



Gegen Empfangsbekanntnis

Flughafen München GmbH  
Postfach 23 17 55  
85326 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom RSJ vom 26.05. und 22.09.2008			
<b>Bitte bei Antwort angeben</b> Unser Geschäftszeichen: <b>25-33-3721.1-MUC-4-08-85</b>			
Tel. +49 89 2176- 2375	Fax +49 89 2176- 2979	Zimmer: 1414	München, 26.11.2008
Ihr/e Ansprechpartner/in: Herr Schrödinger peter.schroedinger@reg-ob.bayern.de			

**Verkehrsflughafen München;  
Erweiterung Tanklager;  
Erweiterung der Bahnkesselwagen-Entladeanlage (Los 1);  
Aufrüstung der bestehenden Bahnkesselwagen-Entladeanlage (Los 3)**

**Anlagen:**

2 ausgefertigte Pläne  
1 Empfangsbekanntnis

**- bitte ausgefüllt zurück -**

Auf den Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 26.05.2008 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gemäß § 8 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl I S. 698), zuletzt geändert durch Art. 9 Abs. 20 Gesetz vom 23.11.2007 (BGBl I S. 2631), zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98-1 (PFB), zuletzt geändert durch Plangenehmigung vom 28.07.2008, Az. 25-33-3721.1-MUC-2-08-84, (84. ÄPG) folgenden

**85. Änderungsbescheid – Plangenehmigung:**  
**(85. ÄPG)**

**Briefanschrift:**  
Regierung von Oberbayern  
80534 München

**Dienstgebäude:**  
Maximilianstraße 39  
80538 München  
U4/U5 Haltestelle Lehel

**Öffnungszeiten:**  
Mo - Do: 08:00 - 16:00 Uhr  
Fr: 08:00 - 14:00 Uhr

**☎ Vermittlung:**  
+49 89 2176-0  
**Telefax:**  
+49 89 2176-2914

**E-Mail:**  
poststelle@reg-ob.bayern.de  
**Internet:**  
<http://www.regierung-oberbayern.de>

## **A. Verfügender Teil**

### **I. Genehmigung des Plans**

Der in den Losen 1 und 3 enthaltene Plan zur Durchführung von Änderungen an dem im Südlichen Bebauungsband befindlichen Tanklager des Verkehrsflughafens München wird zugelassen:

**II.** Damit wird der Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München wie folgt geändert:

**1. Im Planfeststellungsbeschluss werden in Abschnitt I.(1) (Feststellung der Pläne für den Flughafen München) unter Ziffer D 1a/F6.1a (Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung) folgende Pläne eingefügt:**

„

- Tektur zu Plan D1a/F 6.1a – 92b Flugbetriebsstoffversorgung Erweiterung Tanklager; Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser nach Fertigstellung des FGH, Maßstab 1 : 5.000 vom 28.04.2008

- D1a/F 6.1a – 171b Übersichtsplan Entwässerung Flugbetriebsstoffversorgung Versorgungstanklager, Maßstab 1 : 500 vom 28.04.2008, Stand 01.08.2008“

**2. Im Planfeststellungsbeschluss wird in Abschnitt I.(2) (Sonstige Zulassungen) folgender Teil eingefügt:**

„Flugbetriebsstoffversorgungsanlage – Erweiterung Tanklager (Lose 1 und 3)

Der in den Losen 1 und 3 enthaltene Plan zur Durchführung von Änderungen an dem im Südlichen Bebauungsband befindlichen Tanklager des Verkehrsflughafens München wird zugelassen.

1. Die Zulassung gilt für folgende Anlageteile:

- Erweiterung der Bahnkesselwagen-Entladeanlage (Los 1)
- Aufrüstung der bestehenden Bahnkesselwagen-Entladeanlage (Los 3)

2. Der Zulassung liegen folgende Pläne und Unterlagen zugrunde:  
(Zum besseren Verständnis der zu den Los 1, 2 und 3 gemeinsam vorgelegten Unterlagen werden im Folgenden sämtliche Unterlagen aufgelistet, ohne dass damit eine Zulassung des Loses 2 verbunden wäre)
- 2.1 Pläne:
- Tektur zu Plan I - 02c (Plan der baulichen Anlagen) vom 07.04.2008  
Flugbetriebsstoffversorgung Erweiterung Tanklager
  - Tektur zu Plan D1a/F 6.1a – 92b Flugbetriebsstoffversorgung Erweiterung Tanklager; Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser nach Fertigstellung des FGH, Maßstab 1 : 5.000 vom 28.04.2008
  - D1a/F 6.1a – 171b Übersichtsplan Entwässerung Flugbetriebsstoffversorgung Versorgungstanklager, Maßstab 1: 500 vom 28.04.2008, Stand 01.08.2008
- 2.2 Nachrichtliche Unterlagen:
- 2.2.1 Übersichtspläne:
- Übersichtslageplan Flugbetriebsstoffversorgung Tanklager vom 28.04.2008
  - Erweiterung des Tanklagers am Flughafen München  
Übersichtslageplan Los 1 – Los 3
- 2.2.2 Erläuterungsberichte mit Anlagen:
- Erläuterungsbericht Zusammenfassung
  - Los 1 – Erweiterung KWG-Entladeanlage
  - Betriebskonzept der erweiterten KWG-Entladeanlage
  - Los 2 – Erweiterung der Lagerkapazität um Tank B6 – 14.000 m<sup>3</sup>
  - Los 3 – Aufrüstung der bestehenden KWG-Entladeanlage
  - Detailberechnung Löschwasserverbrauch bzw. Schaummittelbevorratung
  - Hydraulische Berechnung Löschwasser – Schaummittelleitungen
  - Los 1 – KWG-Erweiterung
  - Hydraulische Berechnung Löschwasser – Schaummittelleitungen Los 2 – Tank B6
  - Überwachungsprogramm gemäß § 16 Störfall-VO

### 2.2.3 Fachbeiträge/Gutachten

- Wasserrechtsantrag Unterlagen nach WPWV (mit Anlagen) vom 12.03.2008  
Dr. Blasy/Dr. Overland beratende Ingenieure GmbH & Co. KG
- Sicherheitstechnische Begutachtung im Rahmen des Planfeststellungsänderungsantrags des Flughafens München II vom 28.03.2008  
TÜV SÜD Industrie Service GmbH
- Geotechnische Stellungnahme zu Baugrundverhältnissen vom 28.03.2008  
Zentrum Geotechnik (Prof. Dr.-Ing. Norbert Vogt)
- Emissionsschutzgutachten Los 1 bis Los 3
- Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur UVP-Pflicht gemäß §§ 3c und 3e UVP-G, Prüfungsunterlagen  
Erläuterungsbericht vom 04.04.2008 (mit Anhängen)  
Dr. Blasy/Dr. Overland beratende Ingenieure GmbH & Co. KG

### 2.2.4 Nachrichtlich vorgelegte Pläne und Verzeichnisse

- Bauwerksverzeichnis Anlage – Nr. E2-02a, Verkehrserschließung Schiene vom 29.07.1987
- Lageplan – Gleisanlagen km 0.300 - km 0,925.624 vom 29.07.1987
- Lageplan Tanklager Los 1 – Los 3, Plan Nr. G\_826-201 vom 28.03.2008
- Lageplan Deckenhöhenplan Los 1 – Los 3, Plan Nr. G\_826-206 vom 28.03.2008
- Lageplan Gesamtpartenplan Los 1 – Los 3, Plan Nr. G\_826-204\_1 vom 28.03.2008
- Übersichtsschema Los 1 – Los 3, Plan Nr. G\_826-300 vom 28.03.2008
- Lageplan Gesamtübersicht/Ex-Zonen Los 1 – Los 3 KWG-Entladung außerhalb des Entladezeitraums, Plan Nr. G\_826-310\_1 vom 28.03.2008
- Lageplan Gesamtübersicht/Ex-Zonen Los 1 – Los 3 KWG-Entladung während gleichzeitiger Entladung beider Gleise, Plan Nr. G\_826-310\_2 vom 28.03.2008
- Querprofile der KWG-Entladung Ex-Zonen Los 1 und Los 3, Plan Nr. G\_826-310\_3 vom 28.03.2008
- Blockschaltbild Los 1 – Los 3, Plan Nr. HV03BS001 vom 28.03.2008
- Einpoliges Schaltbild für die Stromversorgung Los 1 – Los 3, Plan Nr. HV03BS002 vom 28.03.2008
- Lageplan Elektrotrassenplan Los 1 – Los 3, Plan Nr. HV03LP100 vom 11.03.2008
- Lageplan Blitzschutz, Plan Nr. HV13LP100 vom 28.03.2008

- Lageplan Baustelleneinrichtung Los 1, Plan Nr. G\_826-203\_1 vom 28.03.2008
- Lageplan Spartenplan (neue Leitungen) Los 1, Plan Nr. G\_826-204\_2 vom 28.03.2008
- Querprofile der KWG-Entladung Los 1 Station + 0,00 und Station 0 + 100,00/0 + 360,00, Plan Nr. G\_826-110\_1 vom 28.03.2008
- Detailmedienkanal Los 1, Plan Nr. G\_826-111\_1 vom 28.03.2008
- Längsschnitt Entwässerungskanal Benzinwasser Nord-West Los 1, Plan Nr. G\_826-112\_1 vom 28.03.2008
- Längsschnitt Entwässerungskanal Benzinwasser Süd-Ost 1 Los 1, Plan Nr. G\_826-112\_2 vom 28.03.2008
- Längsschnitt Entwässerungskanal Benzinwasser Süd-Ost 2 Los 1, Plan Nr. G\_826-112\_3 vom 28.03.2008
- Längsschnitt Produktsammelleitung 1 Los 1, Plan Nr. G\_826-112\_4 vom 28.03.2008
- Längsschnitt Steuerluftleitung Los 1, Plan Nr. G\_826-112\_5 vom 28.03.2008
- Längsschnitt KWG-Entladung Schaummittelleitung Los 1, Plan Nr. G\_826-112\_7 vom 28.03.2008
- Längsschnitt KWG-Entladung Löschwasserleitung Los 1, Plan Nr. G\_826-112\_8 vom 28.03.2008
- Personensicherungsanlage KWG-Entladestelle Erweiterung Los 1, Plan Nr. G\_826-115\_1 vom 28.03.2008
- Längsschnitt Gleisanlage Medienkanal/Personensicherungsanlage Los 1, Plan Nr. G\_826-116\_1 vom 28.03.2008
- Höhenabwicklung Sammel-, Slop-, Steuerluftleitung KWG-Entladeanlage Los 1, Plan Nr. G\_826-301\_1 vom 28.03.2008
- RI-Schema KWG-Entladung/Pumpstation Los 1, Plan Nr. G\_826-302\_1 vom 28.03.2008
- RI-Schema KWG Löschwasser- und Schaummittelleitung, Plan Nr. G\_826\_303 vom 28.03.2008
- RI-Schema Feuerlöschanlage Blatt 1 Reg.-Nr. 585830 vom 10.04.1992
- Detailrohrleitungen Medienkanal Los 1, Plan Nr. G\_826-410\_1 vom 28.03.2008
- Entladearm DN 100 Nr. 28-51 Los 1, Plan Nr. G\_826-411\_1 vom 28.03.2008

