

25-33-3721.1-MUC-5-12-112

**Planfeststellungsbeschluss  
für die Erweiterung des Nördlichen Bebauungsbandes  
und die Neuordnung des Bauzentrums  
am Verkehrsflughafen München**

**112. Änderungsplanfeststellungsbeschluss  
für den Verkehrsflughafen München  
(112. ÄPFB)**

## Inhaltsverzeichnis

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>A</b> | <b>Verfügender Teil .....</b>   | <b>4</b>  |
| I        | Genehmigung des Plans.....  | 4         |
| II       | Änderungen in Abschnitt I Ziffer I/J PFB MUC .....  | 5         |
| III      | Änderungen in Abschnitt I Ziffer C1/C2 PFB MUC .....  | 5         |
| IV       | Änderungen in Abschnitt I Ziffer D1a/F 6.1a PFB MUC .....   | 6         |
| V        | Änderungen in Abschnitt IV PFB MUC .....  | 7         |
| VI       | Änderungen in Abschnitt V. PFB MUC .....  | 17        |
| 1        | Änderungen in Ziffer V.6 PFB MUC .....  | 17        |
| 2        | Einfügung einer Ziffer V.28 in den PFB MUC.....   | 17        |
| VII      | Entscheidungen über Einwendungen und Anträge .....  | 20        |
| VIII     | Kostenentscheidung .....  | 20        |
| <b>B</b> | <b>Sachverhalt .....</b>  | <b>21</b> |
| I        | Grundlagen.....   | 21        |
| II       | Antragstellerin Flughafen München GmbH (FMG) .....  | 21        |
| III      | Derzeitige Sach- und Rechtslage.....  | 22        |
| IV       | Ehemaliges Bauzentrum.....  | 23        |
| V        | Gegenstand der Planfeststellung .....   | 24        |
| 1        | Antrag vom 09.05.2012.....  | 24        |
| 1.1      | Hochbauflächen.....   | 24        |
| 1.2      | Wasserwirtschaftliche Maßnahmen .....   | 25        |
| 1.3      | Verkehrliche Erschließung .....   | 25        |
| 1.4      | Landschaftspflegerischer Begleitplan.....   | 25        |
| 2        | Modifizierungen des Antrags im Verwaltungsverfahren.....  | 26        |
| VI       | Antragsbegründung .....   | 27        |
| VII      | Verfahren.....  | 28        |
| 1        | Erstes Anhörungsverfahren .....   | 28        |
| 1.1      | Beteiligte Gebietskörperschaften, Behörden, Träger öffentlicher<br>Belange und anerkannte Naturschutzvereinigungen..... | 28        |
| 1.2      | Öffentlichkeit.....   | 28        |
| 2        | Weitere Verfahrensschritte.....   | 29        |
| 2.1      | Zweites Anhörungsverfahren .....  | 29        |
| 2.2      | Erörterungstermin .....   | 29        |
| 3        | Ergebnisse der Anhörungen .....   | 30        |
| 3.1      | Gemeinden .....   | 30        |
| 3.2      | Behörden.....   | 32        |
| 3.3      | Anerkannte Naturschutzvereinigungen .....   | 35        |

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| 3.4      | Sonstige Träger öffentlicher Belange .....                                 | 35        |
| 3.5      | Private Einwendungen .....   | 36        |
| 4        | Erörterungstermin .....  | 37        |
| <b>C</b> | <b>Entscheidungsgründe .....</b>   | <b>37</b> |
| I        | Verfahrensrechtliche Würdigung .....                                       | 37        |
| 1        | Planfeststellung nach §§ 8 ff LuftVG .....                                 | 37        |
| 2        | Zuständigkeit .....  | 38        |
| 3        | Vorrang der Fachplanung .....  | 38        |
| 4        | Umfang und Rechtswirkungen der Planfeststellung .....                      | 38        |
| 5        | Verfahrensgestaltung .....   | 39        |
| II       | Umweltverträglichkeitsprüfung .....  | 40        |
| 1        | Untersuchungsrahmen einschließlich Untersuchungsraum .....                 | 41        |
| 2        | Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der<br>Umweltauswirkungen ..... | 41        |
| 2.1      | Standort und Beschreibung des Änderungsvorhabens .....                     | 42        |
| 2.2      | Wirkfaktoren und Wirkräume .....   | 42        |
| 2.3      | Auswirkungsprognose auf die einzelnen Schutzgüter .....                    | 43        |
| 2.4      | Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen .....                    | 50        |
| 2.5      | Einwendungen gegen die UVS .....   | 51        |
| 2.6      | Zusammenfassung .....  | 51        |
| III      | Materiell-rechtliche Würdigung .....                                       | 52        |
| 1        | Planrechtfertigung .....   | 52        |
| 1.1      | Anwendbarkeit des Luftverkehrsgesetzes .....                               | 52        |
| 1.2      | Bedarf im engeren Sinn .....   | 56        |
| 1.3      | Einwendungen zur Planrechtfertigung bzw. zum Bedarf .....                  | 59        |
| 2        | Planungsleitsätze .....  | 60        |
| 3        | Abwägung öffentlicher und privater Belange / Entscheidungen .....          | 60        |
| 3.1      | Raumordnung und Landesplanung .....  | 60        |
| 3.2      | Kommunale Planungshoheit und städtebauliche Belange .....                  | 61        |
| 3.3      | Naturschutz und Landschaftspflege .....                                    | 71        |
| 3.4      | Wasserwirtschaft .....   | 80        |
| 3.5      | Verkehrliche Erschließung .....  | 82        |
| 3.6      | Grundeigentum .....  | 83        |
| 3.7      | Sonstiges .....  | 84        |
| IV       | Zusammenfassende Würdigung / Gesamtabwägung .....                          | 87        |
| <b>D</b> | <b>Sofortige Vollziehung .....</b>   | <b>87</b> |
| <b>E</b> | <b>Kosten .....</b>  | <b>88</b> |
| <b>F</b> | <b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>  | <b>88</b> |

## **A                    Verfügender Teil**

### **I                    Genehmigung des Plans**

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern (nachfolgend: Luftamt) – stellt auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 09.05., 14.11., 03.12.2012 und 06.05.2013 nach §§ 8 ff. Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. Art. 74 f. Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) den Plan für die Erweiterung des Nördlichen Bebauungsbandes und die Neuordnung des Bauzentrums in Gestalt der nachfolgend aufgeführten – ggf. mit Roteintragungen versehenen – Planunterlagen, Verzeichnissen, Maßnahmenblättern, Maßgaben und Nebenbestimmungen fest.

Es werden folgende wasserrechtliche Bewilligung und folgende gehobene Erlaubnis erteilt:

- Die Bewilligung nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 14 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zum ständigen Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch die „Öffentliche Tankstelle West“ und „flughafenaffines Gewerbe Büro / Dienstleistung“ im Bereich der Erweiterung Nördliches Bebauungsband, Neuordnung Bauzentrum nach Maßgabe des in Ziffer A.VI.1 bezeichneten Umfangs und den in Ziffer V.6 PFB MUC genannten Inhalts- und Nebenbestimmungen.  
(Ziffer V.6 PFB MUC)
- Die gehobene Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 15 WHG zum Einleiten von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser aus den Dachflächen im Bereich der Erweiterung Nördliches Bebauungsband, Neuordnung Bauzentrum in den Untergrund bzw. das Grundwasser nach Maßgabe des in Ziffer A.VI.2 bezeichneten Umfangs und den dort genannten Inhalts- und Nebenbestimmungen.  
(Ziffer V.28 PFB MUC)

Damit wird der Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979 (PFB), Az. 315-98-1, in der Fassung der Plangenehmigung vom 02.07.2013 (111. ÄPG), Az. 25-33-3721.1-MUC-2-13-111, (PFB MUC) wie folgt geändert:

**II                    Änderungen in Abschnitt I Ziffer C1/C2 PFB MUC (Feststellung der Pläne für den Flughafen München – Flughafengelände)**

In Ziffer I.C1/C2 PFB MUC wird folgender Plan und folgendes Verzeichnis eingefügt:

|                         |   |         |
|-------------------------|---|---------|
| Tektur zu C1-03b        | Erweiterung Nördliches Bebauungsband Neuordnung Bauzentrum vom 28.03.2012, Grunderwerbsplan | 1:5.000 |
| Grunderwerbsverzeichnis | Erweiterung Nördliches Bebauungsband Neuordnung Bauzentrum                                  |         |

**III                    Änderungen in Abschnitt I Ziffer I/J PFB MUC (Feststellung der Pläne für den Flughafen München – Bauliche Anlagen und Grünordnung)**

In Ziffer I.I/J PFB MUC werden folgende Pläne und Maßnahmenblätter eingefügt:

|                 |  |         |
|-----------------|--|---------|
| Tektur zu I-02c | (Aufhebung) Erweiterung Nördliches Bebauungsband Neuordnung Bauzentrum vom 28.03.2012, Plan der baulichen Anlagen  | 1:5.000 |
| Tektur zu I-02c | Erweiterung Nördliches Bebauungsband Neuordnung Bauzentrum vom 28.03.2012, Plan der baulichen Anlagen  | 1:5.000 |
| J-700           | Landschaftspflegerischer Begleitplan Erweiterung Nördliches Bebauungsband Neuordnung Bauzentrum, Landschaftspflegerische Maßnahmen in den Isarauen vom 28.03.2012, Stand: 06.05.2013 (Plan-Index 02) | 1:2.000 |
| J-700-A-1       | Maßnahmenblatt Erweiterung NBB / Neuordnung BZ, Stand: 22.11.2012  |         |
| J-700-A-2       | Maßnahmenblatt Erweiterung NBB / Neuordnung BZ, Stand: 22.11.2012  |         |
| J-700-A-3       | Maßnahmenblatt Erweiterung NBB / Neuordnung BZ, Stand: 06.05.2013  |         |

|           |  |         |
|-----------|--|---------|
| J-701     | Grunderwerbsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 28.03.2012, Stand: 06.05.2013 (Plan-Index 02)  | 1:2.000 |
| J-718     | Landschaftspflegerischer Begleitplan Erweiterung Nördliches Bebauungsband Neuordnung Bauzentrum, Landschaftspflegerische Maßnahmen im Freisinger Moos vom 06.05.2013 |         |
| J-718-A-1 | Maßnahmenblatt Erweiterung NBB / Neuordnung BZ vom 06.05.2013 (Gemeindenname berichtigt)   |         |
| J-719     | Landschaftspflegerischer Begleitplan Erweiterung Nördliches Bebauungsband Neuordnung Bauzentrum, Landschaftspflegerische Maßnahmen im Freisinger Moos vom 06.05.2013 |         |
| J-719-A-1 | Maßnahmenblatt Erweiterung NBB / Neuordnung BZ vom 06.05.2013  |         |
| J-720     | Grunderwerbsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 06.05.2013   |         |
| J-721     | Grunderwerbsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 06.05.2013   |         |

**IV Änderungen in Abschnitt I Ziffer D1a/F 6.1a PFB MUC (Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung)**

In Ziffer D1a/F 6.1a - PFB MUC werden folgende Pläne eingefügt:

|                             |   |         |
|-----------------------------|---|---------|
| Tektur zu D1a/F 6.1a – 92b  | Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser, Erweiterung Nördliches Bebauungsband, Neuordnung Bauzentrum, vom 28.03.2012, Stand: 14.11.2012 (Plan-Index 01) | 1:5.000 |
| Tektur zu D1a/F 6.1a – 124b | Lageplan der Entwässerung, Erweiterung Nördliches Bebauungsband, Neuordnung Bauzentrum, vom 28.03.2012  | 1:5.000 |

**V                                    Änderungen in Abschnitt IV PFB MUC (Auflagen, Maßgaben, Hinweise zur Planfeststellung)**

In Abschnitt IV PFB MUC wird folgende Ziffer 14.29 eingefügt:

- "14.29                    Erweiterung Nördliches Bebauungsband, Neuordnung Bauzentrum
  
- 14.29.1                Belange der Stadt Freising
  
- 14.29.1.1            Bei der Ausgestaltung der im Plan I-02c festgesetzten Pflanzgebote im Grenzbereich des Plans I-02c zum räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans der Stadt Freising Nr. 88a „Briefverteilzentrum Freising“ hat die FMG die Stadt Freising zu beteiligen. Ziel ist, die in der gemeinsamen Grenzsituation vorgesehenen Grünflächen bzw. Pflanzgebote aufeinander abzustimmen bzw. zu harmonisieren.
  
- 14.29.1.2            Die FMG hat zu ermöglichen, dass der westlich der Flughafengrenze verlaufende Fuß- und Radweg (Bebauungsplan der Stadt Freising Nr. 88) auf dem Flughafengelände weitergeführt und an die Nordallee angebunden werden kann.
  
- 14.29.1.3            Hinweise:
  - 14.29.1.3.1           Die FMG verpflichtet sich, bei der Ausführungsplanung für den geplanten Kreisverkehr an der Einmündung der Nordallee in die Ortsstraße Freisinger Allee (Kreisverkehr) darauf zu achten, dass der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88a der Stadt Freising „Briefzentrum Freising“ nicht tangiert wird.
  
  - 14.29.1.3.2           Die FMG hat sich verpflichtet, mit der Stadt Freising eine gesonderte Vereinbarung über die Übernahme der Unterhaltungskosten der Ortsstraße Freisinger Allee (Unterhaltungslast) durch die FMG zu treffen.

