aus dem ÖBB wird keine erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit der benutzten Gewässer zur Folge haben (s. § 36b Abs. 6, § 7a WHG). Die Entwässerungsplanung zum Änderungsvorhaben paßt sich in das bisherige Konzept der Abwassersammlung-ableitung und -behandlung ein. Sie ist vom Landesamt für Wasserwirtschaft fachlich geprüft und gebilligt worden. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem

Betrieb des Kanalnetzes nach den allgemein anerkannten Regeln der Abwassertechnik nicht zu erwarten. Das für den ÖBB geplante Entwässerungssystem ist geeignet, die Einhaltung der Hauptbedingungen für die Flughafenentwässerung zu gewährleisten, nämlich

- die zum Schutz vor Hochwasser festgelegte Begrenzung des Abflusses aus dem Flughafen auf $13,1 \text{ m}^3/\text{s}$ (s. ÄPFB 1984 S. 43),
- den Regenwasserabfluß zur Verbandskläranlage Eitting von max. 473 l/s (s. PFB 1979 S. 77).

2.3.8 Landwirtschaft

Durch die Ausweisung von neuem Flughafengelände und zusätzlichen ökologischen Ersatzflächen werden der Landwirtschaft weitere Nutzflächen entzogen. In den Bestand von Betrieben wird dadurch aber nicht eingegriffen, da die betreffenden Grundstücke im Eigentum der FMG stehen und nur verpachtet sind. Die jeweiligen Pachtverträge enthalten eine knappe Befristung und außerdem eine Auflösungsklausel für den Fall der Inanspruchnahme der Grundstücke für Flughafenzwecke. Dem in § 1 Abs. 5 BauGB enthaltenen allgemeinen Planungsgrundsatz, daß landwirtschaftlich genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten in Anspruch genommen werden sollen, trägt die Erweiterungsplanung Rechnung. Eine schwerwiegende Verschlechterung der Agrarstruktur im Erdinger Moos wird in Folge der Nutzflächenverminderung jedenfalls nicht eintreten. Auch durch die ökologischen Maßnahmen sind keine rechtlich relevanten Nachteile für die benachbarten landwirtschaftlichen Nutzflächen zu erwarten. Für die Ersatzmaßnahmen im Oberdingermoos wurde im übrigen eine Umlegung der Ausgleichsflächen mit dem Ziel einer Arrondierung der landwirtschaftlichen Nutzflächen zugelassen (s. Nr. A.IV.1.4). Die Belange der Landwirtschaft konnten deshalb hintangestellt werden.

2.3.9 Gemeindliche Planungshoheit

Das Erweiterungsvorhaben beeinflusst durch die zusätzliche Geländeinanspruchnahme des Gemeindegebiets von Ober-

ding die Planungshoheit dieser Gemeinde (Art. 28 Abs. 2 GG, § 2 Abs. 1 BauGB). Das betreffende Gelände ist wegen § 38 BauGB einer anderen Nutzung durch Bauleitplanung nicht mehr zugänglich. Dieser Umstand wird allerdings nicht zu einer gravierenden Beeinträchtigung der Planungshoheit führen. Bezüglich des neuen Geländes des ÖBB hat die Gemeinde Oberding keine Planungsabsichten für eine entgegenstehende Flächennutzungsausweisung geltend gemacht. Abgesehen davon, daß die Gemeinde Oberding Teile des Änderungsvorhabens (Wartungshallen) ohnehin ursprünglich im Wege der gemeindlichen Bauleitplanung verwirklichen wollte, wird weder durch die Ausweisung des Geländes noch durch die Festsetzung der ökologischen Ersatzflächen eine derart großräumige Flächeninanspruchnahme stattfinden, daß die durch das Flughafenprojekt geschaffene ortsplanerische Situation erheblich verschärft werden könnte.

Deshalb waren die bedeutsamen Belange des Luftverkehrs mit den kommunalen Belangen zu vereinbaren.

2.2.10 Erschließung und Funktionsfähigkeit

Die Funktionsfähigkeit des ÖBB ist gesichert. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Trinkwasser- und Löschwasserversorgung, der Entwässerung und der Straßenerschließung. Infolge der Erweiterung des ÖBB muß die Staatsstraße 2084 a (Flughafenzubringer Ost) teilweise verlegt werden. Die nicht mehr benötigten Straßenteile wurden eingezogen (s. Nr. A II).