- Aufstellungsanordnung Entladearme Kesselwagen Länge 15,5 m, Plan Nr. G\_826-411\_2 vom 28.03.2008
- Aufstellungsanordnung Entladearme Kesselwagen Länge 15,7 m/15,76 m, Plan Nr. G\_826-411\_3 vom 28.03.2008
- Aufstellungsanordnung Entladearme Kesselwagen Länge 16,19 m/16,31 m, Plan Nr. G\_826-411\_4 vom 28.03.2008
- Aufstellungsanordnung Entladearme Kesselwagen Länge 17,0 m, Plan Nr. G\_826-411\_5 vom 28.03.2008
- Aufstellungsanordnung Entladearme Kesselwagen verschiedene Längen 15,5 m bis 17,0 m, Plan Nr. G\_826-411\_6 vom 28.03.2008
- Aufstellungsplan KWG Pumpstation Los 1, Plan Nr. G\_826-470\_1 vom 28.03.2008
- Aufstellungsplan KWG Pumpstation Los 1, Plan Nr. G\_826-470\_2 vom 28.03.2008
- Lageplan Baustelleneinrichtung Los 2, Plan Nr. G\_826-203\_2 vom 28.03.2008
- Lageplan Spartenplan (neue Leitungen) Los 2, Plan Nr. G\_826-204\_3 vom 28.03.2008
- Längsschnitt Entwässerungskanal Benzinwasser Tank B6 Los 2, Plan Nr. G\_826-113 vom 28.03.2008
- Erweiterung des Tanklagers der Flugbetriebsstoffversorgung Tank B6 Schnitt/Gründung Los 2, Plan Nr. G\_826-150\_1 vom 28.03.2008
- Tank B6 Los 2 Entwässerungskonzept, Plan Nr. G\_826-150\_2 vom 28.03.2008
- Lagertank B6 Tanklager (gepl.) FD-Fläche unter Tankarmaturen - Schnitte, Plan Nr. G\_826-151\_1 vom 28.03.2008
- Lagertank B6 Tanklager (gepl.) Tankfundament Detail-Ringraumentwässerung Schnitte, Plan Nr. G\_826-151\_2 vom 28.03.2008
- Lagertank B6 Tanklager (gepl.) Ringraumentwässerung, Plan Nr. G\_826-151\_3 vom 28.03.2008
- RI-Schema Manifold Los 2, Plan Nr. G\_826-304 vom 28.03.2008
- RI-Schema Tank B6 Los 2, Plan Nr. G\_826-305 vom 28.03.2008
- RI-Schema Feuerlöschleitung Tank B6 Los 2, Plan Nr. G\_826\_306 vom 28.03.2008
- Tank B6 Ex-Zonen Los 2, Plan Nr. G\_826\_310\_4 vom 28.03.2008
- Tank B6 Schnitte, Plan Nr. G\_826-450 vom 28.03.2008

- Anschlussbereich Tank B6 Schnitte, Plan Nr. G\_826-451 vom 28.03.2008
- Tank B6 Rohrleitungsplan Verbindungstrasse, Plan Nr. G\_826-452 vom 28.03.2008
- Lageplan Baustelleneinrichtung Los 3, Plan Nr. G\_826-203\_3 vom 28.03.2008
- Lageplan Spartenplan (neue Leitungen) Los 3, Plan Nr. G\_826-204\_4 vom 28.03.2008
- Querprofile der KWG-Entladeanlage Los 3 Station – 0 + 020 und Station - 0 + 100, Plan Nr. G\_826-110\_2 vom 28.03.2008
- Detailmedienkanal Los 3, Plan Nr. G\_826-111\_2 vom 28.03.2008
- Längsschnitt Produktsammelleitung 2 Los 3, Plan Nr. G\_826-114 vom 28.03.2008
- Personensicherungsanlage Aufrüstung – Bestand Los 3, Plan Nr. G\_826-115\_2 vom 28.03.2008
- Längsschnitt Gleisanlage Medienkanal/Personensicherungsanlage Los 3, Plan Nr. G\_826-116\_2 vom 28.03.2008
- Höhenabwicklung Sammelleitung KWG-Entladeanlage Los 3, Plan Nr. G\_826-301\_2 vom 28.03.2008
- RI-Schema KWG-Entladung/Pumpstation Los 3, Plan Nr. G\_826-302\_2 vom 28.03.2008
- Detailrohrleitungen Medienkanal Los 3, Plan Nr. G\_826-410\_2 vom 28.03.2008
- Aufstellungsplan KWG Pumpstation Los 3, Plan Nr. G\_826-471\_1 vom 28.03.2008
- Aufstellungsplan KWG Pumpstation Los 3, Plan Nr. G\_826-471\_2 vom 28.03.2008

2.2.5 Auf Anforderung nachträglich vorgelegte Unterlagen:

- Landschaftspflegerische Beurteilung Erweiterung Tanklager vom 01.08.2008, Grünplan GmbH mit
  - Anhang 1: Beschreibung der Vegetations- und Nutzungstypen
  - Anhang 2: Spezieller Artenschutz/Vorprüfung [asVP]
  - Anhang 3: Prognose der Wirkungen auf das SPA Nördliches Erdinger Moos (Verträglichkeitsuntersuchung)
- Artenhilfsmaßnahme Idas-Bläuling vom 31.10.2008 Grünplan GmbH

- Schreiben zum Beweissicherungskonzept und zum Nachweis der Versicherung vom 31.10.2008, Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG

3. Die Erlaubnis nach § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) wird erteilt.

**3. Im Planfeststellungsbeschluss wird in Ziffer IV. (Auflagen, Maßgaben, Hinweise zur Planfeststellung) unter Ziffer IV.13 (Flugbetriebsstoffversorgung) folgende Ziffer 13.9 eingefügt:**

"13.9. Erweiterung des Tanklagers (Los 1 und Los 3)

13.9.1 Allgemeine Auflagen

13.9.1.1 Vorprüfung

Die Detailplanungen für die Gleiswannen, den Medienkanal und die Rohrleitungen sind vor Baubeginn zur Vorprüfung durch den Sachverständigen einzureichen.

Vor Beginn der Bauausführung sind die detaillierten technischen Ausführungspläne für die Erweiterung der Gleisanlagen dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht rechtzeitig zur Prüfung vorzulegen. Mit den Bauarbeiten darf erst nach Freigabe dieser Unterlagen begonnen werden.

13.9.1.2 Die Arbeiten zur Aufrüstung der bestehenden Bahnkesselwagen (KWG)-Entladeanlage müssen unter täglich direkter Abstimmung mit dem Betreiber des Tanklagers stattfinden.

13.9.1.3 Überprüfung der Anlage

Vor Inbetriebnahme und wiederkehrend sind Überprüfungen durch den Sachverständigen nach der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (Anlagenverordnung – VAwS) und durch eine zugelassene Überwachungsstelle erforderlich. Für die wiederkehrenden Prüfungen wird auf die Bestimmungen des § 15 BetrSichV verwiesen.



## 13.9.2 Auflagen bezüglich Brand- und Ex-Schutz

13.9.2.1 Die brandschutztechnischen Maßnahmen sind entsprechend dem

- Erläuterungsbericht des Ingenieurbüros R. Großmann vom 28.03.2008 (Lose 1 bis 3) und
- Bericht der Technischen Prüfanstalt Lehmann mbH (TPG), Bericht-Nr. 07/10.01275A (079)

zu berücksichtigen und auszuführen.

13.9.2.2 Explosionsgefährdete Bereiche bei den Entladearmen.

Außerhalb des Entladezeitraumes ist die Festlegung von Zone 2 bis Oberkante Medienkanal ausreichend. Der Entladezeitraum beginnt mit dem Ankuppeln der Entladearme am KWG und endet mit dem Abkuppeln.

Nur während des Entladezeitraumes muss im Umkreis von 1 m um die Anschlussstutzen an den KWG Zone 1 festgelegt werden. Da die Position der Anschlussstutzen bei jedem Zuge variiert wird vorgeschlagen die gesamte Gleiswanne auf der der zu entladende Zug steht bis in 1 m über die Anschlussstutzen als Ex - Zone 1 festzulegen.

Hinweis:

Während der Entladung eines Zuges muss nur in der betreffenden Gleiswanne Zone 1 festgelegt werden. Das 2. Gleis kann daher befahren werden.

13.9.2.3 Explosionsgefährdete Bereiche um die oberirdischen Rohrleitungen im Medienkanal

Die Rohrleitungen im Medienkanal sowie die Entladearme oberhalb des Medienkanals werden einschließlich Verbindungen und Armaturen technisch dicht ausgeführt. Entsprechend TRbF 20 ist im Bereich der Rohrleitung Ex-Zone 2 festzulegen. Die Festlegung von Zone 2 bis Oberkante Medienkanal ist ausreichend.

13.9.2.4 Explosionsgefährdete Bereiche bei den unterirdischen Rohrleitungen

Bei der Verwendung von Unterdruckleckanzeigern zur Rohrleitungsüberwachung sind entsprechende Ex- geschützte Geräte zu verwenden und die Maßgaben der ATEX- Zulassungen der Leckanzeigergeräte zu beachten.

- 13.9.2.5 Explosionsgefährdete Bereiche in der Pumpstation  
In der Pumpstation erfolgt auch die regelmäßige Probenahme. Die Festlegung von EX- Zone 1 bis zur Oberkante der Begrenzungswände ist geeignet.
- 13.9.2.6 Explosionsschutzdokument  
Vor Inbetriebnahme ist ein Explosionsschutzdokument vom Betreiber zu erstellen.  
Die Gefährdungsbeurteilung und das Explosionsschutzdokument sind entsprechend den Änderungen fortzuschreiben.
- 13.9.3 Auflagen seitens der Wasserwirtschaft
- 13.9.3.1 Die Anlage ist nach den vorliegenden Antragsunterlagen, den allgemein anerkannten Regeln der Technik, den Wassergesetzen (WHG, BayWG), der VAwS und den entsprechenden Verwaltungsvorschriften sowie gemäß der TRwS 779 zu errichten und zu betreiben.
- 13.9.3.2 Ortbetonflächen, Fugen  
Die Bedienfläche der Erweiterung der KWG-Anlage, die flüssigkeitsdichte Fläche direkt am Tank und die Bedienfläche der bestehenden KWG-Anlage sind gemäß Bauregelliste Teil 1 (Nr.15.32) auszuführen.  
  
Die Fugenbleche und die Fugendichtstoffe dürfen nur eingebaut werden, wenn Sie eine bauaufsichtliche Zulassung oder E.T.A. (Europäische technische Zulassung) haben.
- 13.9.3.3 Rohrleitungen  
Die einwandigen Rohrleitungen sind einsehbar oberirdisch kontrollierbar und anfahrssicher zu installieren.
- 13.9.3.4 Abwasserleitungen  
Im Erdreich oder in der Grundplatte unzugänglich verlegte Leitungen, in denen Gemische aus Wasser und wassergefährdende Stoffe abgeführt werden können und in den Misch- oder Schmutzwasserkanal münden, sind als mediendichte und beständige Rohrleitungen aus geeignetem Werkstoff konstruktiv so auszubilden, dass sie von Schächten bzw. Reinigungsöffnungen aus wiederkehrend auf Dichtheit geprüft werden können.

Die Dichtheitsprüfung der Leitungen ist von einem Fachbetrieb durchzuführen. Das Landratsamt Freising ist mindestens 2 Wochen vorher zu informieren. Über die Prüfung ist ein Protokoll zu erstellen und dem Landratsamt vorzulegen.

#### 13.9.3.5 Löschwasserrichtlinie

Die Löschwasserrichtlinie ist einzuhalten.

#### 13.9.3.6 TÜV- Stellungnahme

Die Maßgaben der Sicherheitstechnischen Begutachtung der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 28.3.2008, Nr. IS-DDB-MUC/Sz, sind einzuhalten:

##### 13.9.3.6.1 Absicherung der Wirkbereiche bei den Entladearmen

Im Wirkbereich der Entladearmen sind flüssigkeitsdichte Flächen mit Nachweis der Beständigkeit erforderlich (F2) sowie ein Rückhaltevolumen (R1). Der Wirkbereich beschränkt sich auf die Gleiswanne und den Medienkanal zwischen den Gleisen. Die geplante Verwendung von Ortbeton<sup>1</sup> oder Fertigbetonteilen mit „Allgemeiner bauaufsichtlicher Zulassung“ für Anlagen zum Abfüllen von wassergefährdenden Flüssigkeiten zur Errichtung der Gleiswannen und des Medienkanals ist geeignet. Die Verfüguung muss mit nachweislich geeignetem elastischem Fugenmaterial erfolgen. Das Rückhaltevolumen R1 ist durch die Gleiswannen mit Anschluss an einen Abscheider sicher gestellt. Die Betonierarbeiten bzw. Verlegung der Fertigbetonteile sowie die Verfüguung darf nur von Fachbetrieben nach § 19 I WHG erfolgen.

##### 13.9.3.6.2 Absicherung der Sammelleitung im Medienkanal

Durch den oben beschriebenen Medienkanal wird auch die einwandige oberirdische Rohrleitung ausreichend abgesichert.