- 14.29.1.3.3 Bei der Errichtung baulicher oder anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, ist hinsichtlich der Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze die Stellplatz- und Garagenordnung der Stadt Freising in der jeweils gültigen Fassung anzuwenden.
- 14.29.2 Verkehrliche Erschließung/Straßenbau
- 14.29.2.1 Die wegweisende Beschilderung im Bereich der Bundesautobahn A 92, der Staatsstraße St 2584 und der Privatstraße der FMG „Zentralallee“ hinsichtlich der Knoten „AS Hallbergmoos“, „West 0“ und „West 1“ ist mit den zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden möglichst frühzeitig im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.
- 14.29.2.2 Bei der Ausführungsplanung für den geplanten Kreisverkehr sind die Belange des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen. Der an der nördlichen Seite der Ortsstraße Freisinger Allee verlaufende Geh- und Radweg ist über den Kreisverkehr fortzuführen und an das Wegesystem des Flughafengeländes anzuschließen.
- 14.29.2.3 Sobald der Kreisverkehr keine ausreichende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs mehr aufweist, ist durch einen Bypass von Süd nach Ost die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, um somit wieder eine ausreichende Qualitätsstufe zu erzielen. Bereits bei der Ausführungsplanung des Kreisverkehrs sind hierfür die räumlichen Voraussetzungen zu berücksichtigen. Die im Plan Nr. I-02c festgesetzten Pflanzgebote sind zu beachten.
- 14.29.2.4 Die FMG hat alle Kosten für bauliche und sonstige Änderungen im Zusammenhang mit der Errichtung des Kreisverkehrs zu tragen. Dazu gehören auch die Kosten, die durch den neuen Kreisverkehr an öffentlichen Straßen unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung notwendig sind. I. Ü. bleiben Details zur Kostentragung einer gesonder-



ten Vereinbarung zwischen der FMG und den betroffenen Straßenbaulastträgern vorbehalten.

- 14.29.3 Belange des Naturschutzes
- 14.29.3.1 Gehölzentfernungen und Gehölzrückschnitte dürfen nur im Zeitraum vom 01.10 bis 28./29.02 eines jeden Jahres durchgeführt werden.
- 14.29.3.2 Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (dort Ziffer 4.3, Seiten 21 und 22) sind bei der Ausführungsplanung umzusetzen.
- 14.29.3.3 Die geplante Mulde auf Fl.Nr. 454, Gemarkung Pulling, in Maßnahme J-719-A-1 ist in Bezug auf die frühjahrsüberspannte Fläche mit Grundwasser und die Gestaltung der Geländemulde gemäß den Planungsprämissen für den Planfeststellungsbeschluss 3. Start- und Landebahn Flughafen München anzulegen. Hierfür gelten die Vorgaben der Punkte c) und d) in Kap. 8.2.5 der Verträglichkeitsstudie Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung in der ergänzten Fassung vom 22.02.2011, Büro H2. Lage und Größe sind entsprechend Plan J-719 vor Ort mit der unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Freising abzustimmen.
- 14.29.3.4 Die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern ist über den Beginn der Herstellung der Geländemulde für Maßnahme J-719-A-1 von Seiten der FMG rechtzeitig zu informieren.
- 14.29.3.5 Für die Maßnahmen sind geeignete Erfolgskontrollen durchzuführen. Diese sind mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die höhere Naturschutzbehörde ist über die abgestimmten Erfolgskontrollen zu informieren und erhält regelmäßig von Seiten der FMG – sofern mit der unteren Na-

turschutzbehörde abgestimmt – die Ergebnisse zu den durchgeführten Erfolgskontrollen.

#### 14.29.4 Belange des Jagdrechts

Bei den landschaftspflegerischen Maßnahmen in den Isarauen (Maßnahmenblätter J-700-A-1, J-700-A-2, J-700-A-3) sind zwecks Vermeidung von Störungen und Verlusten die Setz- und Aufzuchtzeit im Frühjahr und die Brunftzeit im Herbst zu berücksichtigen.

Die Maßnahmen der Herstellungs- und Unterhaltungspflege sind den örtlich zuständigen Revierpächtern zur Kenntnis zu geben.

#### 14.29.5 Bodenschutz und Altlasten

14.29.5.1 Sollten im Rahmen von anstehenden Bodenuntersuchungen bzw. Bauarbeiten Bodenverunreinigungen oder Altlasten festgestellt werden, so ist unverzüglich das Landratsamt Freising / Sachgebiet Umweltschutz zu verständigen.

#### 14.29.5.2 Hinweis:

Das Flughafenareal gehört zu den Flächen im Landkreis Freising, auf denen geogen erhöhte Arsenwerte vorkommen können. Insoweit wird auf die Handlungsempfehlungen der Regierung von Oberbayern zum Umgang mit arsenbelasteten Böden im Erdinger, Freisinger und Dachauer Moos (Stand: November 2004) verwiesen.

#### 14.29.6 Belange der Deutschen Bahn AG

Vor Beginn von Baumaßnahmen im Bereich der Bahnanlagen hat die FMG dazu die Zustimmung bei der DB Services Immobilien GmbH einzuholen.

Die FMG hat die im Schreiben der DB Services Immobilien GmbH vom 27.07.2012, Nr. FRI-MÜ1Ko TÖB-MÜ-12-4249,

im Zusammenhang mit der beim Ausbau des Knotens West 0 erforderlichen Überbrückung der Bahnstrecke München Johanneskirchen – München Flughafen Terminal (Bahnstrecke Nr. 5556) genannten Forderungen und Hinweise zu beachten.

Im Einzelnen gilt:

- 14.29.6.1            Allgemeine Belange
- 14.29.6.1.1        Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der Deutschen Bahn AG ist auf Dauer sicher auszuschließen. Gegenüber allen stromführenden Teilen sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten bzw. vorzusehen. Gegenüber der Oberleitungsanlage ist ein Schutzstreifen gemäß den VDE-Richtlinien freizuhalten.
- 14.29.6.1.2        Erdaushub und Baumaterial dürfen nicht auf Bahngrund zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Erdaushub und Baumaterialien, sowie das Parken von Lastzügen und Baugeräten entlang des Bahngeländes sind so vorzunehmen, dass sie unter keinen Umständen in den Gefahrenbereich der Gleise (durch Verwehungen bzw. Ausschwenkungen) gelangen.
- 14.29.6.1.3        Können bei einem Kraneinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, die mind. 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Der Antrag zur Kranaufstellung ist, mit Beigabe der Stellungnahme der DB AG zum Baugesuch, bei der DB Netz AG, Immobilienmanagement I.NF-S(M), Richelstraße 1, 80634 München, Herrn Prokop, Tel. 089/1308-72708 einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

- 14.29.6.1.4 Bei der Errichtung von Bauwerken ist darauf zu achten, dass die Abstandsflächen nach Art. 6 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) nicht auf Bahngrund verlagert werden.
- 14.29.6.1.5 Die Anlagen der DB Station & Service AG dürfen durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Ein ungehinderter Zugang zu diesen Anlagen (auch während der Bauausführung) für die Kunden der Deutschen Bahn AG, sowie ein Zugangs- und Zufahrtrecht für die Instandhaltungs-, Entstörungs-, Brandschutz- und Rettungsdienste muss nach wie vor bestehen bleiben.
- 14.29.6.1.6 Beleuchtungen und Werbeflächen sind so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit sicher ausgeschlossen ist.
- 14.29.6.1.7 Abstand und Art der Bepflanzung müssen so gewählt werden, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Der Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitsabstand von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u. a.) ständig zu gewährleisten. Es wird auf die Verkehrssicherungspflicht (§ 823 ff BGB) des Grundstückseigentümers hingewiesen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden.
- 14.29.6.1.8 Grenzmarkierungen und Kabelmerksteine der Deutschen Bahn dürfen nicht entfernt, verändert oder verschüttet werden. Anfallende Kosten einer Neuvermarkung gehen zu Lasten des Verursachers.

- 14.29.6.1.9 Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren. Die uneingeschränkte Zugangs- und Zufahrtmöglichkeit zu den vorhandenen Bahnanlagen und Leitungen muss auch während der Bauphase für die Deutsche Bahn AG, deren beauftragten Dritten bzw. ggf. deren Rechtsnachfolger jederzeit täglich rund um die Uhr gewährleistet sein.
- 14.29.6.1.10 Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind ausgeschlossen. Alle Immissionen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, sind entschädigungslos hinzunehmen. Abwehrmaßnahmen nach § 1004 i. V. m. § 906 BGB sowie dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind vom Bauherrn zu tragen. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Immissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauwerbern auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.
- 14.29.6.1.11 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplanten Baumaßnahmen und das Betreiben der baulichen Anlagen betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten. Bei allen Arbeiten im Bereich von Anlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) ist das bautechnische Regelwerk der DB Netz AG in Verbindung mit der „Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen“ (ELTB) der Deutschen Bahn AG zu beachten.
- 14.29.6.2 Belange der DB Netz AG wegen Telekommunikationsanlagen und -leitungen, GSM-R-Anlagen sowie 50Hz-Anlagen

- 14.29.6.2.1 Durch das Vorhaben dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.
- 14.29.6.2.2 Der gewöhnliche Betrieb der im betroffenen Bereich liegenden Kabelanlagen einschließlich der Maßnahmen zu Wartung, Entstörung und Instandhaltung darf keinesfalls behindert oder beeinträchtigt werden.
- 14.29.6.2.3 Eine örtliche Kabeleinweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH ist vor Baubeginn zwingend durchzuführen. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren. Die FMG hat aus organisatorischen Gründen einen Termin für die örtliche Kabeleinweisung schriftlich anzumelden.
- 14.29.6.2.4 Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" sind strikt einzuhalten.
- 14.29.6.2.5 Die Empfangs-/Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der den Bau ausführenden Firma unterzeichnet an die DB Kommunikationstechnik GmbH zurückzusenden. Ohne die unterzeichnete Empfangs-/Verpflichtungserklärung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.
- 14.29.6.2.6 Evtl. Maßnahmen an Fernmeldekabel und Telekommunikationsanlagen sind grundsätzlich bei der DB Kommunikationstechnik zu beauftragen.
- 14.29.6.2.7 Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist die DB Kommunikationstechnik GmbH umgehend zu informieren.
- 14.29.6.2.8 Die "freie Sicht" des Funkmastes auf die Bahnstrecke Nr. 5556 darf durch die geplante Neubebauung (insbesondere

durch das Überführungsbauwerks über die Zentralallee und die Bahnlinie) nicht beeinträchtigt werden.

- 14.29.6.2.9 Der Zugang und die Zufahrt zur GSM-R-Anlage München-Flughafen Besucherpark über die Zentralallee und den abzweigenden Schotterweg, einschließlich der Abstellung von Servicefahrzeugen und eines transportablen Notstromaggregates müssen für die DB Netz AG, ggf. Rechtsnachfolgern und deren beauftragte Dritte jederzeit uneingeschränkt, täglich rund um die Uhr auch während der Bauphase möglich sein. Sollte die derzeitige Zufahrt zur GSM-R-Anlage München-Flughafen Besucherpark dem Zielen des Planfeststellungsverfahrens entgegenstehen, so ist auf Kosten der FMG eine Alternativzufahrt zur GSM-R-Anlage zu errichten.
- 14.29.6.2.10 Hinweis: Für den Fall, dass Beeinträchtigungen auf das Funkfeld bzw. die Verbindungsqualität der Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern und den Zügen festgestellt werden, hat die FMG der DB Netz AG alle erforderlichen Maßnahmen zur Behebung der Störungen bis hin zu einem Mastneubau bzw. zu einer Erhöhung der Masthöhe zuzusichern.
- 14.29.6.2.11 Die Stand- und Betriebssicherheit der sich im Bereich des Ausbaus "Knoten West 0" nördlich der Bahngleise befindenden Steuerkabel für die Weichenheizung sowie die beidseitig der Gleise verlaufen Steuerleitungen für die Masttrennschalter der Oberleitungsanlage muss gewährleistet sein. Ein Zugang zu diesen Anlagen ist für die Deutsche Bahn AG und deren beauftragten Dritten jederzeit täglich rund um die Uhr zu gewährleisten. Ein Ortstermin zwecks Kabeleinweisung, ist rechtzeitig vor Baubeginn mit Herrn Florian Kubelka, Tel. 089/1308-5998, DB Netz AG, Instandhaltung I.NP-S-D-MÜ(IL), Varnhagenstraße 43, 81241 München zu vereinbaren. Das Kabelmerkblatt der Deutschen Bahn AG (Drucksache 899 401) ist von der den Bau ausführenden Firma vor Baubeginn schriftlich anzuerkennen.

- 14.29.7 Belange der SWM Infrastruktur GmbH
- 14.29.7.1 Die SWM Infrastruktur GmbH ist bei der Ausführungsplanung des Kreisverkehrs hinsichtlich der in diesem Bereich verlaufenden Gashochdruckleitung frühzeitig zu beteiligen.
- 14.29.7.2 Durch die im Plan J-700 dargestellte Ausgleichsfläche verläuft die 110 kV Hochspannungsfreileitung der SWM Infrastruktur GmbH. Im Bereich des 30 m breiten Schutzstreifens ist die Wuchshöhe von Bäumen zum Schutz der Freileitung eingeschränkt. Die erforderlichen Sicherheitsabstände gemäß EN 50341 sind einzuhalten.
- 14.29.8 Hinweis zur Hindernisfreiheit und zum Schutz von Flugsicherungseinrichtungen:
- Konkrete Bauvorhaben und sonstige bauliche Veränderungen bedürfen wegen ihrer Lage im Bauschutz- und Anlagenbereich der Überprüfung durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Prüffähige Unterlagen sind diesen Dienststellen entweder von der Bauaufsichtsbehörde über das Luftamt zur Stellungnahme oder direkt von der FMG über das Luftamt vorzulegen.“



**VI                    Änderungen in Abschnitt V. PFB MUC (Wasserrechtliche Erlaubnisse sowie Bewilligungen und Genehmigungen nach VGS bzw. Art. 41c BayWG mit Auflagen)**

**1                      Änderungen in Ziffer V.6 PFB MUC (Bewilligung nach § 8 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke)**

Die Tabelle in Ziffer V.6.1.1 (Liste der Bauwerke in grundwasserführenden Schichten) wird durch folgende Zeile ergänzt:

| <b>Nr.</b> | <b>Bauwerk</b>  | <b>Beschluss</b>       | <b>Plan</b>   |
|------------|---|------------------------|---|
| 107        | Erweiterung Nördliches Bebauungsband, Neuordnung Bauzentrum | 112. ÄPG<br>08.08.2013 | Tektur zu Plan D1a/F 6.1a – 92b Erweiterung Nördliches Bebauungsband, Neuordnung Bauzentrum, vom 28.03.2012, Stand: 14.11.2012 (Plan-Index 01), M 1 : 5.000 |

**2                      Einfügung einer Ziffer V.28 in den PFB MUC**

In Abschnitt V PFB MUC wird folgende Ziffer V.28 eingefügt:

"28                    Gehobene Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 15 WHG zum Einleiten von nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswasser aus den Dachflächen im Bereich der Erweiterung Nördliches Bebauungsband, Neuordnung Bauzentrum in den Untergrund bzw. das Grundwasser

28.1                  Der FMG wird zur Benutzung des Grundwassers durch Einleiten von nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswasser aus den Dachflächen im Bereich der Erweiterung des Nördlichen Bebauungsbandes und des neugeordneten Bauzentrums in den Untergrund bzw. das Grundwasser die gehobene wasserrechtliche Erlaubnis nach § 15 WHG und §10 WHG erteilt.