2.4 Einwendungen

Die Zurückweisung der Einwendungen beruht auf § 10 Abs. 5 Satz 2 LuftVG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG.

2.5 Gesamtwürdigung

Dem öffentlichen Verkehrsinteresse an einem funktionsgerechten Ausbau des neuen Flughafens stehen die öffentlichen Interessen an der geordneten städtebaulichen Entwicklung, der unveränderten Erhaltung von Natur und

Landschaft, der uneingeschränkten Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen, der ungeschmälernten gemeindlichen Planungshoheit und der Beibehaltung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse gegenüber. Wie sich bei der Würdigung, Gewichtung und Abwägung gezeigt hat, ist keinem der genannten Belange ein höheres Gewicht beizumessen als den mit dem Änderungsvorhaben verfolgten luftverkehrlichen Belangen. Die berührten Belange besitzen insgesamt gesehen auch keine Summenwirkung, die zu einer anderen Gewichtung und einem anderen Abwägungsergebnis führen könnte. Dabei war zu berücksichtigen, daß die verfügbaren Grünordnungsmaßnahmen die unvermeidbaren Eingriffe in die Natur und Landschaft, wenn auch nicht voll "auszugleichen", so doch durch Ersatz abzumildern vermögen.

Die Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten hat gezeigt, daß keine taugliche Planungsalternative vorhanden ist, mit der sowohl den flughafenbedingten Erfordernissen als auch den nachteilig berührten Belangen Rechnung getragen werden könnte. Letztlich wären der Eingriff in Natur und Landschaft und die Beeinträchtigung der anderen Belange nur durch einen Verzicht auf das Änderungsvorhaben oder die Hinnahme erheblicher planerischer Nachteile für die künftige Entwicklung des Flughafens zu vermeiden. Ein Verzicht oder die Hinnahme dieser Nachteile wäre aber wegen der als vorrangig erachteten Luftverkehrsinteressen und der besonderen Verkehrsbedeutung des neuen Flughafens nicht vertretbar.

3. Sofortige Vollziehung

Die Anordnung des Sofortvollzugs dieses Planfeststellungsänderungsbeschlusses und die sich daraus ergebende Möglichkeit, mit der Durchführung des Vorhabens unbeschadet evtl. Rechtsbehelfe Dritter alsbald beginnen zu können, liegt im öffentlichen Interesse und auch im überwiegenden Interesse der Unternehmerin. Nach dem realistischen Bauablaufplan der FMG müßte mit den Bauarbeiten auf dem neuen ÖBB alsbald begonnen werden, damit die zugelassenen Anlagen zum Betriebsbeginn zur Verfügung stehen. Die im PFB 1979 (Abschnitt F) und ÄPFB 1984 (Ab-

schnitt 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. Ohne Sofortvollzug müßte im Falle eines Klageverfahrens der Beginn der Bauarbeiten auf dem Gelände des ÖBB ausgesetzt werden, so daß die Anlagen nicht rechtzeitig fertiggestellt werden könnten und der Betrieb des ÖBB demzufolge unterbleiben müßte.

Dies hätte aber ganz erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit und Funktionsfähigkeit des Flughafens.

Gegenüber den öffentlichen Interessen und dem überwiegenden Interesse der FMG müssen sonstige öffentliche Interessen und die Interessen Dritter an der aufschiebenden Wirkung ihrer Klagen zurücktreten. Die Realisierung der Änderungsplanung macht keine Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter erforderlich. Außerdem sind mit dem Änderungsvorhaben keine Auswirkungen auf Rechte oder Belange Dritter verbunden, gegenüber denen das öffentliche Interesse und das Interesse der FMG an der schnellen Verwirklichung des Flughafens mit den für einen ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb erforderlichen Anlagen zurücktreten müßte.

4. Kostenentscheidung

Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin. Die Gebühren wurden nach Nr. V.7a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV bemessen. Die zu erstattenden Auslagen werden gesondert festgesetzt.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 LuftKostV, § 10 Abs. 1 und § 13 Abs. 1 VWKostG.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie innerhalb eines Monats nach Zustellung des Bescheides beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße

23, 8000 München 34, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erheben. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen, ferner 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.



Dr. Bähr

Abteilungsdirektor