##### 13.9.3.6.3 Absicherung der unterirdischen Leitungen (Entladeleitung und Slopleitung)

Die unterirdischen Leitungen müssen doppelwandig sein und mit Leckanzeigegeräten ausgerüstet werden. Es sind nur Rohrleitungssysteme mit „Allgemeiner bauaufsichtlicher Zulassung“ für Anlagen zum Abfüllen von wassergefährdenden Flüssigkeiten zulässig. Für die Überwachung durch Leckanzeigesysteme sind die Maßgaben der „Allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung“ des Leckanzeigesystems zu beachten. Der Einbau der Rohrleitungen sowie die Installation der Leckanzeigegeräte darf nur von Fachbetrieben nach § 19 I WHG erfolgen.

13.9.3.6.4 Absicherung der oberirdischen Anlagenkomponenten in der bestehenden Pumpenstation

Die neue sowie die zu verlegende Pumpenlinie werden mit technisch dichten Komponenten errichtet. Die bestehende Dichtfläche aus wasserundurchlässigem Beton nach DIN 1045 ist geeignet, wenn Untersuchungen durch den Sachverständigen ergeben dass dieser Beton flüssigkeitsdicht ist. Eventuelle Oberflächenrisse müssen fachgerecht geschlossen und die Arbeits- und Dehnfugen (in der Bodenfläche und zwischen Boden und Wand) mit nachweislich geeignetem elastischem Fugenmaterial abgedichtet werden. Es reicht eine 2 cm hohe Aufkantung aus. Die eventuelle Betonsanierung sowie die Verfugung darf nur von Fachbetrieben nach §19 I WHG erfolgen.

13.9.3.6.5 nur Los 3

Absicherung der Wirkbereiche bei den Entladearmen durch bestehende Gleiswanne

Einer Weiternutzung dieser Gleiswanne wird zugestimmt. Eventuelle Risse oder schadhafte Fugen müssen fachgerecht saniert werden.

Die Sanierung der Fertigbetonteile sowie die Verfugung darf nur von Fachbetrieben nach § 19I WHG erfolgen.

13.9.3.7 Prüfzeichen und Übereinstimmungszertifikat

Die bauaufsichtliche Zulassung und die Ü- Nachweise für die Gleiswannen und für alle sonstigen Anlagenteile sind bei der Prüfung vor Inbetriebnahme dem Sachverständigen (TÜV) vorzulegen.

13.9.3.8 Betriebsanweisungen, Alarm- und Maßnahmenplan

Gemäß § 3 VAwS ist für alle Anlagen in der Gefährdungsstufe D eine Betriebsanweisung mit Überwachungs-, Instandhaltungs- und Alarmplan aufzustellen und einzuhalten, insbesondere sind dort die Befüll- und Entnahmeleitungen aufzunehmen.

13.9.3.9 Prüfungen

Die Abfüll- und Lageranlagen sind gemäß § 19 VAwS durch einen Sachverständigen nach § 18 VAwS zur Inbetriebnahme und wiederkehrend alle 5 Jahre überprüfen zu lassen.

#### 13.9.3.10 Hinweise:

##### 13.9.3.10.1 Einleitungen in das Kanalnetz

Für die Einleitung der Abwässer in den kommunalen Kanal ist die Zustimmung des Kanalnetzbetreibers einzuholen.

##### 13.9.3.10.2 Bemessungen der Abscheideanlagen

Die Bemessung der Abscheideanlagen wurde vom Landratsamt Freising nicht geprüft. Sie ist mit dem Kanalnetzbetreiber abzustimmen.

#### 13.9.4 Naturschutzfachliche Auflagen

##### 13.9.4.1 Europäisches Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ (Vogelschutzgebiet)

- § 1 der Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung – VoGEV) vom 12.07.2006 (GVBl S. 524), geändert durch Verordnung vom 08.07.2008 (GVBl S. 486) i. V. m. Anlage 1 zur VoGEV und § 2 VoGEV i. V. m. Anlage 2.84 zur VoGEV – Gebietsnummer DE7637471 -

##### 13.9.4.1.1 Durch eine ökologische Bauleitung sind die baubedingten Beeinträchtigungen im Vogelschutzgebiet auf ein Minimum zu reduzieren.

Lagereinrichtungen, Baustellenbetrieb und –verkehr sind während der Brutzeit (15.3 bis 15.07) nur außerhalb des Vogelschutzgebietes zugelassen. Dies gilt insbesondere für die Flughafenwiesen. Die beauftragten Firmen und ihre Arbeiter sind entsprechend zu schulen. Wenn erforderlich, sind geeignete Absperungen anzubringen.

Die Bauarbeiten sind möglichst außerhalb der Brutzeiten der schutzrelevanten Vogelarten vorzunehmen.

##### 13.9.4.1.2 Um Verluste von wildlebenden Tieren, insbesondere der schutzwürdigen Vogelarten zu vermeiden, sind im Bereich der zwingend erforderlichen Bauflächen und Baustelleneinrichtungen Vergrämnungsmaßnahmen vorzunehmen, um das Töten der Tiere oder deren Gelege etc. weitestgehend zu vermeiden.

##### 13.9.4.1.3 Die Lage der Baustelleneinrichtungen ist durch die ökologische Bauleitung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der speziellen Artenschutzprüfung, der Ver-

träglichkeitsuntersuchung und des Konzeptes für den Idas-Bläuling zu optimieren.

- 13.9.4.1.4 Der unteren und der höheren Naturschutzbehörde ist vor Baubeginn der Ansprechpartner für die ökologische Bauleitung schriftlich mitzuteilen.
- 13.9.4.2 Hinweise zur Artenhilfsmaßnahme Idas-Bläuling
  - 13.9.4.2.1 Die Vorbereitung und Herstellung der Ausgleichsflächen und -maßnahmen für den Idas-Bläuling soll parallel, spätestens zu Beginn der Baustelleneinrichtungen und Gleisbauarbeiten (LOS 1) durchgeführt werden.
  - 13.9.4.2.2 Durch eine ökologische Bauleitung soll sowohl die zeitnahe und ordnungsgemäße Bereitstellung der Ausgleichsflächen wie auch die Maßnahmenumsetzung für den Idas-Bläuling sichergestellt werden.
  - 13.9.4.2.3 Der Erfolg der Maßnahmen für den Idas-Bläuling soll durch ein entsprechendes Monitoring, welches ebenso im Konzept für den Idas-Bläuling berücksichtigt werden soll, sichergestellt werden.
- 13.9.4.3 Auflagen zu Fremdlicht
  - Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind durch folgende lichttechnische Prüfkriterien zu vermeiden bzw. zu minimieren:
    - 13.9.4.3.1 Wahl des Standortes der Beleuchtungsanlagen so, dass empfindliche Biotop durch die Reichweite des Lichtes nicht betroffen werden.
    - 13.9.4.3.2 Minimierung der eingesetzten Lichtmenge so weit wie möglich, sowohl von der Anzahl der Lampen als auch von der Leistung (Wattzahl) der einzelnen Lampen.
    - 13.9.4.3.3 Die Leuchtgehäuse sind so zu wählen und zu installieren, dass das Licht nur in die tatsächlich gewünschte Richtung abstrahlt. Zur Minimierung der lateralen Reichweite sind die Leuchten möglichst niedrig zu installieren.

- 13.9.4.3.4 Auf die flächenhafte Ausleuchtung heller Fassaden sollte ganz verzichtet werden.
- 13.9.4.3.5 Insektenfreundliche Außenbeleuchtungen mit UV - armen Lichtspektren (z.B. Natriumdampflampen) sind gegenüber allen anderen Lampentypen bevorzugt zu verwenden.
- 13.9.4.3.6 Außenleuchten müssen insektendicht schließen (ohne Kühlschlitze o. ä.).
- 13.9.4.3.7 Der Betrieb von Beleuchtungsanlagen hat nur zu den unbedingt erforderlichen Zeiten zu erfolgen. Dies ist durch entweder durch koordinierte manuelle oder durch jahreszeitliche als auch tageszeitliche (nächtliche) Schaltungstechnik zu steuern.
- 13.9.4.3.8 Soweit möglich, sollte darauf geachtet werden, dass nächtliche Beleuchtungsintervalle eingerichtet werden.
- 13.9.4.4 Gestaltung der Außenanlagen und Freiflächen
  - 13.9.4.4.1 Die nicht von den Baumaßnahmen erfassten Flächen innerhalb des Betriebsgeländes sind in ihrer bestehenden Vegetation nicht zu verändern (z.B. durch Ansaat, Aufdüngung, Humusauffüllung). Es sind die Vegetations-, und Nutzungstypen gem. Plan Nr. 1 der Anlage 1 zur ‚Landschaftspflegerischen Beurteilung Erweiterung Tanklager‘ (Grünplan GmbH i.d. Fassung vom 1.8.2008) zu erhalten.
  - 13.9.4.4.2 Die Beanspruchung der Außenanlagen und Freiflächen für die betrieblichen Zwecke ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.
  - 13.9.4.4.3 Eventuelle Maßgaben aufgrund des Konzepts zur Artenhilfsmaßnahme Idas-Bläuling sind zu berücksichtigen.
  - 13.9.4.4.4 Hinweis:  
Die bereits vorhandenen Freiflächen, die z. T. mit handelsüblichen grasreichen Gebrauchsrasenmischungen hergestellt wurden, sind entsprechend den rechtsverbindlichen Planfeststellungsbeschlüssen, insbesondere den Auflagen unter Ziffer IV.4. des Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979, in der jeweils gültigen

gen Fassung, vorzunehmen und zu optimieren.

13.9.5 Auflagenvorbehalt

Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

**4. Im Planfeststellungsbeschluss wird Ziffer V. (Wasserrechtliche Erlaubnisse sowie Bewilligungen und Genehmigungen nach VGS bzw. Art. 41 c BayWG mit Auflagen) wie folgt geändert:**

4.1. Ziffer V.6. (Bewilligung nach § 8 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke) wie folgt geändert:

4.1.1. In Ziffer V.6.1 Satz 2 werden im Klammerzusatz des Spiegelstrichs „- Bauwerke im Tanklager“ die Worte „Medienkanal zwischen den beiden Entladegleisen, Pumpensümpfe entlang des Medienkanals, Anschlusspunkte des Benzin-Abwasserkanals am geplanten Lagertank B6“ angefügt.

4.1.2. In Ziffer V.6.1 Satz 4 wird folgender Spiegelstrich angefügt:

„- D1a/F 6.1a – 92b Tektur Flugbetriebsstoffversorgung Erweiterung Tanklager“.

4.1.3. Ziffer V.6.2.5 erhält folgende Fassung:

„Für Bauwerke, bei denen ein Aufstau über dem unter 6.2.4 genannten Richtwert zu erwarten ist, sind Maßnahmen zur Grundwasserüberleitung vorzusehen.

Diese Maßnahmen sind in den Plänen darzustellen, die Wirksamkeit ist rechnerisch nachzuweisen.

Baugrubenumschließungen (Schmalwände, Dichtwände, Spundwände, Bohrpfähle usw.), die nicht als konstruktiver Teil eines Bauwerkes bestehen bleiben müssen, sind zurückzubauen oder zumindest so zu perforieren, dass sie kein maßgebliches Abflusshindernis im Grundwasser darstellen. Die Verfüllung der Arbeitsräume zwischen Verbau und Bauwerk ist entsprechend den ursprünglichen geologischen Verhältnissen vorzunehmen. Hierbei ist sicherzustellen, dass die hydraulische und gegebenenfalls lithologische Trennung zwischen Tertiär und Quartär wieder hergestellt wird sowie Durchlässigkeitsbeiwert und Lagerungsdichte des eingebauten Materials dem ursprünglichen Untergrundaufbau entspricht. Beim



Ziehen von Spundwänden, die in das Tertiär einbinden, sind die Schlitzte im Tertiär entsprechend den geologischen Verhältnissen dicht zu verfüllen. Die Durchlässigkeit im quartären Aquifer ist zu erhalten.

Die notwendigen Ausführungspläne sind dem Wasserwirtschaftsamt vor Beginn der Bauausführung zur Prüfung vorzulegen.“

4.1.4. In Ziffer V.6.2.9 Absatz 2 werden folgende Spiegelstriche angefügt:

- „- Medienkanal zwischen den beiden Entladegleisen im Tanklager
- Pumpensümpfe entlang des Medienkanals im Tanklager
- Anschlusspunkte des Benzin-Abwasserkanals am geplanten Lagertank B6 im Tanklager“.