- 28.2 Der Erlaubnis liegen folgende Unterlagen zugrunde:
- Antrag und Erläuterung vom 09.05.2012
  - Übersichtslagepläne
  - Unterlagen der Regierungsmeister Schlegel GmbH & Co. KG zur Entwässerung vom 15.04.2011
  - Tektur zu Plan D1a/F6.1a-124b Erweiterung Nördliches Bebauungsband / Neuordnung Bauzentrum vom 28.03.2012, Stand: 14.11.2012 (Plan-Index 01)
- 28.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen
- 28.3.1 Das Vorhaben ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechend den vorgelegten Unterlagen auszuführen.
- 28.3.2 Die Sohle der Entwässerungsmulden muss oberhalb eines Niveaus von 448 m ü. NN liegen.
- 28.3.3 Die Versickerungsanlagen dürfen nur in verunreinigungsfreiem Boden, anstehend bis zum Grundwasserleiter, errichtet werden. In Bereichen mit belasteten, anthropogenen
- 28.3.4 Auffüllungen (z. B. Altverfüllungen) und belasteten Böden ist die Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser unzulässig.
- 28.3.5 Im Bereich von Versickerungseinrichtungen und deren Sickerwege dürfen keine Recyclingbaustoffe eingebaut werden.
- 28.3.6 Sämtliche Entwässerungseinrichtungen sind gemäß Art. 61 BayWG von einem privaten Sachverständigen (PSW) nach Art. 65 BayWG abzunehmen. Durch Vorlage des Berichtes muss bestätigt werden, dass die Baumaßnahmen, bezüglich der Niederschlagswasserbeseitigung, entsprechend dem Bescheid und den geprüften Plänen ausgeführt wurden. Etwai-ge Abweichungen sind in dem Bericht zu dokumentieren.
- Hinweise:
- Bei Anlagen oder Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich und für die Funktion

der Anlage von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist der PSW so rechtzeitig zu beauftragen, dass durch die Durchführung einer Teilabnahme eine ordnungsgemäße Abnahme nach Art. 61 BayWG erreicht werden kann. Eine Liste der privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft (PSW) kann über das Internet ([www.bayern.de/lfu](http://www.bayern.de/lfu)) bezogen werden.

- 28.3.7 Die Bestätigung des Sachverständigen ist spätestens 4 Wochen nach Fertigstellung der Entwässerungseinrichtungen dem Wasserwirtschaftsamt München vorzulegen.
- 28.3.8 Es darf den Versickerungsanlagen nur gesammeltes Niederschlagswasser zugeleitet werden, das nicht durch sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändert oder behandlungsbedürftig ist.
- 28.3.9 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, ist unverzüglich das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit den o. g. Behörden durchgeführt werden.
- 28.3.10 Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtungen zu gewährleisten.
- 28.4 Hinweise
- 28.4.1 Sollten unbeschichtete, kupfer-, zink- oder bleigedekte Dachflächen zur Ausführung kommen, sind u. U. zusätzliche Behandlungsmaßnahmen für das zu versickernde Regenwasser und eine Neubemessung der Versickerungsanlagen vorzunehmen.
- 28.4.2 Es wird darauf hingewiesen, dass der Betreiber der Versickerungsanlage im Falle eines Versagens der Versickeranlage (z.B. bei höheren Niederschlägen, Zusetzen der Anlage usw.)

eine schadlose Ableitung des Niederschlagswassers zu gewährleisten hat.

28.4.3 Anfallendes Oberflächenwasser oder sonstige Abwässer dürfen nicht auf Bahngrund geleitet und zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten.

28.4.4 Für Schäden jeder Art, die Dritten im Zusammenhang mit den Entwässerungseinrichtungen entstehen sollten, haftet die FMG“

## **VII Entscheidungen über Einwendungen und Anträge**

Anträge, die den Inhalt und Umfang der Planfeststellungsunterlagen sowie die Art und Weise des Planfeststellungsverfahrens betreffen, werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht schon im Laufe des Verfahrens entschieden wurde.

Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Roteintragung, Planänderung oder Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist oder soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

## **VIII Kostenentscheidung**

1 Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.

2 Die Höhe der festzusetzenden Gebühr und der Auslagen wird gesondert festgesetzt.

## **B Sachverhalt**

### **I Grundlagen**

Dieser Planfeststellungsbeschluss betrifft den Verkehrsflughafen München.

Der Verkehrsflughafen München wird auf der Grundlage bestandskräftiger luftrechtlicher Gestattungen betrieben. Diese sind die luftrechtliche Genehmigung des damaligen Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974, Az. 8421b-VII/8c 3-29185, i. d. F. der Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001, Az. 315 98/0-G-1, und der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 08.07.1979 (PFB), Az. 315 F-98-1, i. d. F. des 111. Änderungsbescheids – Plangenehmigung vom 02.07.2013 (111. ÄPG), Az. 25-33-3721.1-MUC-2-13-111.

Ausgenommen hiervon ist der noch nicht bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen vom 05.07.2011 (98. ÄPFB (3. Bahn)), Az. 25-30-3721.1-MUC-5-07.

### **II Antragstellerin Flughafen München GmbH (FMG)**

Die FMG ist Betreiberin des Verkehrsflughafens München, Inhaberin der luftrechtlichen Gestattungen und Antragstellerin dieses Verfahrens. Sie wird auch als Vorhabensträgerin bezeichnet.

Gesellschafter der FMG sind der Freistaat Bayern zu 51 %, die Bundesrepublik Deutschland zu 26 % und die Landeshauptstadt München zu 23 %.

### **III                      Derzeitige Sach- und Rechtslage**

Das für den Verkehrsflughafen München zugrundeliegende städtebauliche Konzept sieht bereits im PFB vom 08.07.1979 im nordwestlichen Bereich des Flughafengeländes nördlich des Flughafenzubringers (Zentralallee) die Anordnung der Anlagen für den „Bereich Technische Dienste und die Verwaltung“ vor (Plan der baulichen Anlagen Nr. I-02). Dieser Plan enthält bereits die entsprechenden Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung. In diesem Bereich sind im Wesentlichen alle baulichen Flughafenanlagen angeordnet, die keinen (zwingenden) direkten Vorfeldanschluss benötigen. Die dort ausgewiesenen Bauflächen für „sonstige Flughafendienste“ (SF) sind u. a. mit den Verwaltungsgebäuden der FMG sowie den Einrichtungen der technischen Dienste wie etwa Betriebstankstellen, Winterdiensthallen, den Anlagen zur Energieversorgung (Versorgungszentrale), den Betriebsgebäuden der Catering-Anbieter, dem Gebäude der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) sowie mit Parkplätzen (sog. sekundäre Betriebseinrichtungen) bebaut und bilden das sich von Osten nach Westen erstreckende sog. Nördliche Bebauungsband (NBB).

Die im Hinblick auf das nordwestliche Flughafengelände im Wesentlichen auch heute noch maßgeblichen Festsetzungen wurden in den mit dem 6. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 03.07.1989 (6. ÄPFB), Az. 315F-98/0-6, festgestellten Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung Nr. I-02c übernommen. In der Folgezeit wurde der Plan Nr. I-02c in diesem Bereich durch folgende Bescheide bzw. durch die in diesen Bescheiden festgestellten Tekturpläne geändert:

- 41. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 18.05.1992 (41. ÄPFB), Az. 315F-98/0-41, – Errichtung und der Betrieb der öffentlichen Tankstelle West und deren Anbindung an das Straßennetz des Flughafens
  
- 45. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 30.11.1993 (45. ÄPFB), Az. 315F-98/0-45, – Ausweisung einer Baufläche SF für Asylbewerberunterkünfte
  
- 78. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 21.03.2007 (78. ÄPG), Az. 25-33-3721.1-FM-2-06-78, – Baufläche für „Passagierabfertigungsanlagen“ (PA) zur Errichtung eines Hotels für Flugreisende

- 87. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 28.05.2009 (87. ÄPG), Az. 25-33-3721.1-MUC-9-08-87 – Erweiterung der öffentlichen Tankstelle West
- 96. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 03.02.2011 (96. ÄPG), Az. 25-33-3721.1-MUC-3-10-96 – Erweiterung „Flugsicherung“ (DFS)
- 97. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 05.05.2011 (97. ÄPG), Az. 25-30-3721.1-MUC-1-11 – Errichtung einer Kinderkrippe für Kinder von Beschäftigten am Flughafen
- 110. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 26.02.2013 (110. ÄPG), Az. 25-33-3721.1-MUC-11-12-110 – Baufläche für Errichtung eines Umspannwerks

Der 98. ÄPFB (3. Bahn) sieht keine Änderungen des Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung in diesem Bereich vor.

#### **IV Ehemaliges Bauzentrum**

Durch den (1.) Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 07.06.1884 (1. ÄPFB), Az. 315 F-98/0-1) wurde eine im Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 vorgesehene Erweiterungsfläche für Betriebsanlagen, die sich westlich an die nördlich der Nordallee gelegenen Hochbauflächen anschloss, mangels damals nachweisbaren Bedarfs aufgehoben und durch eine in diesem Bereich gelegene Fläche für ein Bauzentrum (Plan I-03) ersetzt. In Ziffer IV.5.11 PFB MUC wurde verfügt, dass die Geltungsdauer des Plans I-03 (Bauzentrum) 3 Jahre nach Inbetriebnahme des Flughafens endet. Die in seinem Geltungsbereich errichteten baulichen Anlagen sind bis zu diesem Zeitpunkt schadlos zu beseitigen. Bei einzelnen baulichen Anlagen sind in begründeten Fällen Ausnahmen zulässig. Ein Rückbau hat nicht stattgefunden, wurde von der zuständigen Behörde auch nicht angemahnt.

Bei dem Bauzentrum handelte es sich um Fläche, die für die Bereitstellung der während der Bauphase der Flughafenerrichtung erforderlichen Infrastruktur wie z.B. Bürogebäude, Lagerflächen und Parkplätze genutzt wurde. Da seit der Inbetriebnahme des Flughafens München sowohl für die FMG als auch für die am Flughafen tätigen Dienstleistungsunternehmen und Baufirmen ein Bedarf nach einer Weiternut-

zung des Bauzentrums mit seiner vollständig hergestellten und erschlossenen Infrastruktur bestand, wurde und wird das Bauzentrum nach wie vor genutzt.

Die Fläche des Bauzentrums deckt sich in etwa mit der Fläche, die nunmehr entsprechend der Anträge der FMG als neues Flughafengelände planfestgestellt wird.

## **V Gegenstand der Planfeststellung**

### **1 Antrag vom 09.05.2012**

Der Planfeststellungsantrag der FMG vom 09.05.2013 betrifft die Erweiterung des NBB des Flughafens München in westliche Richtung und die Neuordnung des sog. Bauzentrums. Die in diesem Bereich vorhandene Infrastruktur einschließlich der baulichen Anlagen soll planungsrechtlich langfristig gesichert werden. Die überplante Fläche beträgt insgesamt ca. 38 ha. Davon liegen ca. 18 ha innerhalb des bereits planfestgestellten Flughafengeländes, die verbleibenden ca. 20 ha liegen außerhalb des Flughafengeländes. Der Teilbereich von ca. 20 ha deckt sich nahezu vollständig mit der Fläche des ehemaligen Bauzentrums, soweit diese zwischenzeitlich nicht anderweitig überplant wurde.

Der Antrag bezieht sich im Wesentlichen auf folgende Bereiche:

#### **1.1 Hochbauflächen**

Die derzeit nördlich der Nordallee liegende, für sonstige Flughafendienste gewidmete, Hochbaufläche „SF“ soll nach Westen hin verlängert werden. Wie im bestehenden „Altbereich“ dieser Hochbaufläche soll sich die dort allgemein zulässige Höhe der Gebäude von 15 m auch auf den „Erweiterungsbereich“ erstrecken. Die zulässige Baumasse soll von derzeit 770.000 m<sup>3</sup> auf 950.000 m<sup>3</sup> erhöht werden. Der Erweiterungsbereich liegt sowohl innerhalb als auch außerhalb des bestehenden planfestgestellten Flughafengeländes. Im weiteren Anschluss an diese nach Westen verlängerte Hochbaufläche „SF“ ist eine Hochbaufläche für Parkpaletten (einschl. Parkservice-Einrichtungen) „PP“ geplant. In diesem Bereich soll die allgemein zulässige Höhe der Gebäude 12 m, die zulässige Baumasse 300.000 m<sup>3</sup> betragen. Der Bereich „PP“ liegt vollständig außerhalb des bestehenden planfestgestellten Flughafengeländes.



Südlich der Nordallee ist eine ebenfalls für sonstige Flughafendienste gewidmete Hochbaufläche „SF“ mit einer zulässigen Höhe der Gebäude von 22 m und einer zulässigen Baumasse von 350.000 m<sup>3</sup> geplant. Die derzeit planfestgestellte Hochbaufläche für die Öffentliche Tankstelle West (AGIP-Tankstelle) mit einer zulässigen Höhe der Gebäude von 7 m und einer zulässigen Baumasse von 15.000 m<sup>3</sup> soll mit der geplanten Hochbaufläche verschmolzen werden. Der neu hinzukommende Bereich liegt zum Teil innerhalb, zum größeren Teil außerhalb des bestehenden planfestgestellten Flughafengeländes.

Sämtliche hiervon betroffene Grundstücksflächen befinden sich im Eigentum der FMG.

## **1.2 Wasserwirtschaftliche Maßnahmen**

Gegenstand des Antrags sind auch die mit dem Vorhaben verbundenen wasserrechtlichen Benutzungstatbestände. Hierzu gehören das ständige Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser für die im Grundwasser liegenden Gebäude und Anlagen (Öffentliche Tankstelle West, flughafenaffines Gewerbe Büro/Dienstleistungen) sowie die Versickerung von unverschmutztem Regenwasser über den Oberboden in das Grundwasser im Rahmen der durch Flächenversiegelungen erforderlichen Entwässerungsmaßnahmen. Zu den im Antrag vom 09.05.2012 enthaltenen Anträgen im Zusammenhang mit der Errichtung eines Umspannwerks vgl. Ziffer V.2.

## **1.3 Verkehrliche Erschließung**

Gegenstand der Planfeststellung ist auch die verkehrliche Erschließung des nordwestlichen Flughafengeländes über die Zentralallee durch den Ausbau des gegenwärtig nur als Halbknoten ausgebildeten Knotens West 0 (in Höhe der Öffentlichen Tankstelle West) zu einem Vollanschluss für alle Fahrtrichtungen. Der derzeitige Anschluss der Nordallee an die Ortsstraße Freisinger Allee soll durch einen Kreisverkehr ersetzt werden.

## **1.4 Landschaftspflegerischer Begleitplan**

Entsprechend den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sind für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft Maßnahmen des

Naturschutzes und der Landschaftspflege auf den Gemarkungen Hallbergmoos und Pulling nach Maßgabe eines Landschaftspflegerischen Begleitplans vorgesehen.

Sämtliche hiervon betroffene Grundstücksflächen befinden sich im Eigentum der FMG.

## **2 Modifizierungen des Antrags im Verwaltungsverfahren**

Mit Schreiben vom 14.11.2012 hat die FMG die ursprünglich im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung eines Umspannwerks gestellten wasserrechtlichen Anträge (Gebäude im Grundwasser; Bauwasserhaltung) zurückgenommen. Das Projekt „Errichtung eines Umspannwerks“ wurde wegen zeitlicher Zwänge aus diesem Planfeststellungsverfahren herausgenommen und als eigenständiges Plangenehmigungsverfahren geführt und zwischenzeitlich bestandskräftig verbeschieden (vgl. die 110. ÄPG zum PFB MUC). Die Lage des Umspannwerks wurde in den Bereich innerhalb des bereits planfestgestellten Flughafengeländes verlegt.

Mit einem weiteren Schreiben vom 03.12.2012 hat die FMG einen geänderten Landschaftspflegerischen Begleitplan, der insbesondere weitere Ausgleichsflächen vorsieht, in das Verfahren eingebracht. Hiermit kommt die FMG den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange nach. Mit gleichem Schreiben wurde der zusammen mit dem Antrag vom 09.05.2012 nachrichtlich vorgelegte „Nachweis der Funktionsfähigkeit Öffentliche Straßen, Knoten West 0“ durch eine überarbeitete Fassung ersetzt, weil zwischenzeitlich aktuellere Daten zur Verfügung standen.

Im Erörterungstermin am 06.05.2013 wurde seitens der FMG erklärt, dass die zulässige Bauhöhe der Hochbaufläche „SF“ im Bereich der Öffentlichen Tankstelle West südlich der Nordallee nicht 22 m betragen muss. Da die Sichtbeziehung zur Tankstelle aufrechterhalten bleiben soll, wird keine 22-Meter-Tankstelle davor gebaut werden, so dass auch eine andere Höhe – etwa 10 m – eingetragen werden kann.

Mit Schreiben vom 06.05.2013 hat die FMG den Landschaftspflegerischen Begleitplan in einer nochmals geänderten Fassung, die eine erneute Mehrung der Ausgleichsflächen vorsieht, zur Feststellung beantragt. Es sind weitere Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf den Gemarkungen Pulling und Gigenhausen nach Maßgabe eines Landschaftspflegerischen Begleitplans vorgese-

hen. Auch die hiervon betroffenen Grundstücksflächen befinden sich im Eigentum der FMG.

## **VI Antragsbegründung**

Zur Veranlassung des Vorhabens trägt die FMG insbesondere vor:

Proportional zum stetig wachsenden Passagieraufkommen am bestehenden Flughafen mit dem 2-Bahn-System sei seit der Inbetriebnahme des Flughafens auch der Bedarf an sekundären Betriebsflächen für die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens bzw. dem Flugbetrieb stehenden Dienstleistungen kontinuierlich angestiegen. In den letzten 20 Jahren seit der Inbetriebnahme des Flughafens seien diese Flächen und Gebäude nicht wesentlich erweitert worden, obwohl durch den Bau vom MAC (1999) und vom Terminal 2 mit Vorfeldern (2003) der Bedarf deutlich gestiegen sei und noch weiter ansteigen werde.

Die bestehende Baufläche des Nördlichen Bebauungsbandes sei mittlerweile beinahe vollständig belegt und biete keine Flächen- und Baumassenreserven, die den Bedarf an baulichen Anlagen für technische Dienste und Verwaltung abdecken könnten. Gleiches gelte für die südlich der Nordallee gelegenen Bauflächen SF (Verwaltung und öffentliche Tankstelle West) und PA (Hotel). Eine bauliche Verdichtung sei mit den gegenwärtigen Bauflächen und Baumassen nur noch in einem untergeordneten Umfang möglich und decke den Bedarf bei Weitem nicht ab. Dies gelte umso mehr, als im Nördlichen Bebauungsband in seiner gegenwärtigen Ausprägung bereits einige bauliche Erweiterungen, insbesondere die Erweiterung des DFS-Gebäudes, durchgeführt worden seien. In absehbarer Zeit seien zudem weitere Baumaßnahmen wie z.B. die Errichtung eines neuen Blockheizkraftwerks geplant.

Zur Bewältigung des zu erwartenden Straßenverkehrsaufkommens sei darüber hinaus mittelfristig ein Ausbau der Verkehrserschließung des westlichen Flughafengeländes sowohl im Bereich des Bauzentrums bzw. des Nördlichen Bebauungsbandes als auch im Bereich des Südlichen Bebauungsbandes erforderlich.

## **VII Verfahren**

### **1 Erstes Anhörungsverfahren**

#### **1.1 Beteiligte Gebietskörperschaften, Behörden, Träger öffentlicher Belange und anerkannte Naturschutzvereinigungen**

Mit Schreiben vom 18.06.2012 wurden folgende Gebietskörperschaften, Behörden, Träger öffentlicher Belange und anerkannte Naturschutzvereinigungen durch Zuleitung der Antragsunterlagen und der Bitte um Stellungnahme beteiligt:

Große Kreisstadt Freising

Gemeinde Hallbergmoos

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Landratsamt Freising

Wasserwirtschaftsamt München

Autobahndirektion Südbayern

Staatliches Bauamt Freising

Regierung von Oberbayern – Naturschutz (höhere Naturschutzbehörde)

Regierung von Oberbayern – Straßenbau

Regierung von Oberbayern – Raumordnung, Landes- u. Regionalplanung

Regierung von Oberbayern – Personenbeförderung, Schienenverkehr

Regierung von Oberbayern – Gewerbeaufsichtsamt

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

DB Services Immobilien GmbH

Stadtwerke München Service GmbH

Freisinger Stadtwerke Versorgungs-GmbH

Bund Naturschutz in Bayern e. V.

Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.

Landesjagdverband Bayern e. V.

Wanderverband Bayern

#### **1.2 Öffentlichkeit**

Die Anhörung der Öffentlichkeit mit der Möglichkeit zur Einsichtnahme in den Antrag der FMG und der Erhebung von Einwendungen wurde in der Große Kreisstadt Freising und der Gemeinde Hallbergmoos ortsüblich bekanntgemacht. Die Antragsunter-

lagen wurden in der Zeit vom 25.06. bis einschließlich 24.07.2012 bei diesen Kommunen zur Einsichtnahme bereit gehalten.

## **2 Weitere Verfahrensschritte**

### **2.1 Zweites Anhörungsverfahren**

Mit Schreiben vom 13.02.2013 gab das Luftamt folgenden Gebietskörperschaften, Behörden, Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzvereinigungen und Privatpersonen durch Zuleitung der Anträge vom 14.11. und 03.12.2012 mit den diesen beigelegten Unterlagen Gelegenheit zur Stellungnahme:

Große Kreisstadt Freising

Gemeinde Hallbergmoos

Landratsamt Freising

Wasserwirtschaftsamt München

Staatliches Bauamt Freising

Regierung von Oberbayern – Naturschutz (höhere Naturschutzbehörde)

Regierung von Oberbayern – Straßenbau

Bund Naturschutz in Bayern e. V.

Jagdschutz- und Jägerverein Freising

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

durch Kanzlei Schönefelder vertretene private Einwender

### **2.2 Erörterungstermin**

Der Erörterungstermin fand am 06.05.2013 von 09.30 Uhr bis 14.05 Uhr im Scharnagl-Saal (Raum 5317) im Dienstgebäude der Regierung von Oberbayern, Maximilianstraße 39, in München statt. Zu dem Termin wurden die beteiligten Gemeinden, Behörden, Träger öffentlicher Belange, anerkannte Naturschutzvereinigungen sowie die Betroffenen und Einwender fristgerecht eingeladen. Der Erörterungstermin wurde in der Stadt Freising und der Gemeinde Hallbergmoos fristgerecht ortsüblich bekannt gemacht.

### 3 Ergebnisse der Anhörungen

Hinweis: Die nachfolgende Wiedergabe der Stellungnahmen, Einwendungen und sonstigen Äußerungen beschränkt sich auf die wichtigsten Inhalte und ist infolgedessen nicht zwangsläufig abschließend. Im Übrigen wird auf den Akteninhalt verwiesen.

#### 3.1 Gemeinden

Die **Große Kreisstadt Freising** erhob durch ihren anwaltlichen Vertreter mit Schreiben vom 07.08.2012 umfangreiche Einwendungen. Ergänzend teilte der Oberbürgermeister der Stadt Freising mit, dass diese Einwendungen sinngemäß auch als Stellungnahme der Stadt als Träger öffentlicher Belange zu werten seien. Insgesamt lehnt die Stadt das beantragte Vorhaben zur Erweiterung der landseitigen Kapazität in der vorgelegten Antragsfassung ab. Im Einzelnen wird Folgendes vorgetragen:

- Im Hinblick auf die geplanten Baufelder „SF“ werde Klärungsbedarf geltend gemacht, da Art und Umfang der geplanten Nutzung in den antragsgegenständlichen Unterlagen nicht festgelegt würden. Klärungsbedarf bestehe auch hinsichtlich derjenigen Unterlagen, die an der rechtsbindenden Wirkung der Planfeststellung teilhaben sollen.
- Dem Vorhaben fehle die Planrechtfertigung, weil der Planfeststellungsantrag die Unterstützung von Zielen des Luftverkehrsgesetzes nicht nachvollziehbar erkennen lasse. Die Mehrung der Baumasse beruhe auf der Verbesserung der Gewinnerzielungschancen der FMG und entspreche nicht den Zielen des Luftverkehrsgesetzes.
- Mangels des Vorliegens der entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen seien die geplanten Hochbauten auf dem Flughafengelände nicht planfeststellungsfähig. Der erforderliche Flughafenbezug lasse sich nicht durchgehend und nicht eindeutig erkennen.
- Hinsichtlich der kommunalen Planungshoheit werde gefordert, dass die Fachplanung mit dem Flächennutzungsplan und den Bebauungsplänen Nr. 88 und Nr. 88a nicht in Konflikt gerate.

- Zur städtebaulichen Ordnung wird angemerkt, dass dem Antrag nicht nachvollziehbar entnommen werden könne, wie die beträchtliche Baumassenmehrung in städtebaulich verträglicher Form untergebracht werden könne. Der Stellplatznachweis sei zu ergänzen. Bei der Höhenentwicklung des Baufeldes südlich der Nordallee, das eine durchgehende Höhe bis zu 22 m vorsehe, wird bemängelt, dass hier im Übergang zur freien Landschaft westlich davon eine deutlich sensiblere und umgebungsverträglichere Höhenabstufung erfolgen sollte.
- Zur wegemäßigen Erschließung fordert die Stadt die Vorlage aktueller Zahlen zum bestehenden und künftigen Kfz-Verkehrsaufkommen, einen rechnerischen Leistungsnachweis für den geplanten Kreisverkehrsplatz an der Tankstelle und Aussagen zur Kostentragung der geplanten Straßenbaumaßnahme. Auch wird auf die Beibehaltung bzw. Schaffung von Fuß- und Radwegverbindungen hingewiesen.
- Im Übrigen weist die Stadt auf Defizite der Planung hinsichtlich naturschutzrechtlicher und -fachlicher Anforderungen sowie auf einen weiteren Kaufkraftabfluss für den Fall hin, dass infolge der Planung das Gesamtvolumen des Einzelhandels auf dem Flughafengelände erweitert werden sollte.

Die **Gemeinde Hallbergmoos** weist mit Schreiben vom 23.07.2012 darauf hin, dass die Erweiterungsmaßnahmen nicht erforderlich seien. Im Einzelnen wird eingewendet, dass

- die im Geltungsbereich des Bauzentrums errichteten baulichen Anlagen schadlos hätten beseitigt werden müssen,
- der Vollknoten zu keiner Verbesserung der Flughafenzufahrt führe,
- die beabsichtigte Flächennutzung nicht erforderlich sei und das zusätzliche Flächenangebot in direkter Konkurrenz zu im Umfeld des Flughafens liegenden verfügbaren Gewerbeflächen stehe,
- durch die Schaffung von weiteren Arbeitsplätzen ein von der Gemeinde nicht gewollter Siedlungsdruck entstehe,

- die Erweiterung des NBB die Diskussion über einen weiteren S-Bahn-Halt in Höhe des Vollknotens West 0 aufkommen lassen werde, der von der Gemeinde abgelehnt werde.