4.1.5. In Ziffer V.6.2.11 werden die Worte „im quartären und tertiären Grundwasserleiter“ durch die Worte „in den maßgeblichen Grundwasserleitern“ ersetzt.

4.1.6. Es wird folgende neue Ziffer V.6.2.15 eingefügt:

„Bei baulichen Maßnahmen ist eine größtmögliche Vermeidung von Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer und des Grundwassers anzustreben. Dieses Ziel ist insbesondere bei der Auswahl von Bauweisen, Baustoffen und der Einweisung der auf der Baustelle verantwortlichen Führungskräfte zu berücksichtigen.“

4.1.7. Die bisherige Ziffer V.6.2.15 wird Ziffer V.6.2.16.

4.2. In Ziffer V.7 (Beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser in das Grundwasser oder in oberirdische Gewässer) folgende Ziffer V.7.10 angefügt:

"7.10. Die beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern von Grundwasser zum Zwecke der Bauwasserhaltung, sowie zum Wiedereinleiten des entnommenen Grundwassers in das Grundwasser wird für die Errichtung

- des Medienkanals zwischen den Bahngleisen,
- der Pumpensümpfe entlang der Bahngleise,

- der Anschlussstelle der Benzinabwasserleitung am Lagertank B6.

zur Erweiterung des Tanklagers am Flughafen München unter den folgenden Auflagen und Bedingungen erteilt.

Der Erlaubnis liegen das Antragsschreiben vom 26.05.2008 mit den beigefügten Antragsunterlagen, die Tektur vom 28.04.2008 zum Plan D1a/F6.1a-92b sowie das Schreiben zum Beweissicherungskonzept und zum Nachweis der Versickerung vom 31.10.2008, Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, zu Grunde.

- 7.10.1 Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass qualitative und quantitative Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser minimiert werden.
- 7.10.2 Die Grundwasserströmung im Quartär und Tertiär sowie die Potentialverhältnisse dürfen während der Bauphase und danach nicht nachteilig verändert werden. Insbesondere müssen das Druckpotential des tertiären Grundwassers und die hydraulische Wirksamkeit der tertiären Deckschichten erhalten bleiben.
- 7.10.3 Bodeneingriffe in tertiäre Schichten durch Baugrubenwände sind auf ein Minimum zu beschränken. Die Maßnahmen sind so durchzuführen, dass sie um hydraulische Beeinflussungen auszuschließen entsprechend den geologischen Verhältnissen rückgebaut werden können. Beim Ziehen von Spundwänden sind die Schlitzte im Tertiär dicht zu verfüllen. Hierbei ist darauf zu achten, dass der Abfluss im Quartär nicht behindert wird.
- 7.10.4 Die Bauwasserhaltung ist auf den zur Durchführung der Baumaßnahme unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken. Eine offene Wasserhaltung ist nur in Perioden mit niedrigen oder mittleren Grundwasserständen zulässig, so dass i.d.R. keine oder nur eine geringe, kurzzeitige Grundwasserabsenkung, notwendig ist. Bei hohen Grundwasserständen ist eine geschlossene Baugrube erforderlich.
- 7.10.5 Beginn und Beendigung der Bauwasserhaltung sind dem Wasserwirtschaftsamt und der Regierung von Oberbayern mitzuteilen. Ein verantwortlicher Bauleiter oder Koordinator ist zu benennen.

- 7.10.6 Der Unternehmer hat den Bediensteten der Gewässeraufsichtsbehörden jederzeit den Zutritt zur Baustelle und deren Anlagen zu gewähren.
- 7.10.7 Für die Dauer der Wasserhaltungsmaßnahmen wird ein max. Entnahmemengen von 250.000 m<sup>3</sup> festgesetzt. Hierbei wird angenommen das die maximale Förderrate für eine offene Wasserhaltung für die Dauer von 7 Tagen erforderlich ist.
- 7.10.8 Die Versickerungen sind so zu betreiben, dass das Defizit im Grundwasserhaushalt, verursacht durch die Bauwasserhaltung, ausgeglichen wird.
- Die Forderung nach weiteren Versickermöglichkeiten (Rigolen, Mulden, Schächten) bleiben vorbehalten.
- 7.10.9 Eine Ableitung überschüssigen Bauwassers in Oberflächengewässer (Notüberlauf) ist nicht zulässig.
- 7.10.10 Die mit Schreiben zum Beweissicherungskonzept und zum Nachweis der Versickerung vom 31.10.2008, Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, dargestellte Grundwasserüberwachung ist hinsichtlich der Auswahl der Messstellen ausreichend. Für die Phasen mit offener Wasserhaltung sind die Grundwasserstände jedoch täglich, besser kontinuierlich statt wöchentlich zu erfassen. Zusätzlich ist während dieser Zeit der Pegel des Ludwigskanals am Ende der Verrohrung und an der Querung der S-Bahn täglich zu messen. Entsprechende eingemessene Pegellatten sind temporär zu errichten. Auf eine qualitative Beweissicherung kann verzichtet werden.
- 7.10.11 Zur qualitativen und quantitativen Beweissicherung sind bauwerksbezogene Messstellen zu errichten bzw. auszuwählen und regelmäßig entsprechend dem abgestimmten Konzept (7.10.10) zu untersuchen. Die Ergebnisse dieser Überwachung sind zusammen mit den o.g. Ergebnissen der Beweissicherung innerhalb einer Woche dem Wasserwirtschaftsamt mitzuteilen. Die Daten sind als Excel-Datei oder Access-Datenbank aufzubereiten und dem Wasserwirtschaftsamt zu übermitteln.
- 7.10.12 Sind trotz Einhaltung der Rahmenbedingungen Auswirkungen der Bauwasserhaltung und Wiederversickerung außerhalb des Flughafens (z.B. Anomalien bei

Beweissicherung) bzw. Auswirkungen auf Dritte erkennbar, bleiben Maßnahmen um dem entgegenzuwirken vorbehalten.

- 7.10.13 Von dem zur Wasserhaltung geförderten Grundwasser sind täglich jeweils Menge, Förderzeit und Förderstelle zu registrieren und aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind auf der Baustelle zur Einsichtnahme aufzulegen. Weiterhin sind sie dem Wasserwirtschaftsamt zusammen mit den Ergebnissen der Beweissicherung wöchentlich zu übersenden.
- 7.10.14 Dem Wasserwirtschaftsamt ist ein Abschlussbericht zur Wasserhaltung vorzulegen, in dem die Bau- und Wasserhaltungsmaßnahmen beschrieben, erläutert und anhand der Untersuchungen entsprechend des Beweissicherungskonzeptes sowie der Auswertung von Ganglinien, Grundwassergleichenplänen u.a. bewertet werden.
- 7.10.15 Beim Erstellen von Grundwassermessstellen sind die Vorgaben gemäß IV.9.2.7 im Verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses (Auflagen zur Beweissicherung) einzuhalten.
- 7.10.16 Die Einrichtungen der Baustelle sind so anzuordnen, dass davon keine Gefährdung für ein Oberflächengewässer oder das Grundwasser ausgehen kann.
- 7.10.17 Die Entnahmestellen sind so auszuführen und abzusichern, dass zu keiner Zeit wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser gelangen können.
- 7.10.18 Die Einleitung von Abwässern aller Art, sowie das Einbringen von Stoffen, die geeignet sind, eine schädliche Verunreinigung des Wassers herbeizuführen, ist untersagt. Durch Sand, Lehm oder sonstige Beimengungen verunreinigtes Grundwasser ist vor Einleitung in einer ausreichend dimensionierten Absetzanlage zu reinigen, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten ist. Das eingeleitete Bauwasser muss einen pH-Wert zwischen 7 und 8,5 aufweisen und darf eine Chromatkonzentration von 10 µg/l nicht überschreiten. Bauwasser, das aufgrund eines Kontaktes mit Beton, Injektionssuspensionen oder anderen Stoffen diese Werte nicht einhält, ist vor seiner Ableitung so zu behandeln, dass o.g. Werte (pH-Wert, Chromat) eingehalten werden. Dem Wasserwirtschaftsamt ist vor Bauausführung ein Konzept zur Behandlung des Bauwassers vorzulegen und nach Absprache in das Handbuch Bau und Tech-

nik zur Wasserhaltung einzuarbeiten. Vor Beginn des Lenzens der Baugrube ist das Lenzwasser auf die relevanten Parameter (Chromat und pH-Wert) zu untersuchen.

- 7.10.19 Beton, Injektionssuspensionen oder andere Stoffe, die beim Einbau mit Grundwasser in Berührung kommen, dürfen keine wassergefährdenden und organischen Zusatzmittel enthalten. Die Zusammensetzung von Injektionssuspensionen o.ä. ist vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen. Während der Baumaßnahmen müssen die eingesetzten Stoffe einer regelmäßigen Qualitätssicherung unterliegen. Für Beton, Injektionssuspensionen oder andere zementhaltige Suspensionen, die im Grundwasser abbinden, sind grundsätzlich nur chromatreduzierte Zemente einzusetzen. Im Überstandswasser von Zementsuspensionen (HDI, MIP, Anker, Schmalwände usw.) ist eine Cr(VI)-Konzentration von max. 10 µg/l einzuhalten. Die Analysen sind an der frisch angesetzten Bindemittelsuspension vor der ersten Injektion durchzuführen; anschließend ist alle 100 t eingesetztes Bindemittel eine Beprobung notwendig. Sollten aus Gründen der erforderlichen Betonqualität keine chromatreduzierten Zemente eingesetzt werden können, ist dies vorab dem Wasserwirtschaftsamt nachzuweisen.
- 7.10.20 Bei allen Einleitungen ist sicherzustellen, dass sie nur in einem Umfang erfolgen, der außerhalb des Flughafenbereiches keine nachteiligen Auswirkungen für Dritte hervorruft. Hierzu ist eine entsprechende Beweissicherung erforderlich (siehe Beweissicherungskonzept).
- 7.10.21 Sofern wider erwarten private Wasserversorgungsanlagen, Fischteichanlagen oder andere Wassernutzungen durch die Wasserhaltungsmaßnahmen beeinflusst werden, sind vom Unternehmer geeignete Abhilfemaßnahmen zu treffen. Ist ein Ausgleich nicht möglich, kann die Umstellung auf ein anderes System oder die Einstellung der Absenkung verlangt werden.
- 7.10.22 Die Haftung des Unternehmers für Schäden, die Dritten im Zusammenhang mit den Gewässerbenutzungen entstehen sollten, richtet sich nach den jeweiligen gesetzlichen Vorschriften.

7.10.23 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

7.10.24 Hinweis:

Aufgrund der zu erwartenden hohen Schlammfracht beim Lenzen der dichten Baugruben ist davon auszugehen, dass die Versickerungsleistung der Erdbecken schnell durch Verschlammung reduziert wird, so dass möglicherweise eine Entschlammung der Becken erforderlich sein wird. Vor einer Entsorgung des Schlammes ist nach einer Analyse der Inhaltsstoffe der Entsorgungsweg zu klären.