### 3.2 Behörden

Das **Landratsamt Freising** teilt mit Schreiben vom 06.08.2012 zu Gesichtspunkten des Arten- und Naturschutzes mit, dass das überplante Gebiet bezüglich der aktuellen naturschutzfachlichen Qualität, aber auch bezüglich der potentiellen Qualität falsch eingeschätzt worden sei. Wirksame Eingriffsvermeidungs- bzw. Eingriffsminimierungsmaßnahmen seien praktisch nicht belegbar. Die naturschutzfachliche Wertigkeit der beplanten Flächen (insbesondere der Bereich des „Bauzentrums“) sei entgegen der von der FMG vorgetragenen Einschätzung als Fläche mit hoher Bedeutung für den Naturhaushalt zu bewerten. Dementsprechend müssten Kompensationsfaktoren von 1,0 und mehr herangezogen werden. Damit sei der angebotene Kompensationsbedarf bezogen auf die Fläche höchstens zu einem Drittel abgedeckt. Hinzu komme der aus der Vergangenheit (nicht vollzogener Rückbau seit 1995) zu berücksichtigende Kompensationsbedarf. Insbesondere sei auch der Ausgleich/Ersatz für die verloren gegangenen Wiesenbrüterlebensräume noch völlig unberücksichtigt. Die angebotene Kompensationsfläche sei mit kleinen Verbesserungen fachlich geeignet, könne aber nur einen untergeordneten Teil der Projektwirkungen ausgleichen. Aufgrund der Faktenlage sei der beigefügte LBP mit schweren Mängeln behaftet. Diese Mängel müssten aus Sicht der **unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising (UNB)** zwingend abgestellt werden. Mit der Erteilung der von der FMG beantragten wasserrechtlichen Zustimmungen werde das Einvernehmen erteilt, wenn eine zustimmende Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München vorliege und die darin für notwendig erachteten Inhalts- und Nebenbestimmungen in den Gestattungsbescheid aufgenommen würden. Zu den Belangen des Bodenschutzes werden Hinweise gegeben und die Beachtung der Ziele des Bundes-Bodenschutzgesetzes angemahnt.

Mit Schreiben vom 28.02.2013 äußert sich das Landratsamt Freising zu den Antragsänderungen vom 14.11. und 03.12.2012 dahingehend, dass die gegenüber dem ursprünglichen Landschaftspflegerischen Begleitplan deutlich erweiterten und verbesserten A/E-Maßnahmen zwar gut geeignet seien, um einen Teil des Ausgleichs- und Ersatzbedarfs zu erbringen. Es verbleibe jedoch weiterhin ein Defizit bezogen



auf die Ausgangswertigkeit der Flächen und der noch nicht berücksichtigten Wiesenbrüter.

Zu dem von der FMG im Erörterungstermin am 06.05.2013 vorgelegten, erneut geänderten Landschaftspflegerischen Begleitplan, der eine nochmalige Ausweitung der A/E-Flächen vorsieht, erklären die Vertreter des Landratsamtes Freising im Erörterungstermin sinngemäß, dass sich damit die noch mit Schreiben vom 28.02.2013 vorgebrachten Einwände erledigt hätten. Mit Schreiben vom 08.07.2013 wird diese Aussage bestätigt.

Die **höhere Naturschutzbehörde in der Regierung von Oberbayern (HNB)** teilt am 21.09.2012 wegen der räumlichen Nähe des Vorhabensgebiets zum Europäischen Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ mit, dass Im Wirkungsbereich des Vorhabens Arten des Standarddatenbogens brüten würden, auf die sich das Vorhaben durch Meidung des Umfeldes der Baustelle bzw. durch dauerhaften Verlust von Brutplätzen negativ wirken könnte. Dazu gehörten die Vogelarten Großer Brachvogel, Kiebitz, Wachtel, Rebhuhn, Feldlerche und Grauammer. Es werden von der FMG weitere Unterlagen bzw. Aussagen angefordert. Mit Schreiben vom 15.05.2013 wird mitgeteilt, dass die HNB mit den Inhalten der Erwiderung der FMG zur Stellungnahme vom 21.09.2012 einverstanden sei. Zu den am 06.05.2013 vorgelegten weiteren Unterlagen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan werden in Abstimmung mit der UNB Auflagenvorschläge unterbreitet.

Seitens des **Wasserwirtschaftsamtes München (WWA)** wird mit Schreiben und Gutachten vom 03.08.2013 mitgeteilt, dass mit der Erteilung der beantragten Wasserrechte betreffend das ständige Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke sowie die Niederschlagswasserbeseitigung Einverständnis bestehe, wenn bestimmte Inhalts- und Nebenbestimmungen festgelegt würden. I. Ü. wird die Bewertung des Schutzgutes Wasser in der UVS für plausibel erachtet. Zum Änderungsantrag vom 14.11.2012 wird ausgeführt, dass die Gutachten vom 03.08.2012 weiterhin gelten würden, soweit sie nicht das Umspannwerk betreffen. Die Änderungen am LBP hätten keine wasserwirtschaftlich bedeutende Verringerung der Deckschichtenmächtigkeit für den Grundwasserleiter zum Gegenstand.

Das **Staatliche Bauamt Freising (SBA FS)** und das **Sachgebiet Straßen- und Brückenbau der Regierung von Oberbayern** teilen mit Schreiben vom 30.07. bzw. 06.07.2012 mit, dass hinsichtlich der geringen Abstände zwischen den Knotenpunkten an der Zentralallee „AS Hallbergmoos“ und „West 0“ einerseits sowie „West 0“ und „West 1“ andererseits noch ein Nachweis der Verkehrssicherheit geführt werden müsse. Das SBA FS führt zusätzlich aus, dass durch die geplante Maßnahme die Staatsstraße St 2584 und mittelbar die Kreisstraße FS 44 betroffen seien. Die FS 44 werde noch im Jahr 2013 zwischen der FS 12 und der A 92 zur Bundesstraße B 301 aufgestuft. Die Forderungen nach einer aktuellen Verkehrsuntersuchung wurde – mit einer Prognose für das Jahr 2025 – von der FMG erfüllt und die Untersuchung als plausibel eingestuft. Hinsichtlich der wegweisenden Beschilderung im Bereich der Zentralallee bestehe letztendlich Einverständnis damit, dass diese von der FMG den zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden erst im Rahmen der Bauausführung vorgelegt werden wird.

Die **höhere Landesplanungsbehörde in der Regierung von Oberbayern** hat mitgeteilt, dass die Planung den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen stehe. Die geplanten Erweiterungsflächen lägen im Vorranggebiet Flughafenentwicklung. Das Vorhaben trage grundsätzlich zur Standortsicherung des Verkehrsflughafens München bei. Gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) solle für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang langfristig Vorsorge getroffen werden (LEP B V 1.6.1 (Z)). Zur dauerhaften Standortsicherung und zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Luftverkehrsinfrastruktur des Verkehrsflughafens München seien Flughafenentwicklungsflächen als Vorranggebiet festgelegt worden (LEP B V 1.6.3 (Z)).

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)** hat darauf hingewiesen, dass das Planungsgebiet im Bauschutzbereich des Flughafens München liege und einzelne Vorhaben einer luftrechtlichen Zustimmung nach § 12 LuftVG bedürften.

Das **Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)** hat darauf hingewiesen, dass das Plangebiet Anlagenschutzbereiche beinhalte. Je nach Verortung, Dimensionierung und Gestaltung von Bauvorhaben bestehe daher die Möglichkeit der Störung dieser Flugsicherungseinrichtungen. Konkrete Bauvorhaben und bauliche Veränderungen in diesem Gebiet bedürften der Vorlage nach § 18a LuftVG an das BAF.

Das **Gewerbeaufsichtsamt der Regierung von Oberbayern**, das **Sachgebiet Personenbeförderung, Schienenverkehr der Regierung von Oberbayern** und die **Autobahndirektion Südbayern** haben keine Einwände bzw. Bedenken gegen das Vorhaben erhoben.

### **3.3 Anerkannte Naturschutzvereinigungen**

Der **Bund Naturschutz in Bayern e. V.** hat mit Schreiben vom 06.08.2012, 28.02. und 24.06.2013 ausgeführt, dass er das Vorhaben ablehne. Begründet wird die Ablehnung damit, dass die Planungsabsichten ungeklärt und nicht definiert seien. Es sei nicht völlig zweifelsfrei, welche der vorgelegten Unterlagen an der rechtsbindenden Wirkung der Planfeststellung teilhaben sollen. Es fehle die Planrechtfertigung. Auch sei der Bedarf nicht nachgewiesen. Die Baumassenmehrung um 815.000 m<sup>3</sup> und die Steigerung der betriebsbedingten Verkehre führten zu erheblichen neuen Bodenversiegelungen, Verkehrszunahmen sowie in Folge zu Lebensraumverlusten und Störungen von Tieren. Die Natura-2000-Verträglichkeitsabschätzung komme fehlerhaft zu dem Ergebnis, dass es keine erheblichen Beeinträchtigungen gebe. Es sei davon auszugehen, dass Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG bzw. des Artenschutzrechts erfüllt würden. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan seien völlig ungeeignet.

Der **Landesverband Bayern der deutschen Gebirgs- und Wandervereine e. V.** hat mitgeteilt, dass Belange des Verbands durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt würden.

Der **Jagdschutz- und Jägerverein Freising Stadt und Land e.V. Kreisgruppe im Bayerischen Jagdverband e.V.** hat mitgeteilt, dass die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzflächen in bzw. an den Isarauen vor allem für das hier vorkommende Rotwild enorm wichtig seien. Bei der Anlage, Pflege und Nutzung der Frischwiesen, müssten die Belange des Rotwildes beachtet werden. Ein vollständiger Rückbau von Wildäckern werde abgelehnt.

### **3.4 Sonstige Träger öffentlicher Belange**

Die **DB Services Immobilien GmbH** hat für die Deutsche Bahn AG mitgeteilt, dass dem Vorhaben bei Beachtung von im Einzelnen genannten Hinweisen bzw. Forderungen zugestimmt werde. Sie hat darauf hingewiesen, dass der betroffene Bereich

Fernmeldekabel und Telekommunikationsanlagen der DB Netz AG enthalte, deren Lage den beigefügten Kabellageplänen entnommen werden könnten.

Die **SWM Infrastruktur GmbH** hat unter Vorlage eines Bestandsplanauszugs mitgeteilt, dass parallel zur Freisinger Allee eine der Versorgung der Öffentlichen Tankstelle West dienende Erdgashochdruckleitung verlaufe. Auf eine im Bereich einer Ausgleichsfläche verlaufende Freileitung und deren Schutzstreifen wird hingewiesen.

Der **Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Bayern e. V.** hat im Wesentlichen ausgeführt, dass das Vorhaben wegen gesunkener Flugbewegungszahlen nicht erforderlich sei. Es sei auch nicht geeignet, eine nachhaltige Verkehrspolitik zu fördern. Statt zusätzlichem Autoverkehr sollte der Schiene und dem Bus Vorrang zukommen. Außer der Schaffung des Kreisverkehrs an der Nordallee werde der geplante Straßenausbau abgelehnt. Durch zusätzliche Schaffung von Parkplätzen am Flughafen werde der Anteil des ÖPNV zurückgedrängt. I. Ü. sollte der ÖPNV am Flughafen benutzerfreundlicher werden, etwa durch Umgestaltung des S-Bahn-Haltespunktes „Besucherpark“ und der dort liegenden Bushaltestellen.

### **3.5 Private Einwendungen**

221 Privatpersonen, zwei Firmen (GmbH), eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts, ein eingetragener Verein, eine Erbengemeinschaft und eine Bürgerinitiative (nachfolgend bezeichnet als: private Einwender) haben, vertreten durch ein und dieselbe Rechtsanwaltskanzlei, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Zur Begründung wird vorgetragen, dass die privaten Einwender auch Einwendungen im Planfeststellungsverfahren für die 3. Start- und Landebahn am Flughafen München erhoben, bzw. gegen den dieses Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss Klage erhoben hätten. Aufgrund der vorliegenden Antragsunterlagen sei es nicht ausgeschlossen, dass bei einer entsprechenden Planfeststellung zu Gunsten der FMG für die von ihr mit dem vorliegenden Antrag begehrten Maßnahme entsprechende Auswirkungen auch bezogen auf die Planfeststellung zu Gunsten der 3. Start- und Landebahn einhergingen und damit bezogen auf die Rechte und berechtigten Belange und Interessen der privaten Einwender sich entsprechende Auswirkungen ergäben. Beide Planfeststellungsverfahren hätten gemeinsam beantragt werden müssen. Es werde kein Nachweis dafür dargelegt und aufgezeigt, dass für die beantragten Maßnahmen ein Bedarf bestehe. Anhand einiger Einzelargumente wird der Grundtenor der Einwendungen zusammenfassend dahingehend umschrie-

ben, dass das antragsgegenständliche Projekt gerade nicht hinreichend abgegrenzt in seinen Wechselwirkungen zum planfestgestellten Projekt der 3. Start- und Landebahn dargelegt und nachvollziehbar aufgezeigt werde, dass weder in sachlicher noch in rechtlicher Hinsicht eine losgelöste Betrachtung und Trennung möglich sei bzw. auf tragfähiger rechtlicher wie fachlicher Basis erfolgt sei.

#### **4 Erörterungstermin**

Über die mündliche Verhandlung wurde eine Niederschrift gefertigt. Insoweit wird auf das bei den Akten befindliche stenografische Protokoll verwiesen.

#### **C Entscheidungsgründe**

##### **I Verfahrensrechtliche Würdigung**

##### **1 Planfeststellung nach §§ 8 ff LuftVG**

Dieser Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 8 Abs. 1 Satz 1, § 10 LuftVG i. V. m. Art. 72 ff BayVwVfG. Nach diesen Vorschriften dürfen bestehende Flughäfen nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist.

Planfeststellungsverfahren dürfen nur durchgeführt werden, wenn dies durch Rechtsvorschrift angeordnet ist (Art. 72 Abs. 1 Satz 1 1. HS BayVwVfG). Das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben ist nach den Vorschriften des Luftverkehrsrechts planfeststellungspflichtig. Ein Absehen von der Planfeststellung im Sinne von § 8 Abs. 2 und 3 LuftVG ist insbesondere wegen des Erfordernisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht möglich.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellungen sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigung, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellung nicht erforderlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Insbesondere die im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses bezeichneten Entscheidungen sind somit – mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen – von der Ersetzungswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses

erfasst. Die für die mit dem Vorhaben verbundenen Gewässerbenutzungen erforderlichen Erlaubnisse und Bewilligungen werden gesondert und im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde vom Luftamt erteilt (§ 19 Abs. 1 und 3 WHG).

## **2 Zuständigkeit**

Das Luftamt ist gemäß § 10 Abs. 1 LuftVG i. V. m. Art. 9 Abs. 2 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) und § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 20 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sowie Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG die für den Verkehrsflughafen München zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

Die örtliche und sachliche Zuständigkeit des Luftamtes für die Bewilligung und die beschränkte Erlaubnis nach dem Wasserhaushaltsgesetz ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WHG.

## **3 Vorrang der Fachplanung**

Die Änderungsplanung umfasst Anlagen, die der (luftrechtlichen) Fachplanung unterworfen sind und somit nicht der kommunalen Planungshoheit unterliegen. Nach § 38 Satz 1 BauGB sind die §§ 29 bis 37 BauGB auf Planfeststellungsverfahren für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung nicht anzuwenden, wenn die Gemeinden am Verfahren beteiligt werden; städtebauliche Belange sind dabei zu berücksichtigen. Unstreitig handelt es sich bei dem Verkehrsflughafen München um eine Anlage bzw. ein Vorhaben von „überörtlicher Bedeutung“.

## **4 Umfang und Rechtswirkungen der Planfeststellung**

Die luftrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmung (§ 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG). Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der FMG und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 9 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Unberührt bleibt die Zuständigkeit des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 27d Abs. 1 und 4 LuftVG und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden (§ 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG).

Von der Ersetzungsfunktion der luftrechtlichen Planfeststellung unberührt bleiben hingegen wasserrechtliche Zulassungen nach § 8 Abs. 1 WHG. Diese werden vom Luftamt gesondert erteilt, nachdem zuvor hierüber mit den zuständigen Wasserbehörden Einvernehmen erzielt worden ist (§ 19 WHG); insoweit verbleibt es bei einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration auf das Luftamt.

## 5                                **Verfahrensgestaltung**

Dieses Planfeststellungsverfahren hätte nicht – wie von privaten Einwendern gerügt – mit dem Planfeststellungsverfahren „3. Start- und Landebahn am Flughafen München“ verbunden werden müssen.

Einem Vorhabensträger i. S. d. Fachplanungsrechts bleibt es nach Art. 73 Abs. 1 BayVwVfG unbenommen, im Rahmen seiner unternehmerischen Gestaltungsfreiheit, selbst zu bestimmen, zu welchem Zeitpunkt er einen Genehmigungsantrag stellt und welchen Inhalt dieser hat. Dabei liegt allein deshalb, weil mehrere Änderungsverfahren den Flughafen München betreffen, kein Verfahrensfehler vor. Entscheidend ist, dass sich die Verfahrensgegenstände nicht derart zeitlich und räumlich durchdringen bzw. überlagern, dass nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Erst recht gilt dies, wenn sich derartige Verfahren zeitlich nicht überschneiden. Dass die Rechtsordnung von der Zulässigkeit einer derartigen Verfahrensgestaltung ausgeht und deshalb bereits selbst schon „Umgehungsvermeidungsvorschriften“ vorsieht, kann z. B. § 3b Abs. 2 UVPG oder § 1 Abs. 3 4. BImSchV entnommen werden (Stichworte: kumulierende Vorhaben; gemeinsame Anlage). Auch sieht z. B. § 34 Abs. 1 BNatSchG ausdrücklich vor, dass der Aspekt des Zusammenwirkens mehrerer Projekte im Verwaltungsverfahren gewürdigt wird. Grenzen sind der Gestaltungsfreiheit allenfalls dann gesetzt, wenn eine bestimmte Antragsgestaltung zur Umgehung der Rechtsordnung führt, dadurch Wertentscheidungen des Gesetzgebers missachtet werden bzw. die Einheit der Rechtsordnung verletzt wird und/oder dadurch (Beteiligungs-) Rechte Dritter ausgehöhlt werden.

Im vorliegenden Fall kann das Luftamt nicht erkennen, dass durch die nicht gemeinsame Behandlung der Antragsinhalte des Antrags auf Planfeststellung einer 3. Start- und Landebahn für den Flughafen München einerseits und des hier verfahrensgegenständlichen Antrags andererseits in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren eine Umgehung der Rechtsordnung vorliegt. Es ist auch nicht ersichtlich, wie bei Anträgen auf Planfeststellung, die im Abstand von hier 5 Jahren gestellt werden,

ein gemeinsames Verfahren auch nur angedacht werden kann. Außerdem sind beide Vorhaben unabhängig voneinander begründbar. Insbesondere wird für dieses Vorhaben ein Bedarf unabhängig von der Existenz einer 3. Start- und Landebahn hergeleitet. Beide Vorhaben bauen auch nicht aufeinander auf und haben keinen gemeinsamen räumlichen Geltungsbereich bzw. Flächenbedarf. Da es sich bei beiden Verfahren um Planfeststellungsverfahren mit einer entsprechenden Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung handelt, können auch keine Beteiligungsrechte verletzt werden. Rechte anderer konnten somit in vollem Umfang geltend gemacht werden. Soweit die Rechtsordnung die Berücksichtigung etwaiger Wechselwirkungen beider Vorhaben fordert, wird dies beachtet (s. u.).

Das Vorhaben ist auch keine notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens „3. Start- und Landebahn am Flughafen München“ i. S. d. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG dergestalt, dass es zusammen mit dem 3.-Bahn-Verfahren hätte geführt und entschieden werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen in diesem Zusammenhang sind nur solche, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens – hier: Vorhaben „3. Start- und Landebahn am Flughafen München“ – unumgänglich sind, also durchgeführt werden müssen. Dies ist beim verfahrensgegenständlichen Vorhaben eindeutig nicht der Fall. Auch liegt kein Fall des Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG vor, weil die beiden o. g. Vorhaben weder zeitlich noch räumlich-funktionell in einer Art und Weise zusammen treffen, die eine einheitliche Entscheidung notwendig macht.

## **II Umweltverträglichkeitsprüfung**

Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG i. V. m. §§ 3 Abs. 1 Satz 1, 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG sowie Nr. 18.7 der Anlage 1 zum UVPG ist für das Ausbauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird dabei als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG).

Gemäß Nr. 18.7 Spalte 1 „X“ der Anlage 1 zum UVPG („Liste UVP-pflichtige Vorhaben“) ist beim Bau eines Städtebauprojektes für sonstige bauliche Anlagen, für den im bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB ein Bebauungsplan aufgestellt wird, mit einer zulässigen Grundfläche im Sinne des § 19 Absatz 2 BauNVO



oder einer festgesetzten Größe der Grundfläche von insgesamt 100.000 m<sup>2</sup> oder mehr errichtet werden soll, eine Umweltverträglichkeitsüberprüfung durchzuführen. In Anbetracht des Umstandes, dass dieses Planfeststellungsverfahren eine Fläche von rund 20 ha (200.000 m<sup>2</sup>) zum Gegenstand hat, die von der Rechtslage her dem Außenbereich zuzurechnen ist, und die vorgesehene Bebauung mit einem Städtebauprojekt verglichen werden kann, ist es zur Gewährleistung der mit der UVP-Pflicht verbundenen Intention des Gesetzgebers nach Ansicht des Luftamtes auch hier erforderlich, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Das Luftamt hat die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, auf der Grundlage von §§ 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, 11, 12 UVPG zusammenfassend dargestellt und bewertet. Diese Bewertung hat es bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt.

Als Ergebnis steht fest, dass die nachteiligen Umweltauswirkungen des Änderungsvorhabens kompensiert werden können. Das planfestgestellte Änderungsvorhaben wird daher als umweltverträglich i. S. d. gesetzlichen Vorschriften bewertet.

## **1                                      Untersuchungsrahmen einschließlich Untersuchungsraum**

Nach § 2 Abs. 1 UVPG werden die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Änderungsvorhabens auf die Schutzgüter Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und Sachgüter sowie Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ermittelt, beschrieben und bewertet.

Der Untersuchungsraum bezieht sich grundsätzlich auf den Umgriff der überplanten Fläche, soweit nicht bei der Prüfung eines einzelnen Schutzguts einschließlich der Wechselwirkungen ein weitergehender Untersuchungsraum zu wählen war.

## **2                                      Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

Die Umweltauswirkungen des geplanten Änderungsvorhabens sind in einer zusammenfassenden Darstellung gemäß § 11 UVPG zu beschreiben und gem. § 12 UVPG zu bewerten. Grundlage dieser Darstellung sind zunächst die entscheidungserhebli-

chen Unterlagen der FMG gemäß § 6 Abs. 1 UVPG über die Umweltauswirkungen. Hierzu gehören im vorliegenden Fall die UVS der Grünplan GmbH sowie als Sachbeiträge die saP und die Wirkungsprognose auf das europäische Vogelschutzgebiet DE 7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“ (Natura 2000-Verträglichkeitsabschätzung) des Landschaftsbüros Pirkel-Riedl-Teurer vom 03.05.2012 einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Die Stellungnahmen der Behörden nach § 7 UVPG und die Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG waren im Weiteren ebenso mit einzubeziehen wie die Ergebnisse eigener Ermittlungen gemäß § 11 Satz 2 UVPG i. V. m. Art. 24 BayVwVfG.

Die UVS geht vom zutreffenden Sachverhalt aus, ist methodisch einwandfrei und kommt zu plausiblen Ergebnissen. Die von dem Änderungsvorhaben auf die Umwelt ausgehenden Wirkungen wurden hierbei nach dem Prinzip der ökologischen Bilanzierung eingeschätzt. Für jedes Schutzgut wurde die Bestandssituation ermittelt und die zu erwartenden Auswirkungen auf das Schutzgut beurteilt; Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung möglicher erheblicher Beeinträchtigungen wurden einbezogen und die Konfliktwertschwerpunkte bewertet. Das Luftamt schließt sich den Ergebnissen der vorgelegten UVS an.

## **2.1 Standort und Beschreibung des Änderungsvorhabens**

Das überplante Gebiet liegt in unmittelbarer Nähe und auf dem bestehenden Flughafengeländes; etwa die Hälfte der Fläche ist bereits Teil des planfestgestellten Flughafengeländes (18 ha von ca. 38 ha).

Ziel der Planung ist insbesondere, gegenwärtig nur temporär zulässige Nutzungen dauerhaft zu ermöglichen sowie zusätzliche Bauflächen zu schaffen und zugleich die städtebauliche Ordnung des Gebiets zu verbessern.

## **2.2 Wirkfaktoren und Wirkräume**

Bei den Umweltauswirkungen des Änderungsvorhabens wurde auf bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren abgestellt.

Baubedingte Wirkfaktoren sind beispielsweise die Baustelleneinrichtung sowie die Wasserhaltung zur Bauwerksgründung. Zu den anlagebedingten Wirkfaktoren zählen insbesondere die Versiegelung neuer Flächen sowie der Verlust von Gehölz-

strukturen, Wiesenflächen und Grasfluren (ggf. mit Bedeutung als Brut- oder Nahrungshabitat geschützter Arten). Als betriebsbedingte Wirkfaktoren gelten beispielsweise erhöhte Lärmbelastungen sowie visuelle Effekte durch Beleuchtung und Verkehr.

Die Wirkräume der bau- und anlagebedingten Auswirkungen sind in der Regel auf das direkt beanspruchte Vorhabensgebiet bzw. seine unmittelbare Umgebung beschränkt. Allerdings sind auch Auswirkungen auf Lebensräume von im Umfeld lebenden Tierarten möglich und wurden entsprechend betrachtet. Auch der Wirkraum betriebsbedingter Faktoren kann in Abhängigkeit von der vorhandenen Geländesituation über die direkt beanspruchte Fläche hinausgehen.

## **2.3                    Auswirkungsprognose auf die einzelnen Schutzgüter**

Die UVS enthält auf den S. 18 ff eine sachgerechte Darstellung der Umweltauswirkungen, dabei jeweils bezogen auf die einzelnen Schutzgüter des UVPg und den Wechselwirkungen. Das Luftamt macht sich die Bewertungen der UVS zu eigen.

### **2.3.1                 Schutzgut Mensch (Wohnen, Wohnumfeld, menschliche Gesundheit)**

Wohnnutzung findet innerhalb des Vorhabensgebiets nicht statt. Die nächste Wohnbebauung ist ein Aussiedlerhof, der sich ca. 0,7 km nordwestlich des Vorhabensgebiets befindet. Ca. 1,3 km westlich des Vorhabensgebiets befinden sich Rad- und Wanderwege.

An Vorbelastung bestehen die Lärm- und Schadstoffemissionen des Flugbetriebs sowie des Straßenverkehrs an zentralen Flughafenzubringern.

Für das Schutzgut Mensch ist das Vorhabensgebiet nur von geringer Bedeutung und ohne Wohn- oder Freizeitnutzung.

Für die nächstgelegenen Wohngebiete wird eine hohe Empfindlichkeit angenommen. Allerdings sind die dort zu erwartenden Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch nicht von erheblicher Bedeutung, insbesondere handelt es sich bei der gewerblichen Nutzung der Flächen nicht um lärm- oder schadstoffintensive Nutzung.

Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung sind nicht erforderlich.

Von dauerhaft verbleibenden, nachteiligen Umweltauswirkungen ist nicht auszugehen.

### **2.3.2 Schutzgut Pflanzen**

Das Vorhabensgebiet ist ein deutlich anthropogen geprägter Gewerbestandort. Teil- oder vollversiegelte Flächen konzentrieren sich vor allem im Bereich der Nordallee. Wiesen und Grünflächen sowie Bäume befinden sich entlang der Erschließungsstraßen und an Außenanlagen bestehender Gebäude. Hecken und Gehölzbestände wurden zu Eingrünungsflächen hergestellt. Naturschutzrechtlich schützenswerte Pflanzenarten liegen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Vorbelastungen bestehen wegen der grünordnerischen Eingriffe im Bereich der Gebäude und der vorhandenen Immissionssituation.

Schutzwürdige Vegetationsbestände sind nicht vorhanden, eine Teilfläche von ca. 20 ha kann als landwirtschaftliche Nutzfläche bewertet werden. Den Wiesen, Gehölzflächen und Alleen ist eine mittlere Bedeutung zu geben, Rasen- und landwirtschaftlichen Nutzflächen kommt eine geringe Wertigkeit zu. Insgesamt ist das Vorhabensgebiet nur von geringer Bedeutung für das Schutzgut Pflanzen.

Das Schutzgut wird durch die bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen beeinträchtigt. Die bau- und betriebsbedingten Schadstoffeinträge sind nicht erheblich. Die Überplanung mit Bau- und Verkehrsflächen umfasst auf ca. 24,7 ha bisher paralandwirtschaftlich genutzter, aber anthropogen beeinflusster und veränderter Flächen.