4.3. Es wird folgende Ziffer V.18 angefügt:

"18. „Beschränkte Erlaubnis zur Einleitung von unbelastetem, gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser aus dem Bereich der im Zuge der Erweiterung des Tanklagers angelegten Feuerwehrumfahrung und der Fußwege nach § 7 WHG i. V. m. Art. 17 BayWG

18.1 Der Flughafen München GmbH wird für das Tanklager am Flughafens München die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG und Art. 17 BayWG für die Einleitung von Niederschlagswasser über den Untergrund in das Grundwasser (Versickerung) erteilt. Im Einzelnen sind werden folgende Einleitungen erlaubt:

- Einleitung von behandeltem Oberflächenwasser aus dem Bereich der Feuerwehrumfahrung und der Fußwege

18.2 Der Erlaubnis liegen folgende Unterlagen zugrunde:

- Antragsschreiben der Flughafen München GmbH vom 26.05.2008
- Erläuterungsbericht vom 28.03.2008, erstellt vom Ingenieurbüro R. Großmann GmbH & Co. KG, Wiesensteigerstraße 6, 73342 Bad Ditzgenbach - Goßbach (Ordner Nr. 1, I – 5.2.2.4, II – 5.1, II – 5.2.5.2.1, Anlage 4 – Nachweis der Versickerungsfläche)
- Entwässerung (Ordner Nr. 1), D1a/F.61a-171b vom 29.07.08
- Hydrogeologisches Gutachten der Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH vom 12.03.2008 mit Anlagen (Ordner Nr. 3)

- 18.3 Die Erlaubnis ergeht unter den folgenden Auflagen und Bedingungen:
- 18.3.1 Für die wasserrechtliche Erlaubnis sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den nachfolgenden Auflagen und Bedingungen grundsätzlich nicht enthalten.
- 18.3.2 Die Versickerungsanlagen sind entsprechend dem DWA-Arbeitsblatt A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ zu errichten und zu betreiben.
- 18.3.3 Versickerungsmulden, -rinnen und sonstige Anlagen für die Versickerung von unbelastetem Oberflächenwasser sind durch Aufweitungen und wechselnde Böschungsneigungen naturnah auszugestalten. Durchgängige Einheitsprofile sind bei der Ausgestaltung der Versickerungsbereiche zu vermeiden. Für die hinreichende Versickerungsfähigkeit des Untergrundes zur schadlosen Versickerung der anfallenden unbelasteten Niederschlagsmengen ist ein Nachweis vorzulegen.
- 18.3.4 Das Niederschlagswasser sämtlicher zur Versickerung vorgesehener Flächen ist über eine Oberbodenpassage von mind. 10 cm zu behandeln.
- Diese Bereiche sind je nach wasserwirtschaftlicher Anforderung an die Vorbehandlung und den Bodenaufbau durch standortgerechte autochtone Ansaaten (z.B. mit Kleinseggen und –binsen etc.) zu begrünen. Die Ansaatmischung ist in Abstimmung mit der unteren und höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 18.3.5 Eine Versickerung ist nur im Bereich von nachweislich nicht mit Schadstoffen belasteten Böden zulässig.
- 18.3.6 Gemäß Art. 69 Abs. 1 BayWG ist eine Bauabnahme durch einen privaten Sachverständigen durchzuführen. Der private Sachverständige ist so rechtzeitig zu beauftragen, dass eine Durchführung von Teilabnahmen von wesentlichen Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar sind (Oberbodenaufbau etc.) erfolgen kann.

- 18.3.7 Die Lagerung und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen im Bereich der Versickerungsanlagen sind untersagt.
- 18.3.8 Im Falle der Verunreinigung von Versickerungsanlagen durch schädliche Flüssigkeiten (z.B. Öl, Kerosin) ist der kontaminierte Boden umgehend auszutauschen.
- 18.3.9 Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit der Versickerungsanlagen zu gewährleisten.
- 18.3.10 Weitere Auflagen und Bedingungen im Interesse des allgemeinen Gewässerschutzes bleiben vorbehalten.
- 18.4 Hinweise:
- 18.4.1 Für Schäden jeder Art, die Dritten im Zusammenhang mit den Entwässerungsanlagen entstehen sollten, haftet die Flughafen München GmbH in vollem Umfang.
- 18.4.2 Es wird darauf hingewiesen, dass der Betreiber der Versickerungsanlage im Falle eines technischen Versagens der Regenwasserableitungssysteme (z.B. bei höheren Niederschlägen, Verminderung der Sickerfähigkeit durch Versinterung usw.) eine schadlose Ableitung des Niederschlagswassers zu gewährleisten bzw. die Anlage umgehend in Stand zu setzen hat. Vom Kanalnetzbetreiber ist zu prüfen, ob durch die zusätzlich angeschlossenen Flächen eine ausreichende Aufnahmefähigkeit der bestehenden Kanalisation sowie Dimensionierung der Abscheideranlagen vorhanden ist.
- 18.4.3 Zur hydraulischen Entlastung der Mischwasserkanalisation und der Kläranlage ist zu prüfen, ob der Anschluss der Leichtflüssigkeitsabscheideranlagen an die Regenwasserkanalisation möglich ist.“



**III. Kosten**

1. Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.
  
2. Die Kosten werden gemeinsam mit den Kosten für die abschließende Entscheidung über die Anträge zu Los 2 festgesetzt.

## **B. Sachverhalt**

### **I. Grundlage**

1. Diese Plangenehmigung betrifft die Erweiterung der KWG-Entladeanlage (Los 1) und die Aufrüstung der bestehenden KWG-Entladeanlage (Los 3). Beabsichtigt sind im Wesentlichen folgende Einzelmaßnahmen:

- Verlängerung der beiden parallel verlaufenden Entladegleise um ca. 210 m. An der verlängerten Gleisanlage werden zwischen den Gleisen 24 Entladearme zur Entleerung der KWG errichtet.
- Errichtung eines Medienkanals mit Lage im Grundwasser in der Mitte der Bedienfläche zwischen den verlängerten Entladegleisen zur Aufnahme der Saugsammelleitungen.
- Umrüstung der bestehenden KWG-Entladeanlage von einem Ein-Sammlersystem auf ein Zwei-Sammlersystem.
- Verlängerung des Medienkanals mit Lage im Grundwasser zwischen der neuen Gleisstrecke auch zwischen den bestehenden Entladegleisen zur Aufnahme der Saugsammelleitungen.

Nicht Gegenstand dieser Plangenehmigung ist die Erweiterung der Lagerkapazität des Tanklagers um einen Tank B 6 mit einem Volumen von 14.000 m<sup>3</sup> (Los 2).

2. Das bestehende Tanklager wurde mit dem 6. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (6. ÄPFB) vom 03.07.1989, Az. 315 F-98/0-6, zum PFB planfestgestellt. Der 6. ÄPFB regelt die Zulassung bzw. Änderung mehrerer Funktionsbereiche des Südlichen Bebauungsbandes, so neben dem Tanklager auch Luftfrachteinrichtungen, Flugzeugwartungseinrichtungen und weitere Sonderflächen für Baumaßnahmen.

Gegenstand des 6. ÄPFB waren neben den Tanks auch eine KWG-Entleerungsanlage mit einem Gleisanschluss an die S-Bahn. Dem 6. ÄPFB lag ein mehrstufiges Ausbaukonzept zu Grunde, um dem bereits damals zu erwartenden steigenden Flugbewegungsaufkommen durch Vorhaltung ausreichender Treibstoffmengen Rechnung tragen zu können. Zugelassen wurden im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung (I-02c vom 29.07.1987 in der Fassung der Tektur vom 14.12.1988) neben einer Fläche für Bahnanlagen (Tankgleis und

KWG-Entleerungsanlage) eine Baufläche für sonstige Flughafendienste (SF) mit einer zulässigen Baumasse von 100.000 m<sup>3</sup> und einer zulässigen Bauhöhe von 16 m. Dabei gibt die Einzeichnung der Grundrisse von 8 Lagerbehältern (Tanks), Gebäuden und Betriebswegen bzw. –straßen lediglich den Stand der damals ins Auge gefassten Ausführungsplanung wieder, nicht aber die endgültige Lage, Anzahl und Dimensionierung einzelner Bauwerke. Letzteres bleibt – vergleichbar mit den Vorgaben eines Bebauungsplans – den einschlägigen Verfahren zur Genehmigung der Errichtung von Bauwerken bzw. Anlagen zur Lagerung wassergefährdender Stoffe usw. vorbehalten. Der ebenfalls planfestgestellte Plan zur Verkehrserschließung Schiene (E2-17 vom 29.07.1987) sieht ab dem nördlichen Begrenzungszaun des Tanklagers eine ca. 470 m lange Gleisanlage vor. Der Betrieb dieser Anschlussbahn wurde ebenfalls mit dem 6. ÄPFB zugelassen.

In einer ersten Ausbaustufe wurden auf der Basis dieses Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung die vier Tanks B 1 bis B 4 mit einem Fassungsvermögen von jeweils 4.500 m<sup>3</sup> errichtet. Ebenso wurden in der ersten Ausbaustufe u.a. die KWG-Einlagerungsstation (zwei parallel verlaufende Gleise mit einer Länge von derzeit 275 m ab dem nördlichen Begrenzungszaun des Tanklagers mit 27 Entladearmen) errichtet, sowie die Straßentankwagen-Einlagerungsstation (TKW-Einlagerungsstation), die Kesselwagenpumpstation (KWG-Pumpstation), das Manifold (Verteilerstation) und Rohrleitungen realisiert.

Planfestgestellt wurde mit dem 6. ÄPFB ferner der Lageplan der Entwässerung (D1a/F6.1a-124b) für das Südliche Bebauungsband sowie der Übersichtsplan Entwässerung (D1a/F6.1a-171a) für das Tanklager der ersten Ausbaustufe.

Die Zulassung des Betriebs dieser Anlagen – bis auf den bereits mit dem 6. ÄPFB zugelassenen Betrieb der Anschlussbahn - erfolgte mit dem 37. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (37. ÄPFB) vom 04.04.1992, Az. 315 F-98/0-37, zum PFB. Gegenstand des 37. ÄPFB waren auch die gewerberechtliche Betriebserlaubnis sowie wasserrechtliche Eigenschaftsfeststellungen für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.

Darüber hinaus wurde mit dem 40. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (40. ÄPFB) vom 15.05.1992, Az. 315 F-98/0-40, die Errichtung und der Betrieb eines Pipeline-Anschlusses planfestgestellt.

Im Jahre 2000 wurde das Tanklager um einen Tank B 5 mit einem Fassungsvermögen von 12.000 m<sup>3</sup> erweitert.

## **II. Antrag und Antragsbegründung**

Mit Schreiben vom 26.05.2008 hat die FMG beantragt, den Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München vom 08.07.1979 in der aktuellen Fassung zu ändern und im Antrag näher bezeichnete Maßnahmen zur Erweiterung und Ertüchtigung des Tanklagers am westlichen Rand des Südlichen Bebauungsbandes nach Maßgabe der dem Antrag beigefügten Unterlagen und Erläuterungsberichte gemäß §§ 8 Abs. 2, 9 Abs. 1 LuftVG zuzulassen.

Begründet wird das Vorhaben damit, dass die steigenden Flugbewegungen am Flughafen München eine Erweiterung der Lagerkapazitäten für Flugturbinentreibstoff erforderlich machen würden. Bei Zugrundelegung der Einlagerungs- und Auslagerungsprognose für den Horizont 2020 sei ab dem Jahr 2009 eine Bevorratungsmenge für 3 Tage bei dem bestehenden 2-Bahnen-System des Flughafens nicht mehr gewährleistet. Mit der derzeitigen Einlagerungsinfrastruktur könne zudem bereits im Jahr 2010 im verbrauchsstärksten Monat nur noch die tägliche Verbrauchsmenge geliefert werden. Reserven zur Überbrückung von Lieferausfällen oder -engpässen ließen sich dann nicht mehr aufbauen. Die Ausführung der beantragten Erweiterungsmaßnahmen sei daher zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs vernünftigerweise geboten.

Mit einem weiteren Schreiben vom 22.09.2008 hat die FMG beantragt, über die Lose 1 und 3 ehestmöglich zu entscheiden, weil sich einerseits die Entscheidungsreife hinsichtlich Los 2 wegen des noch nicht fertig gestellten Sicherheitsberichts nach § 9 StörfallVO verzögere, andererseits aber die Einhaltung der sich von der FMG vorgestellten Bauzeitenplanung eine zeitnahe Entscheidung über die übrigen Bestandteile des Antrags erforderlich mache.