Das Schutzgut Pflanzen ist daher insgesamt mit zusätzlichen Auswirkungen betroffen.

Einzelne Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigungen sind vorgesehen.

Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen durch dauerhafte Flächeninanspruchnahme von insgesamt ca. 24,7 ha sind naturschützerisch und landschaftspflegerisch auszugleichen oder zu ersetzen. Durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung kann der Eingriff vollständig kom-

pensiert werden, so dass dauerhafte erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen nicht vorliegen.

### **2.3.3 Schutzgut Tiere**

Auf der Grundlage der Unterlagen zum Naturschutz ergibt sich, dass nachgewiesen oder potenziell vorkommend Tierarten der Artengruppen Säugetiere, Reptilien, Nachtfalter sowie Vogelarten sind. Nach europäischem oder nationalem Recht streng geschützte Arten oder potenziell oder tatsächlich vorkommende Arten sind nicht beeinträchtigt. Die Vorkommen betreffen Fledermäuse, Zauneidechse, Nachtkerzenschwärmer und Vogelarten.

Die bereits vorhandenen Nutzungen im Vorhabensgebiet führen zu Lärmemissionen und optischen Reizen.

Für das Schutzgut Tiere hat das Vorhabensgebiet nur geringe Bedeutung. Die nördlich gelegenen Wiesen des Flughafengeländes sind als Lebensraum seltener und gefährdeter Vogelarten jedoch bedeutsam (Teil eines Vogelschutzgebietes) und in ihrer Empfindlichkeit als hoch zu beurteilen.

Bei der Umsetzung des Vorhabens werden bauzeitlich und dauerhaft Flächen in Anspruch genommen. Das führt insbesondere zu Auswirkungen auf einzelne Habitate. Diese Auswirkungen sind auch mit dem Verlust von Gehölzstrukturen zu begründen. Die vorhandenen Habitatstrukturen im Vorhabensgebiet sind jedoch gegenwärtig nicht optimal. Eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Populationen ist nicht anzunehmen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der UVS verwiesen (S. 24 ff).

Durch einzelne Maßnahmen kann das erhöhte Risiko der Tötung von Vögeln im Rahmen von Gehölzrodungen und Baumfällungen vermieden werden. Baubedingte Störungen von Bodenbrütern können durch Steuerung des Arbeitsbeginns im nordöstlichen Teil minimiert werden. Das Kollisionsrisiko an großflächigen Glasfassaden kann durch geeignete Maßnahmen minimiert werden.

Insgesamt ergeben sich dadurch keine dauerhaften erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere. Dies betrifft auch die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“.

#### **2.3.4 Schutzgut biologische Vielfalt**

Das Vorhabensgebiet ist gegenüber dem Ökosystem des Erdinger Moores im Hinblick auf das Lebensraumpotenzial des Naturraums und der Ökosystemvielfalt deutlich eingeschränkt. Bedeutsame Artenvorkommen sind nicht nachgewiesen.

Dem Schutzgut biologische Vielfalt kommt in dem Gebiet nur eine geringe Bedeutung zu.

Durch die Flächeninanspruchnahmen sowie bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen ergeben sich Auswirkungen auf das Schutzgut. Die im Gebiet vorhandenen Lebensräume sind jedoch bereits erheblich anthropogen beeinflusst. Insgesamt ist nicht von erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt auszugehen.

Durch geeignete Maßnahmen können das Lebensraumangebot und potenzielle Lebensstätten im Gebiet verbessert werden, z.B. Fassaden- und Dachbegrünungen.

Dauerhafte erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt sind nicht gegeben.

#### **2.3.5 Schutzgut Boden**

Geologisch liegt das Vorhabensgebiet im Bereich des tertiären Molassebeckens des Alpenvorlandes, allerdings wurden die Böden bereits anthropogen überprägt, insbesondere wurde der Oberboden teilweise bereits vollständig abgetragen; in der Folgezeit wurden neue Bodenschichten aufgebaut und verdichtet.

Hierdurch und teilweise durch größere Versiegelungen liegen Vorbelastungen vor.

Naturnahe Böden oder Böden mit besonderen Standortverhältnissen sind insoweit nicht mehr vorhanden; auch bei der planungsrechtlich zulässigen Nutzung Landwirtschaft ist von deutlich veränderten und nur eingeschränkt leistungsfähigen Böden auszugehen. Insoweit sind die Böden des Vorhabensgebiets als gering bedeutsam anzusehen.

Durch weitere bauzeitliche und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahmen erfolgen (weitere) Wirkungen auf den Boden. Außerdem finden betriebsbedingte Stoffeinträge

statt. Insoweit ist – unbeschadet der bestehenden Vorbelastung – von zusätzlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden auszugehen.

Durch sachgerechte Zwischenlagerung des Oberbodens und seine Wiederverwendung sowie bei Gestaltung der Erdbaumaßnahmen nach den einschlägigen Normen und anerkannten Regeln der Technik zur Verhinderung vermeidbarer Beeinträchtigungen können die möglichen erheblichen Beeinträchtigungen vermieden bzw. gemindert werden.

Trotz der Minderungsmaßnahmen verbleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen durch dauerhafte Flächeninanspruchnahmen, die auf der Grundlage der naturschutzrechtlichen und landschaftspflegerischen Vorgaben auszugleichen bzw. zu ersetzen sind. Im Übrigen wird auf die landschaftspflegerische Begleitplanung verwiesen.

Somit bleiben durch das Änderungsvorhaben keine dauerhaften Beeinträchtigungen, so dass insgesamt nicht von dauerhaften erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ausgegangen werden kann.

### **2.3.6 Schutzgut Wasser**

Der obere Grundwasserleiter im Untersuchungsraum wird durch quartäre und tertiäre Förderauflagen gebildet. Die Grundwasserflurabstände sind im Zuge der Errichtung des Flughafens abgesenkt worden.

Durch den vorhandenen Versiegelungsgrad ist die Grundwasserneubildungsrate eingeschränkt, die Deckschichten wurden verändert.

Weder Still- noch Fließgewässer noch Gräben liegen im Vorhabensbereich, ebenso liegen keine Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiete sowie wassersensible Bereiche vor.

Unter Berücksichtigung der gegenwärtig zulässigen Nutzungen hat das Gebiet trotz Potenzial für Grundwasserneubildung insgesamt geringe Bedeutung.

Durch das Vorhaben werden keine Auswirkungen auf Oberflächengewässer oder Schutzgebiete erzeugt. Auswirkungen bestehen durch Flächeninanspruchnahmen, Versiegelungen und Bauwerksgründungen für das Grundwasser; Stoffeinträge sind nicht ausgeschlossen. Versiegelungen beeinträchtigen die Grundwasserneubildung.

Anfallendes Niederschlagswasser kann im Vorhabensgebiet versickert und, z.B. bei Verkehrsflächen, dem Trennsystem des Flughafens zugeführt und nach der Behandlung versickert oder über leistungsfähige Vorfluter abgeleitet werden. Erhebliche Beeinträchtigungen verbleiben keine. Wegen der Kleinräumigkeit des Eingriffs ist insgesamt nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Von erheblichen zusätzlichen Auswirkungen ist deshalb nicht auszugehen.

Maßnahmen zur Minimierung (Entwässerung im Trennsystem, wenn möglich Versickerung) werden berücksichtigt.

Insgesamt ist zum Schutzgut Wasser nicht von dauerhaft verbleibenden, nachteiligen Umweltauswirkungen auszugehen.

### **2.3.7 Schutzgut Klima/Luft**

Das Vorhabensgebiet wird durch gewerbliche Nutzungen und Wiesenflächen geprägt. Auf den Wiesenflächen kann Kaltluft entstehen; vorhandene Gehölzbestände dienen als Schadstofffilter.

Lokalklimatische und lufthygienische Vorbelastungen bestehen entlang der Verkehrswege und wegen des Flugbetriebs am Flughafen einschließlich des hohen Versiegelungsgrads im Flughafenbereich.

Der Bereich stellt keine für den Luftaustausch wesentliche Fläche mit Siedlungsbezug dar.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft sind nur gering.

Trotz des Verlustes einzelner klimatisch wirksamer Strukturen und der Versiegelungsmaßnahmen können insgesamt erhebliche zusätzliche Auswirkungen ausgeschlossen werden. Im Rahmen der Ausführungsplanung und der sonstigen Grünordnungsplanung ist auf die Bepflanzung mit Gehölzen und Fassadenbegrünungen hinzuwirken, die die möglichen Beeinträchtigungen vermeiden und mindern.

Zum Schutzgut Klima/Luft verbleiben daher keine dauerhaften, erheblichen Beeinträchtigungen.



### **2.3.8 Schutzgut Landschaft und Erholung**

Im Vorhabensgebiet befinden sich Gewerbebauten, die dem Gebäudebestand des Flughafengeländes zugeordnet werden können. Baumreihen und Alleen entlang der Erschließungsstraßen befinden sich auf dem Gelände. Es liegt insoweit eine technisch geprägte Landschaft vor.

Das Gebiet des Änderungsvorhabens ist für landschaftsbezogene Erholung irrelevant, die Bedeutung des Schutzguts insgesamt als gering zu bewerten.

Bei Realisierung des Änderungsvorhabens findet eine bauliche Verdichtung und Neuordnung am westlichen Rand des Flughafens statt. Der Bereich ist – wie bereits dargestellt – durch das bestehende Bebauungsband des Flughafengeländes vorbelastet. Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Erholung in der Landschaft können aber ausgeschlossen werden.

Durch Eingrünungsmaßnahmen und die Einbindung in das grünordnerische Gesamtkonzept des Flughafens können visuell nachteilige Wahrnehmungen vermieden bzw. gemindert werden.

Dauerhafte, erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft und landschaftsbezogene Erholung sind damit nicht gegeben.

### **2.3.9 Schutzgut Kultur- und Sachgüter**

Diesbezüglich sind vorhabensbedingt keine Auswirkungen gegeben, da im Untersuchungsgebiet keine Kultur- oder Sachgüterrelevanz gegeben ist.

### **2.3.10 Wechselwirkungen**

Ergänzend zur Betrachtung der einzelnen Schutzgüter nimmt die UVS auch die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern in den Blick (S. 35 f. der UVS).

Es wird hierzu einleuchtend die Bewertung getroffen, dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen vorliegen.

Soweit durch die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen Lebensräume und Böden verloren gehen, das Landschaftsbild sowie der Grundwasserhaushalt und die Funktionen des Bodens als Lebensraum beeinträchtigt werden können, ist auf die bestehenden erheblichen Vorbelastungen und den überwiegend geringen Wert des Vorhabensgebiets auf die einzelnen Schutzgüter zu verweisen; im Übrigen werden Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen durchgeführt.

Mit relevanten zusätzlichen Schadstoffemissionen ist nicht zu rechnen; die Verkehrsflächen werden an das bestehende Abwassersystem (Trennsystem) angeschlossen.

Die wesentlichen Wirkungen des Vorhabens beschränken sich auf das Vorhabensgebiet, so dass insoweit kumulative Wirkungen mit anderen Planungen oder Vorhaben nicht zu erwarten sind.

Ergänzend erörtert die UVS anderweitige Planungsmöglichkeiten (S. 37); eine allgemein verständliche Zusammenfassung (AEZ) liegt vor (S. 39).

#### **2.4 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen**

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung diente zur Vorbereitung der Entscheidung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgte im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen. Die Feststellung der Beeinträchtigung eines Schutzgutes erfolgte für jedes Schutzgut gesondert.

Von dem Vorhaben gehen bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen aus. Dies resultiert insbesondere aus der Inanspruchnahme von Flächen und dem damit einhergehenden Verlust von Vegetationsstrukturen und Bodenfunktionen und einzelne erhöhte ortsbezogene Emissionen (Lärm, Schadstoffe) durch die Nutzung der gewerblichen Flächen. Zusätzliche Belastungen im Hinblick auf den bereits vorhandenen Flugverkehr am Verkehrsflughafen München liegen jedoch nicht vor.

Allerdings beschränken sich die Auswirkungen auf die Schutzgüter auf das Vorhabensgebiet selbst bzw. sein unmittelbares Umfeld. Dieses Vorhabensgebiet im Nahbereich des Flughafens ist bereits durch vorhandene gewerbliche Nutzungen geprägt, so dass insoweit den untersuchten Schutzgütern lediglich eine geringe bis mittlere Wertigkeit im Naturhaushalt zukommt.

Es sind Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgesehen. Nachteilige Wirkungen auf Natur und Landschaft können insbesondere durch die landschaftspflegerische Begleitplanung kompensiert werden.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen verbleiben keine dauerhaften nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt.

## **2.5 Einwendungen gegen die UVS**

Durchgreifende Einwendungen gegen die UVS wurden nicht erhoben. Soweit insbesondere der Bund Naturschutz naturschutzfachliche Gesichtspunkte, die im Zusammenhang mit der UVS stehen, einwandte, werden diese Einwendungen zurückgewiesen.

Die UVS hat die Umweltauswirkungen auf alle in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter fachlich einwandfrei untersucht und bewertet. Insbesondere wurden die mit dem Vorhaben verbundenen Neuversiegelungen vollumfänglich behandelt.

Für alle Beteiligten ist in der UVS ausreichend erkennbar, welche relevanten Umweltauswirkungen das Änderungsverfahren nach sich ziehen wird.

## **2.6 Zusammenfassung**

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich insbesondere wegen der Nähe der in Anspruch genommenen Flächen zum bereits bestehenden Flugplatzgelände keine wesentlichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern zu besorgen sind. Es geht zwar durch die Versiegelung von Flächen Lebensraum verloren, dieser Verlust ist jedoch nicht als Verlust hochwertiger Flächen einzustufen. Im Übrigen finden Kompensationsmaßnahmen statt.

Wegen der Geeignetheit der Kompensationsflächen ist der Verlust für den Naturhaushalt in Folge der neu versiegelten Flächen vertretbar.

### **III Materiell-rechtliche Würdigung**

#### **1 Planrechtfertigung**

Das antragsgegenständliche Vorhaben erfüllt das fachplanerische Erfordernis der Planrechtfertigung. Für das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben besteht zur Überzeugung des Luftamtes ein Bedarf.