## **C. Verfahren**

**I.** Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern – hat zu dem Antrag folgende Stellen (Träger öffentlicher Belange) gehört:

- Gemeinde Hallbergmoos
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bayer. Landesamt für Umwelt

- Landratsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Regierung von Oberbayern – Technischer Umweltschutz –
- Regierung von Oberbayern – Gewerbeaufsichtsamt –
- Regierung von Oberbayern – Personenbeförderung, Schienenverkehr –
- Regierung von Oberbayern – Naturschutz –
- Regierung von Oberbayern – Sicherheit und Ordnung –

Folgende Stellungnahmen wurden abgegeben. Dabei werden in diesem Bescheid nur diejenigen Stellungnahmen bzw. diejenigen Inhalte zusammenfassend wiedergegeben, die sich auf die in den Losen 1 und 3 vorgesehenen Maßnahmen beziehen, bzw. die gleichermaßen für alle drei Lose gelten:

Seitens der **Gemeinde Hallbergmoos** wurde mitgeteilt, dass die Erweiterung des Tanklagers von der FMG nicht plausibel begründet worden sei. Der Antrag enthalte keine Verbrauchszahlen oder Verbrauchsprognosen bezüglich Kerosin. Das Tanklager diene der Versorgung des Flughafens mit zusätzlichem Treibstoff für die beantragte 3. Start- und Landebahn. Der Transport von zusätzlichem Kerosin mit der Bahn gehe mit Gefahren einher. Insbesondere Kerosindämpfe in geschlossenen Behältnissen seien bei Erhitzung explosionsgefährdet. Dem Antrag sei nicht zu entnehmen, welche Schutzmaßnahmen beim Transport des Kerosins auf der Schiene getroffen werden sollen.

Vom **Gewerbeaufsichtsamt** wurde mitgeteilt, dass gegen die beabsichtigten Maßnahmen keine Bedenken bestünden, wenn im einzelnen genannte Maßgaben Berücksichtigung finden würden, insbesondere die sicherheitstechnische Begutachtung durch die TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 28.03.2008 in den Bescheid aufgenommen werde.

Vom **Sachgebiet Sicherheit und Ordnung der Regierung von Oberbayern** wurde mitgeteilt, dass gegen die geplante Erweiterung des Tanklagers (Lose 1 mit 3) aus Sicht des Brandschutzes keine Einwände bestünden, wenn die in den Antragsunterlagen vorgesehenen brandschutztechnischen Maßnahmen berücksichtigt und ausgeführt würden. Insoweit bestehe auch Einverständnis seitens der Flughafenfeuerwehr.

Vom **Sachgebiet Personenbeförderung, Schienenverkehr der Regierung von Oberbayern** wurde in seiner Eigenschaft als Aufsichtsbehörde über die betroffene Eisenbahn mitgeteilt, dass gegen die Erweiterung des Gleiskörpers keine Bedenken bestünden, wenn

diese nach den vorgelegten Plänen und unter Aufnahme von im einzelnen genannten Auflagen in den Bescheid vorgenommen werde.

Vom **Sachgebiet Naturschutz der Regierung von Oberbayern – höhere Naturschutzbehörde** – wurde mitgeteilt, dass auf Arten des Anhang IV der FFH-RL und europäische Vogelarten der VRL sowie auf den Schutzzweck des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ (Vogelschutzgebiet) von dem Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten seien. Im einzelnen genannte Maßnahmen zur Minimierung von Störungen seien vom Vorhabensträger zu beachten.

Naturschutzfachlich von besonderer Bedeutung sei das Vorkommen des ‚besonders geschützten‘ Idas-Bläulings auf dem Betriebsgelände. Das Vorhaben sei geeignet, die Population des Tagfalters durch Verlust der Fortpflanzungsstätten erheblich zu beeinträchtigen. I.S. eines pragmatischen Vorgehens werde dem Vorhabensträger empfohlen, geeignete Ausweichhabitate im Zuge der Baumaßnahmen herzustellen. Geeignet wäre z.B. grundsätzlich das Aufschütten von Kies aus dem Betriebsgelände auf angrenzenden Flächen. So könnten auch im Vorgriff von weiteren Vorhaben auf dem Betriebsgelände Flächen für den ‚Arten und Biotopschutz‘ als vorgezogene Kompensationsmaßnahme hergestellt werden (Ökokonto). Dem Vorhabensträger werde deshalb empfohlen, ein entsprechendes, umsetzungsorientiertes Konzept zu erstellen, das von der unteren und der höheren Naturschutzbehörde fachlich abgenommen werden könne.

Das **Landratsamtes Freising** hat mit Schreiben vom 31.07. und 30.10.2008 zu dem Vorhaben Stellungnahmen abgegeben. Allgemein wurde ausgeführt, dass das Vorhaben einer Planrechtfertigung bedürfe. Die Begründung des Vorhabens stütze sich augenscheinlich auf Prognosen, die im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München erstellt worden seien („Horizont 2020“). Diese Prognosen seien aber – nicht zuletzt im Hinblick auf die Entwicklung des Flugverkehrs, dem z.B. ein Ölpreis von 40 \$ /Barrel zugrunde gelegt werde – zwischenzeitlich sehr umstritten, nach Meinung nicht Weniger aufgrund der derzeitigen Benzinpreise und deren zu erwartender Entwicklung sogar obsolet. Darüber hinaus enthielten die Planungsunterlagen - was betriebswirtschaftlich sinnvoll sein möge - deutliche Hinweise darauf, dass einige geplante Maßnahmen, was ihre Anordnung oder Kapazität anbelange, schon im Hinblick auf künftige Entwicklungen, was nach Lage der Dinge nur die Existenz einer 3. Start- und Landebahn sein könne, ausgelegt seien.

Seitens der **Fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft im Landratsamt Freising** wurde mitgeteilt, dass es sich bei der KWG-Entladeanlage um eine Anlage zum Abfüllen wassergefährdender Stoffe handele, die der Gefährdungsstufe D zuzuordnen sei. Bei der bestehenden KWG-Entladeanlage würden nur Bauteile mit bauaufsichtlicher Zulassung, bzw. mit Ü-Zeichen verwendet. Die Anlage entspräche den Anforderungen der Anhänge 1 und 2 VAwS. Damit sei die Abfüllanlage unter Beachtung der vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen einfacher oder herkömmlicher Art. Gegen die Errichtung und den Betrieb der Anlagen (hier: Lose 1 und 3) bestünden keine Bedenken, wenn bestimmte, im einzelnen genannte Auflagen und Bedingungen eingehalten würden.

Die **untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Freising** hat mitgeteilt, dass nach wie vor Defizite bezüglich der Eingriffsbeurteilung bestünden. Hierzu fehlten insbesondere noch die Nachweise, dass die planfestgestellten Flächenversiegelungen von 0,35 auf dem Betriebsgelände des Tanklagers mit einer planfestgestellten Größe von 9,6 ha und der Baumassenzahl von 0,1 sowie die Flächenversiegelung von 1,0 auf der Fläche für die Bahnanlagen mit einer planfestgestellten Fläche von 1,7 ha durch die beantragten Maßnahmen noch eingehalten werden könnten. Zur von der FMG nachgereichten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wird ausgeführt, dass sich auf der gesamten Erweiterungsfläche des Tanklagers, d.h. auch im Bereich des geplanten Tankbehälters B 6, eine bemerkenswerte Population des Idas-Bläulings (*Plebeius idas*) befinde. Die Population des Bläulings erreiche auf dem Gelände lokale Dichten bis zu 3 Imagines/m<sup>2</sup>. Der Gesamtbestand des Idas-Bläulings auf dem Tanklagergelände sei auf mehrere hundert Tiere zu schätzen (ca. 500). Die Art sei stark gefährdet (RL Bayern 2) und streng bzw. besonders geschützt (s. BNatSchG, Anhang b, nach BArtSchV Anhang 1). Aufgrund des starken Gefährdungsgrades sowie der bemerkenswerten Population des Idas-Bläulings seien aus naturschutzfachlicher Sicht zwingend Maßnahmen zu ergreifen, die ein Überleben dieser bemerkenswerten Population, dieser stark gefährdeten und streng bzw. besonders geschützten Art sicherten. Auf die einschlägigen Vorschriften des Art. 6a Abs. 1 und 2 BayNatSchG werde verwiesen. Für die vorkommenden streng geschützten bzw. europarechtlich relevanten Vogelarten (Turmfalke, Türkentaube, Bachstelze, Hausrotschwanz, Feldlerche, Großer Brachvogel, Grauammer und Kiebitz) sowie eventuell noch potentiell vorkommender Arten ergäben sich in der Summationswirkung nach den Ergebnissen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung keine nennenswerten Funktionsverluste. Aus der Verträglichkeitsabschätzung, die wegen des unmittelbar an das Tanklager angrenzenden Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ vorgenommen wurde, könne entnommen werden, dass für den 400 m-Korridor im Anschluss an die Zuwegung und das Betriebsgelände des Tanklagers sechs Reviere der Feldlerche, ein Revier der Grauammer, drei Reviere des Großen Brach-

vogels und acht Reviere des Kiebitz betroffen seien (schutzzweckrelevante Arten). Danach könnten für zwei bis drei Reviere der Feldlerche, 1 Revier der Grauammer sowie ein Brachvogelpaar gewisse Störungen zur Brutzeit, insbesondere auch durch die Bautätigkeit bei LOS 1, die am weitesten nach Süden reiche, nicht ausgeschlossen werden. Aus naturschutzfachlicher Sicht seien daher Maßnahmen zu ergreifen, um die Störung so gering wie möglich zu halten. Weitere Ausführungen wurden zur Bauwasserhaltung, der Entwässerung des anfallenden Oberflächenwassers, zum Fremdlicht, zur Gestaltung der Außenanlagen und Freiflächen sowie zu den baubedingten Beeinträchtigungen gemacht. Abschließend wurden Auflagenerfordernisse vorgeschlagen.

Seitens des **Wasserwirtschaftsamtes München** wurden eine Stellungnahme und drei Gutachten vorgelegt. Die Gutachten betreffen das ständige Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke, das Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser sowie die Bauwasserhaltung. Zusammenfassend kommt das Wasserwirtschaftsamt München zu der Feststellung, dass Versagungsgründe, die eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit oder der Rechte Dritter erwarten ließen und nicht durch Bedingungen und Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden könnten, – soweit aus den Antragsunterlagen ersichtlich – nicht erkennbar seien. Es werden im einzelnen aufgelistete Auflagen und Bedingungen zur Aufnahme in den Bescheid vorgeschlagen.

- II. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – konnte nach pflichtgemäßer Ermessensausübung (Art. 40 BayVwVfG) über den Antrag nach § 8 Abs. 2 LuftVG im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens entscheiden.
1. Bei dem Vorhaben handelt es sich nicht um ein solches, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVG ).

Bei der verfahrensgegenständlichen Änderungen des Tanklagers – hier Lose 1 und 3 - handelt es sich nicht um ein Vorhaben, für das zwingend eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, bzw. das unter dem Gesichtspunkt der Änderung eines Flugplatzes uvp-pflichtig ist.

In Spalte 1 Anlage 1 zum UVPG und in Anlage III zum Bayer. Wassergesetz (BayWG) wird das Vorhaben nicht aufgelistet, insbesondere liegt kein Fall der Nr. 19.3 Anlage III zum



BayWG vor, da die geplanten Rohrleitungen zum Transport wassergefährdender Stoffe (Kerosin) den Bereich des Werksgeländes (Tanklager) nicht verlassen. Auch eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach Nr. 14.8 Anlage 1 zum UVPG (Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen) ist nicht durchzuführen, da dieses Verfahren keinen Genehmigungstatbestand nach § 18 AEG zum Gegenstand hat. Die Gleisanlage wurde bereits in ihrer gesamten Länge im 6. ÄPFB planfestgestellt und zum Betrieb zugelassen.

Auch unter dem Gesichtspunkt der Zulassung nach Luftverkehrsrecht ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3c Abs. 1 Sätze 1 und 3 UVPG und § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Nr. 14.12 Anlage 1 zum UVPG nicht veranlasst, weil eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles ergeben hat, dass das Änderungsvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann. Insoweit wird auf den sich in den Antragsunterlagen befindlichen Erläuterungsbericht „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles zur UVP-Pflicht gem. §§ 3c und 3e UVPG“ der Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG vom 04.04.2008 hingewiesen. Dieser Erläuterungsbericht, der zu dem Ergebnis kommt, dass Schutzgüter der UVPG und damit Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft insgesamt nicht erheblich nachteilig durch das Vorhaben betroffen sind. Der Erläuterungsbericht ist plausibel und nachvollziehbar. Die darin enthaltenen Aussagen, Feststellungen und Wertungen einschließlich der Gesamteinschätzung erheblicher Umweltauswirkungen wurde von keinem der beteiligten Träger öffentlicher Belange in Zweifel gezogen bzw. bemängelt.

Diese Feststellung wird gemäß § 3a Satz 2 Halbsatz 2 UVPG bekannt gegeben.

2. Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG). Soweit die Äußerungen der Fachbehörden zum Vorhaben mit Forderungen verknüpft wurden, konnte diesen durch Nebenbestimmungen bzw. Hinweisen nachgekommen werden.
  
3. Durch das Änderungsvorhaben werden Rechte anderer nicht beeinträchtigt (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVG). Das Tanklager befindet sich vollständig auf einer bereits nach Luftverkehrsrecht für diesen Zweck planfestgestellten Fläche, die sich im Eigentum der FMG befindet. Auch eine mittelbare Beeinträchtigung des Eigentums oder eigentumsgleicher Rechte Dritter ist nicht ersichtlich. Durch das Vorhaben wird die Zahl der Flugbewegungen nicht erhöht. Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist nicht ersichtlich.

4. Die formellen tatbestandlichen Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 LuftVG liegen somit vor. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens hatte die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – als Rechtsfolge zu entscheiden, ob der Antrag trotz Vorliegens der formellen Voraussetzungen für eine Plangenehmigung nicht im Wege eines Planfeststellungsverfahrens zu verbescheiden gewesen war. Es sind jedoch keinerlei Gesichtspunkte dafür ersichtlich, dass ein Planfeststellungsverfahren – anstelle eines Plangenehmigungsverfahrens – zu einem höheren Erkenntnisgewinn für die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – und zu einer relevanten Verbesserung von Rechtsschutzmöglichkeiten führen würde.

Im Ergebnis konnte das Vorhaben somit im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens behandelt werden.

## D. Rechtsgrundlagen und Entscheidungsgründe

- I. Das Luftamt Südbayern ist als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen München für diesen Bescheid **sachlich und örtlich zuständig** (§ 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 20 ZustVVerk<sup>1</sup>).

### II. Rechtsgrundlagen

Diese Plangenehmigung beruht auf § 8 Abs. 1 u. 2 LuftVG.

Die luftrechtliche Plangenehmigung schließt aufgrund ihrer formellen Konzentrationswirkung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen ein (§ 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 9 Abs. 1 LuftVG). Sie ist alleiniger Zulassungsbescheid, neben dem andere behördliche Entscheidungen nicht erforderlich sind<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen vom 22.12.1998, GVBl S. 1025, zuletzt geändert durch Verordnung vom 11.08.2008, GVBl S. 582.

<sup>2</sup> Ausgenommen hiervon sind lediglich die in § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG genannten Fälle, u. a. Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts.

1. Die Bewilligung zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke beruht auf § 3 Abs. 2 Nr. 1 und § 8 Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

Die beschränkte Erlaubnis zur Einleitung von unbelastetem, gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser aus dem Bereich der im Zuge der Erweiterung des Tanklagers angelegten Feuerwehrumfahrung und der Fußwege beruht auf § 3 Abs. 1 Nr. 5 und § 7 WHG i. V. m. Art. 17 BayWG.

Die beschränkte Erlaubnis zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser in das Grundwasser oder in oberirdische Gewässer beruht auf § 3 Abs. 1 Nrn. 5 u. 6, Abs. 2 Nrn. 1 u. 2 und § 7 WHG i. V. m. Art. 17 BayWG. Einer Versickerung des zu Tage geförderten Grundwassers ist aus wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten eindeutig der Vorzug gegenüber einer von der unteren Naturschutzbehörde vorgeschlagenen Ableitung in den Ludwigskanal zu geben. Eine endgültige Festlegung auf eine offene oder geschlossene (Umspundung) Bauwasserhaltung wird dabei nicht getroffen. Die tiefer in den Untergrund reichenden Baumaßnahmen sollen möglichst bei mittleren oder niedrigen Grundwasserständen erfolgen, so dass keine Bauwasserhaltung erforderlich ist. Nur im Notfall bei steigenden Wasserständen oder geringfügiger Absenknotwendigkeit soll eine offene Wasserhaltung erfolgen.

Die Änderungen in den Ziffern V.6.2.5, V.6.2.11 und die Ziffer V.6.2.15 (A.II.4.1.3, A.II.4.1.5, A.II.4.1.6) beruhen auf § 4 WHG, nach dem Bewilligungen mit Auflagen verbunden werden können.

Eine Eignungsfeststellung nach § 19h i. V. m. § 19g WHG für die in den Losen 1 und 3 vorgesehenen Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Abfüllanlage) ist nicht erforderlich, weil es sich bei ihr um eine Anlage einfacher oder herkömmlicher Art handelt (§ 19h Abs. 1 Satz 2 WHG). Es werden, wie die Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft und die TÜV SÜD Industrie Service GmbH festgestellt haben, nur Bauteile mit bauaufsichtlicher Zulassung bzw. mit Ü-Zeichen verwendet.

2. Das Vorhaben beinhaltet auch die Montage, die Installation, den Betrieb, die wesentliche Veränderung und Änderung der Bauart oder der Betriebsweise von ortsfesten Flugfeldbetankungsanlagen im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 Buchstabe c BetrSichV, welche die Sicherheit der Anlage beeinflussen. Hierfür ist nach § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BetrSichV eine Erlaubnis erforderlich, die unter Beachtung der vom Gewerbeaufsichtsamt vorgeschlagenen

Nebenbestimmungen erteilt werden konnte.

3. Eine Entscheidung nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (Art. 6 ff Bayer. Naturschutzgesetz - BayNatSchG) für die in diesem Verfahren allein maßgebliche Verlängerung des Gleiskörpers um 210 m und der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft war aus Rechtsgründen nicht zu treffen. Dem stehen die Inhalte und die Bestandskraft der 6. ÄPFB entgegen.

Bereits mit diesem 6. ÄPFB wurden in Ziffer A.II.2 (Seiten 5 bis 8) die entsprechenden Festlegungen getroffen. Dem Bescheid kann entnommen werden, dass die FMG für die Erweiterung des Südlichen Bbauungsbandes mit einer Erweiterungsfläche von 60 ha einen Flächenausgleich von rund 30,5 ha leisten musste und zwischenzeitlich auch geleistet hat. Auf Seite 62 des 6. ÄPFB wird ausgeführt, dass insgesamt gesehen damit ein nach den gesetzlichen Vorgaben ausreichender und angemessener Ausgleich bzw. Ersatz für die Eingriffe durch das Änderungsvorhaben in die Natur und Landschaft geschaffen worden sei.

Hinsichtlich des Gleiskörpers bestehen auch keine Zweifel daran, ob die FMG eine gegenüber der planfestgestellten und ausgeglichenen Eingriffsfläche durch dessen Verlängerung zusätzliche Flächen in Anspruch nimmt. Die Verlängerung des Gleiskörpers liegt innerhalb der im Plan der Baulichen Anlagen und Grünordnung vom 29.07.1987 Nr. I-02c festgestellten Fläche für Bahnanlagen (KE). Auch die von der unteren Naturschutzbehörde angestellten Überlegungen hinsichtlich der nach der Planfeststellung (6. ÄPFB) zulässigerweise versiegelbaren Flächen innerhalb des Tanklagers, die aus dem Lageplan der Entwässerung vom 29.07.1987 Nr. D1a/F 6.1a – 124b abgeleitet werden, können – ohne dass eine Entscheidung darüber zu treffen ist, ob diese der Bemessung von Entwässerungsanlagen dienenden Angaben auch zur Beurteilung des zugelassenen Umfangs von Eingriffen in Natur und Landschaft herangezogen werden können – hieran nichts ändern. Denn der Lageplan der Entwässerung vom 29.07.1987 Nr. D1a/F 6.1a – 124b sieht für den Bereich der Bahnanlagen innerhalb des Tanklagersgeländes einen Anteil der befestigten Fläche an der Gesamtfläche Bahnanlagen von „1,00“, also eine Versiegelung von 100% vor. Somit scheidet hinsichtlich der Lose 1 und 2 auch nach der Argumentation der unteren Naturschutzbehörde eine Inanspruchnahme zusätzlicher, noch nicht ausgeglichener Flächen aus.

Unabhängig davon hat die FMG auf Anforderung des Luftamts mitgeteilt, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt die abflusswirksam befestigte Fläche außerhalb der Fläche für die Gleisanlagen (also sämtliche Gebäude, Tankbehälter, Pflaster) 18.537 m<sup>2</sup> betrage. Bezogen auf das Einzugsgebiet von 96.000 m<sup>2</sup> betrage der Anteil somit aktuell 0,193. Im Hinblick

auf den geplanten Tankbehälter B6 mit insgesamt 650 m<sup>2</sup> hinzukommender zu entwässern-der Fläche werde der Versiegelungsgrad auf 0,200 steigen.

Hinsichtlich der im Rahmen der Erhebungen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung auf der gesamten Erweiterungsfläche des Tanklagers, d.h. auch im Bereich des geplanten Tankbehälters B 6 festgestellten bemerkenswerten Population des Idas-Bläulings (*Plebeius idas*), gelten die Aussagen zu den bestandskräftig festgestellten Ausgleichsmaßnahmen nicht in der gleichen rechtlichen Eindeutigkeit. Es stellt sich die Frage, ob ein nach Planerlass (6. ÄPFB) neu hinzu getretener, naturschutzrechtlich relevanter Umstand – hier das Auftreten der Idas-Bläulings - ohne weiteres als bereits mit ausgeglichen bzw. noch als auszugleichen angesehen werden kann.

Bei dem Idas-Bläuling handelt es sich um ein nach der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) besonders geschützte Tierart (§ 1 Satz 1 BArtSchV – „*plebeius spp*“). Nach heutiger Rechtslage müsste hinsichtlich des grundsätzlich als erfüllt anzusehenden artenschutzrechtlichen Tatbestands des § 42 Abs. 1 Nr. 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) (hier Beschädigung bzw. Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten - Zugriffsverbot) nach der Sonderregelung des § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG im Rahmen der Eingriffsregelung nach Art. 6a Abs. 1 Bay-NatSchG entschieden werden, ob und gegebenenfalls wie ein Eingriff auszugleichen wäre. Ein spezieller Ausgleich wäre auch geboten, da die Population des Idas-Bläulings auf dem Tanklagergelände lokale dichten bis zu 3 Imagines/m<sup>2</sup> erreicht. Der Gesamtbestand des Idas-Bläulings auf dem Tanklagergelände ist auf mehrere hundert Tiere zu schätzen (ca. 500). Die Art ist stark gefährdet (RL Bayern 2). Aufgrund des starken Gefährdungsgrades sowie der bemerkenswerten Population des Idas-Bläulings sind aus naturschutzfachlicher Sicht zwingend Maßnahmen zu ergreifen, die ein Überleben dieser bemerkenswerten Population, dieser stark gefährdeten und streng bzw. besonders geschützten Art sichern.

Folglich machen die untere und die höhere Naturschutzbehörde hinsichtlich des Idas-Bläulings den Auflagenvorschlag, dass die FMG ein einfaches und umsetzungsorientiertes Konzept zum Erhalt dieser bemerkenswerten Population erarbeitet. Das Konzept soll in jedem Fall 1 Monat vor Baubeginn bzw. 2 Monate nach Zugang der Genehmigung, d.h. auch einer Teilbaugenehmigung vorgelegt werden. Geeignete Ausgleichsflächen sollen in ausreichender Größe und Ausprägung im näheren Umfeld des Tanklagers vorgesehen werden. Die Ausgleichsflächen und –maßnahmen sollen so zu liegen kommen und hergestellt werden, dass sie den Erhalt dieser Population von ca. 500 Tieren langfristig sicherstellen können.

Die FMG hat aufgrund dieser Forderung der Naturschutzbehörden bereits ein Konzept „Artenschutzmaßnahme Idas-Bläuling“ der Grünplan GmbH vom 31.10.2008 vorgelegt und sich darin verpflichtet (Konzept Seite 8), der Empfehlung der Regierung von Oberbayern nachzukommen und eine vorsorgliche Artenhilfsmaßnahme für den Idas-Bläuling gemäß diesem Konzept durchzuführen.

Vor diesem Hintergrund braucht die o. g. Rechtsfrage nach der Zulässigkeit der Anordnung weiterer Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung nicht entschieden werden. Bei einer entsprechenden verbindlichen Zusage der FMG zur Umsetzung des noch mit den Naturschutzbehörden abzustimmenden Konzepts entfällt ein Anordnungsbedarf. Auf dieses Artenhilfsmaßnahme-Konzept, das im Wesentlichen wegen der Flächeninanspruchnahme des Loses 2 veranlasst ist und somit grundsätzlich nicht Gegenstand dieses Bescheides ist, wird dennoch in diesem Bescheid hingewiesen (Ziffer IV.14.9.4.2), weil eine möglichst frühzeitige Umsetzung des Konzepts gewährleisten soll, dass eine Idas-Bläuling-Population die im Rahmen der Artenschutzmaßnahme bereitgestellten Fläche bereits besiedeln kann, bevor mit der Umsetzung des Loses 2 begonnen wird. Klarstellend hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass mit der Umsetzung dieser Artenschutzmaßnahme dann in der Entscheidung über das Los 2 der Eingriff in den Lebensraum des Idas-Bläulings auf dem Gebiet des Tanklagers bereits geregelt und nicht erneut aufzugreifen ist.

Die Auflagen im Zusammenhang mit der Nähe des Vorhabens zum Europäischen Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“<sup>3</sup> beruhen auf Art. 13c BayNatSchG.

### **III. Planrechtfertigung**

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits, wenn es vernünftigerweise geboten ist.

---

<sup>3</sup> Anlage 1 und 2 zu §§ 1 und 2 VoGEV.

Sowohl die Gemeinde Hallbergmoos als auch das Landratsamt Freising bezweifeln das Vorliegen der Planrechtfertigung.

Nach Überprüfung der Sach- und Rechtslage ist festzustellen, dass das Vorhaben plausibel und gerechtfertigt ist.

Da dieser Bescheid lediglich die Lose 1 und 3 zum Gegenstand hat, kommt es nur darauf an, ob insoweit eine Planrechtfertigung vorliegt. Dabei ist weiter zu berücksichtigen, dass hier nicht mehr zu prüfen ist, ob die Verlängerung der Gleisanlage um 210 m gerechtfertigt ist, da der Bau und der Betrieb der Gleisanlage bereits bestandskräftig im 6. ÄPFB in der nunmehr auszubauenden Gesamtlänge genehmigt wurde. Dementsprechend befassen sich die zur Feststellung eingereichten Pläne – und zu dem korrespondiert der Verfahrensgegenstand - lediglich mit wasserrechtlichen Gesichtspunkten (im Grundwasser zu liegende Bauwerke, Entwässerungsfragen und Bauwasserhaltung) und den zu verlegenden Rohrleitungen, durch die wassergefährdende Stoffe geleitet werden sollen (Entleerungsanlagen). Eine Steigerung der Lagerkapazität des Tanklagers haben die Lose 1 und 3 nicht zur Folge haben. Auch ist das Vorhaben nicht mit einem Eingriff in private Rechte verbunden. Auf die in diesem Zusammenhang vorgebrachten Argumente braucht deshalb in diesem Bescheid nicht eingegangen zu werden

Aus einer Zusammenschau der Begründung des 6. ÄPFB und den Ausführungen der FMG im Antragschriftsatz vom 26.05.2008 (dort unter B.I und B.III.1) kann entnommen werden, dass die bereits genehmigte Verlängerung des Gleiskörpers, die für sich gesehen keiner Planrechtfertigung mehr bedarf, der Bau des Medienkanals über die gesamte Länge der Entladegleise sowie die Ertüchtigung des Altbestands vernünftigerweise geboten sind, um die Anlieferung von Kerosin über die Schiene - unter gleichzeitiger Überarbeitung der Entladeanlage im wasserwirtschaftlichen Interesse - effektiver zu gestalten bzw. um die bereits jetzt vorhandenen Lagerkapazitäten besser ausnützen zu können. Dies soll in erster Linie vermeiden, dass es – auch im Hinblick auf einen vorübergehenden Ausfall der vorhandene Rohrfernleitungsanlage zwischen dem Tanklager am Flughafen und dem Tanklager in Feldkirchen - zu Lieferengpässen allein deshalb kommt, weil Züge aus Platzgründen die KWG-Entladeanlage nicht anfahren können, obwohl Lagerkapazitäten in den vorhandenen Tanks zur Verfügung stehen.

Das Änderungsvorhaben dient durch die Optimierung der Betriebsweise der KWG-Entladeanlage somit der Verbesserung der Betriebsabläufe des Verkehrsflughafens München. An der Versorgung der abfliegenden Luftfahrzeuge mit Kerosin besteht nach der In-

tention des Luftverkehrsrechts ein großes Interesse, ist es doch Voraussetzung für einen geregelten Ablauf des Flugbetriebs.

#### **IV. Unüberwindbare Planungsleitsätze**

Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen dem Änderungsvorhaben nicht entgegen.

#### **V. Abwägung**

Das Änderungsvorhaben konnte nach Abwägung mit den von ihm berührten Belangen zugelassen werden.

##### **1. Sicherheitsgesichtspunkte beim Transport des Kerosins in Bahnkesselwägen und bei deren Entleerung an der KWG-Entladeanlage im Tanklager**

##### **1.1. Hinsichtlich der von der Gemeinde Hallbergmoos erwähnten Gefahren im Zusammenhang mit dem Transport des Kerosins mit der Bahn und der Möglichkeit, dass sich dieses entzündet, ist Folgendes festzustellen:**

Eine speziell zu dieser Fragestellung eingeholte eisenbahnfachliche Stellungnahme kommt zu dem Ergebnis, dass die Befürchtungen unbegründet seien. Der Transport von Kerosin (Gefahr-/ UN-Nummer 30/1223) in Bahnkesselwagen sei seit Jahrzehnten üblich. Er werde in Wagen mit dafür geeigneten, zugelassenen und regelmäßig geprüften Behältern durchgeführt und unterliege der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE). Auf Bahnstrecken und Bahnhöfen öffentlicher Eisenbahnen gebe es in der Regel keine Einschränkungen für den Transport bestimmter Güter (z.B. Gefahrgüter wie Kerosin). Das Risiko eines – angesichts der Bahnunfallstatistik sehr unwahrscheinlichen – Gefahrgutunfalls sei für Bahnanlieger in Hallbergmoos auch nicht höher als für Anlieger an anderen Bahnstrecken mit Güterverkehr. Der Flughafen München werde seit seinem Bestehen am heutigen Platz mit Kerosin auch auf dem Schienenweg versorgt. Solche Züge führen mehrmals pro Woche das Flughafentanklager an, anfangs über die einzig vorhandene Strecke München – Ismaning – Flughafen, inzwischen vorzugsweise über die Strecke Neufahrn b. Freising – Flughafen. Ein Wagen durchschnittlicher Größe fasse dabei etwa 80 m<sup>3</sup> Kerosin. Üblicherweise werde in sog. Ganzzügen zu etwa 20 Wagen gefahren, die direkt zwischen den Raffinerien und dem Flughafen verkehren würden, ohne unterwegs umrangiert werden



zu müssen.

Somit wird durch den Transport von Kerosin in dafür zugelassenen Bahnkesselwägen keine neue Gefahrenquelle geschaffen. Bereits bisher wurde das Tanklager zusätzlich zu dem vorhandenen Pipeline-Anschluss über die Schiene versorgt. Zu erwarten sind lediglich mehr Transporte auf der Schiene. Da aber auch diese den gleichen Sicherheitsstandarts unterworfen sind, ist eine maßgebliche Gefahrenerhöhung damit nicht verbunden. Die seitens der Gemeinde Hallbergmoos erwähnte Explosion im Kerosintank einer Boeing 747 (Trans-World-Airlines-Flug 800 am 17.07.1996<sup>4</sup>) ist auf einer unglücklichen Verkettung mehrerer Umstände zurückzuführen, insbesondere auf einen Kurzschluss eines freiliegenden Kabels im Tank, und kann nicht in Zusammenhang mit einer Explosionswahrscheinlichkeit in einem Bahnkesselwagen gebracht werden.

- 1.2. Auch bei der Entladung der Bahnkesselwägen im Tanklager sind keine sicherheitstechnischen Bedenken ersichtlich. Gleiches gilt für die Belange der Arbeitssicherheit. Insoweit wurden die Stellungnahmen des Gewerbeaufsichtsamtes und der TÜV SÜD Industrie Service GmbH (Sicherheitstechnische Begutachtung) beachtet und die Auflagenvorschläge zum Brand- und Explosionsschutz vollinhaltlich übernommen.

Somit stehen dem Vorhaben keine sicherheitstechnischen Bedenken entgegen, wenn sowohl beim Transport als auch bei der Entladung der Bahnkesselwägen die Hinweise des Gewerbeaufsichtsamtes sowie die einschlägigen gesetzlichen Sicherheitsvorschriften beachtet werden. Dies ist durch entsprechende Auflagen gesichert.

- 1.3. Auch den Belangen des Brandschutzes wird entsprochen. Die erforderlichen brandschutztechnischen Auflagen wurden in diesen Bescheid übernommen.

2. Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar, wenn die in den Nebenbestimmungen genannten Vorgaben beachtet werden. Eine Besorgnis für eine Gefährdung von Grund- oder Oberflächenwasser besteht nicht. Dies wird mit den festgesetzten Auflagen gewährleistet.

---

<sup>4</sup> vgl. z. B.: [http://de.wikipedia.org/wiki/TWA-Flug\\_800](http://de.wikipedia.org/wiki/TWA-Flug_800).

3. Die Belange des Naturschutzes werden durch das Vorhaben in vielfältiger Art und Weise berührt. Diese Belange wurden durch die FMG und die Naturschutzbehörden ausführlich dargestellt und bewertet. Hinzuweisen ist nochmals ausdrücklich, dass die Thematik der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und der mit ihr abgehandelten Belange nicht Gegenstand dieses Bescheides ist. Die allerdings in diesem Zusammenhang – gegenüber dem 6. ÄPFB - neu hinzugekommenen Thematik des erheblichen Eingriffs in den Lebensraum der besonders geschützten Art des Idas-Bläulings wird durch das von der FMG vorgelegte Konzept einer Artenhilfsmaßnahme – dessen Umsetzung von der FMG zugesagt wurde - bewältigt. Die Artenschutzmaßnahme sieht die Schaffung geeigneter Ausweichhabitate in räumlicher Nähe im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen vor. Ansonsten sind von dem Vorhaben keine auf Arten des Anhang IV der FFH-RL und europäische Vogelarten der VRL sowie auf den Schutzzweck des Vogelschutzgebietes erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Unter Beachtung der festgesetzten naturschutzrechtlichen Auflagen werden die gleichwohl zu erwartenden Beeinträchtigungen weitestgehend minimiert, so dass letztendlich Belange des Naturschutzes dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

4. Sonstige Belange, die dem Vorhaben entgegenstehen könnten, sind nicht ersichtlich.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch das Vorhaben insbesondere Rechte anderer in relevanter Weise nicht berührt werden. Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt.

Bei Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange konnte dem Vorhaben mit Nebenbestimmungen und Hinweisen entsprochen werden.

## **E. Kosten**

Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin. Aus Gründen der Praktikabilität wird die Kostenfestsetzung zusammen mit derjenigen über die Entscheidung zu Los 2 vorgenommen werden. Insbesondere bei den Auslagen des Wasserwirtschaftsamtes München und der Fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft ist dies auch sachdienlich, da die Feststellung und Zuordnung, welche Auslagen für die Begutachtung der einzelnen Lose angefallen sind, nur mit großem Aufwand möglich ist.

## **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diese Plangenehmigung kann Klage erhoben werden. Die Klage muss schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieser Plangenehmigung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstr. 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von 6 Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO –).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im Höheren Dienst vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen diese Plangenehmigung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen die Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. § 58 VwGO gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch die Plangenehmigung Beschwerzte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt zu dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerzte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

### **Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:**

- Die Klageerhebung bzw. die Stellung von Anträgen nach § 80 Abs. 5 VwGO in elektronischer Form (z. B. durch E-Mail) ist unzulässig.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührenvoranschuss zu entrichten.

Schrödinger  
Regierungsdirektor