Die Planrechtfertigung ist ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des auf Art. 20 Abs. 3 GG gründenden Verfassungsprinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Diesem Erfordernis ist genügt, wenn für das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, mithin also die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073.04, RdNr. 182 – juris – sowie Urteil vom 26.04.2007, Az. 4 C 12.05, RdNr. 45 – juris –).

#### **1.1 Anwendbarkeit des Luftverkehrsgesetzes**

Mit dem Vorhaben, bzw. den jeweiligen Teilvorhaben, werden Ziele verfolgt, die den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes entsprechen.

Die materielle Ermächtigung des Luftamtes als Planfeststellungsbehörde zur luftverkehrsrechtlichen Fachplanung ergibt sich aus §§ 8 und 10 LuftVG. Nach dieser Vorschrift dürfen u. a. Flughäfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Dabei wird der Begriff „Flughafen“ weder im Luftverkehrsgesetz noch in sonstigen Rechtsnormen definiert. Durch Auslegung kann jedoch unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsfunktion des untersuchten Flughafens, ermittelt werden, dass neben den Flugbetriebsflächen (Roll- und Vorfelder) und von Luftfahrzeugen genutzten Hochbauten (etwa Hangars oder Wartungshallen) auch Gebäude, die mit dem Flugbetrieb in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen (z. B. Passagierabfertigungsgebäude) sowie sonstige Gebäude für luftfahrtaffine bzw. -induzierte Nutzungen (etwa Flughafenhotel oder Reisebüros) Bestandteile der Flughafenanlage sein können. Bei letzteren handelt es sich um Nebenbetriebe, die den Belangen der Nutzer des Flugplatzes dienen, von ihnen erwar-

tet werden und deshalb häufig auf einem Flugplatz mit entsprechender Funktion vorhanden sind. § 8 Abs. 4 LuftVG bestimmt hierzu ausdrücklich, dass die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände Gegenstand der Planfeststellung sein kann.

Unter Anwendung dieser Kriterien auf den Flughafen München in seiner Funktion als internationaler Verkehrsflughafen mit Drehkreuzfunktion – Ziel B V.1.6.1 (Z) im Landesentwicklungsprogramm 2006: „Der Verkehrsflughafen München soll die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden.“ – wird mit dem Erweiterungsvorhaben den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes entsprochen:

Die Planung sieht im **Areal nördlich der Nordallee** die Verlängerung der dort bereits planfestgestellten Hochbaufläche „SF“ des NBB, die für sonstige Flughafen-dienste gewidmet ist, nach Westen vor. Daran schließt sich westlich eine neue Hochbaufläche „PP“ für Parkpaletten einschließlich Parkservice-Einrichtungen an. Das bestehende NBB ist für diejenigen Dienste bzw. Funktionen bestimmt, die einerseits mit dem Flugbetrieb in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen oder luftfahrtaffine Nutzungen darstellen, andererseits aber keinen zwingenden direkten Vorfeldanschluss benötigen. Im NBB befinden sich derzeit – von Ost nach West – die Räumlichkeiten bzw. Anlagen für Polizeidienststellen des Bundes und des Freistaates Bayern, Sicherheitsdienste, Tankdienste (Betriebstankstellen), Borddienste (Bordverpflegung), Versorgungszentrale (Energieversorgung), Technische Dienste der FMG, Standort der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, und PKW-Dienste.

Im Areal der nach Westen verlängerten Hochbaufläche „SF“ sind geplant:

- Winterdiensthalle (frosthfreie Unterstellmöglichkeiten für Winterdienstfahrzeuge und -geräte mit direktem Zugang zu den Flugbetriebsflächen)
- erweiterter LKW-/Busparkplatz
- Hallen und einfache Werkstattgebäude für Rahmenvertragsfirmen der FMG
- Flächen für Baulager (Lager- und Zwischenlagerflächen)

- Fläche für Rettungsdienste

Im Areal der neuen Hochbaufläche „PP“ sind geplant:

- zwei Parkgebäude einschließlich der entsprechenden Parkserviceeinrichtungen für einen Mietwagenspeicher, einen Taxispeicher (mit Aufenthaltsbereich und Informationszentrale) und für Flugreisende.

Die Planung sieht im **Areal südlich der Nordallee** die Schaffung einer Hochbaufläche „SF“, die ebenfalls für sonstige Flughafendienste gewidmet ist, vor. Diese wird mit der derzeit planfestgestellten Hochbaufläche „SF“ für die Öffentliche Tankstelle West verschmolzen.

In diesem Areal sind geplant:

- Bürogebäude mit Tiefgarage für Mitarbeiter der FMG, flughafenaffines Gewerbe und Dienstleister (Baufirmen am Flughafen; Wartungs- und Instandsetzungsfirmen)
- Erweiterung der Öffentlichen Tankstelle West

Diese beabsichtigten Nutzungen erfüllen nach Überzeugung des Luftamtes die o. g. Kriterien für die Zuordnung zu einer Flughafenanlage.

Verwaltungs- und Betriebsgebäude des Flughafenbetreibers (Winterdiensthalle, Bürogebäude, Werkstätten, Mitarbeiterparkplätze) sowie Einrichtungen des Rettungsdienstes stehen mit dem Start- und Landebahnsystem und den darauf betriebenen Luftfahrzeugen in einem betrieblichen und auch räumlichen Zusammenhang und können ohne Weiteres als (Neben-) Einrichtungen der Flughafenanlage gesehen werden. Hierzu zählen auch Flächen und bauliche Anlagen, die der Flughafenbetreiber für (Rahmenvertrags-) Firmen bereitstellen muss, die sich zur Erfüllung von Werkverträgen, etwa im Zusammenhang mit Instandhaltungs- oder Umbaumaßnahmen an Flughafenanlagen, mittel- bis langfristig auf dem Flughafengelände aufhalten. Dabei muss gesehen werden, dass derartige Aufträge wegen der Größe der Flughafenanlage selbst oft derartige Dimensionen annehmen können, die eine Vor-Ort-Organisation der Firmen auf dem Flughafengelände erfordert, etwa durch Büros, Werkzeug- und Baumaterialienlager und überdachte Werkstätten. Auch stehen wegen der Ausmaße der vorhandenen Flughafenanlagen ständig derartige Arbeiten an,

so dass der Flughafenbetreiber dauerhaft mit einem entsprechenden Bedarf rechnen muss.

Ohne Zweifel handelt es sich für die auf der Hochbaufläche „PP“ geplanten Dienstleistungen um flughafenaffine bzw. -induzierte Nutzungen. Auf einem internationalen Verkehrsflughafen werden Parkeinrichtungen für Flugreisende, Abstell- und Vorhalteflächen für Autovermietungen, aber auch Warte- bzw. Aufstellflächen für die an den Terminals vorzuhaltenden Taxen (Gelegenheitsverkehr i. S. d. Personenbeförderungsgesetzes) erwartet. Diese dienen zwar nicht dem Flugbetrieb selbst, sind aber auf diesen ausgerichtet, indem sie etwa Bedürfnisse von Flugreisenden nachkommen bzw. Dienstleistern für Flugreisende die notwendige Logistik für die Ausübung ihrer Tätigkeit zur Verfügung stellen. Dies gilt auch für LKW- und Busparkplätze auf dem Flughafengelände sowie die öffentliche Tankstelle West. Für letztere wurde die Flughafenbezogenheit bereits rechtskräftig mit der 41. ÄPG festgestellt und zwar einschließlich der von den Kunden bei einer Tankstelle erwarteten Dienst- und Serviceleistungen (breites Kraftstoffspektrum, Autowaschgelegenheit, Bistro).

Insoweit wird die Auffassung der Stadt Freising, dass sich für die Nutzung der geplanten Bauflächen ein Flughafenbezug nicht durchgehend und nicht eindeutig genug erkennen lasse, nicht geteilt. Gleiches gilt hinsichtlich des daraus gefolgerten Fehlens sowohl von Planrechtfertigung als auch Planfeststellungsfähigkeit. Allein aus der Absicht der FMG, provisorische Bürogebäude aus der zentralen Zone sowie Arbeitsplätze aus dem Zentralbereich in den Vorhabensbereich zu verlagern, kann nicht gefolgert werden, diese könnten nicht als Flughafenanlagen eingestuft werden. Ebenso spricht die Möglichkeit, durch Bereitstellung von Einrichtungen des Flughafens wirtschaftliche Gewinne zu erzielen, nicht gegen deren Einstufung als Flughafenanlage.

Es bleibt der FMG unbenommen, Betriebsabläufe am Flughafen München den jeweiligen Erfordernissen anzupassen, umzuorganisieren oder zu optimieren. So ist es nachvollziehbar, etwa den Zentralbereich des Flughafens, in dem die Passagiere die Terminals betreten und verlassen, künftig für Einrichtungen, die unmittelbar die Bedürfnisse der Passagiere erfüllen, nutzen zu wollen. Auch eine an den Wünschen bzw. Geschäftsmodellen von Flughafendienstleistern orientierte und gestaltete Ermöglichung von Serviceleistungen zu Gunsten der Flughafenutzer, auch wenn diese mit Einnahmen zugunsten des Flughafenbetreibers verbunden ist, widerspricht

nicht der Bejahung einer Zielkonformität mit dem Luftverkehrsgesetz. Die Flächen und Räumlichkeiten, die die FMG für (Rahmen-) Vertragsfirmen zur Verfügung stellen wird, können auch nicht als allgemeiner Gewerbepark verstanden werden, der nicht in den Anwendungsbereich des Luftverkehrsgesetzes fällt. Die Flächen sollen am bzw. für den Flughafen arbeitenden Firmen nicht als allgemeiner Betriebsstandort dienen, sondern stellen quasi erweiterte Baustelleneinrichtungen in der Nähe des Erfüllungsortes dar. Die Aufträge selbst haben Arbeiten am Flughafen München zum Gegenstand.

Umgekehrt bedeutet dies aber auch, dass diese mit dem Flughafengelände in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen bzw. luftfahrtaffinen Zwecken dienenden Einrichtungen nicht – wie von der Gemeinde Hallbergmoos behauptet – mit vorhandenen Gewerbeflächen in den Umlandgemeinden in direkter Konkurrenz stehen. Die Einrichtungen werden von Flughafendiensten genutzt, die den räumlichen Bezug zum Flughafen, der diese Einrichtungen erst zum Bestandteil der Flughafenanlage macht, benötigen. Derartige Flughafendienste können ihre Funktion nur auf dem Flughafengelände selbst erfüllen, ein Gewerbegebiet in der Fläche, kommt für sie nicht in Betracht. Unabhängig davon wird ein Drittnutzer, also z. B. ein Unternehmen, das keinen Bezug zum Flughafenbetrieb hat, allein schon wegen des auf dem Flughafengeländes deutlich höheren Preisniveaus nicht freiwillig dorthin ziehen, wenn es sich im Umland günstiger einmieten oder auch einkaufen kann.

## **1.2 Bedarf im engeren Sinn**

Die FMG führt zur Begründung des Bedarfs an, dass mit den geplanten Baumaßnahmen eine unmittelbar dem Flughafen dienende Infrastruktur geschaffen werden soll, deren Bedarf bereits seit der Inbetriebnahme des Flughafens fortwährend besteht und proportional zum steigenden Passagieraufkommen und zur Beschäftigtenzahl künftig – unabhängig von der luftseitigen Kapazität, d.h. auch mit dem bestehenden 2-Bahn-System – noch weiter ansteigen wird.

Der mit dem Wachstum des Flughafens München bei den Passagierzahlen einhergehende Anstieg der Beschäftigtenzahl und das dementsprechende Erfordernis leistungsfähiger Betriebseinrichtungen machen die hier vorgelegten Planungen und deren Umsetzung dringend notwendig. Dies gilt umso mehr, als nach dem Bau des MAC (1999) und des Terminals 2 mit dem Vorfeld Ost (2003) keine weiteren Flächen für den entsprechend gestiegenen Bedarf an sekundären Betriebseinrichtungen ge-



schaffen wurden. Weil auf dem Flughafengelände zu wenig Flächen vorhanden sind, hat die FMG selbst für das Schulungszentrum Büroflächen nach Schwaig (Ortsteil der Gemeinde Oberding) ausgelagert. Die bestehende Baufläche des NBB ist mittlerweile beinahe vollständig belegt und bietet keine Flächen- und Baumassenreserven, die den Bedarf an baulichen Anlagen für technische Dienste und Verwaltung abdecken könnte. Gleiches gilt für die südlich der Nordallee gelegenen Bauflächen SF (Verwaltung und öffentliche Tankstelle West) und PA (Hotel). Eine bauliche Verdichtung ist mit den gegenwärtigen Bauflächen und Baumassen nur noch in einem untergeordneten Umfang möglich und deckt den Bedarf bei Weitem nicht ab. Dies gilt umso mehr, als im NBB in seiner gegenwärtigen Ausprägung bereits einige bauliche Erweiterungen, insbesondere die Erweiterung des DFS-Gebäudes, durchgeführt wurden. In absehbarer Zeit sind zudem weitere Baumaßnahmen wie z.B. die Errichtung eines neuen Blockheizkraftwerks geplant.

Das Luftamt erachtet diese Begründung für nachvollziehbar und geeignet, von einem entsprechenden Bedarf auszugehen.

Unbestreitbar deutlich zugenommen haben die Passagier- und Flugbewegungszahlen seit Inbetriebnahme des Flughafens München im Jahr 1992. Von anfangs 12,7 Mio. Passagieren im Jahr 1993 nutzten in den letzten 5 Jahren (2008 bis 2012) durchschnittlich jährlich 35 Mio. Passagiere den Flughafen München. Die Zahl der Flugbewegungen ist von 192.000 im Jahr 1993 auf durchschnittlich 405.000 in den letzten 5 Jahren (2008 bis 2012) gestiegen. Diese Entwicklung ist ohne Erweiterung der luftseitigen Kapazität erfolgt. Mit dem vorhandenen 2-Bahn-System könnten auch über 40 Mio. Passagiere abgewickelt werden.

Parallel zu dieser Entwicklung ist davon auszugehen – ohne dass es hierzu eines weiteren Nachweises bedürfte –, dass auch der betriebliche Aufwand gestiegen ist, um einerseits diesen Flugverkehr einschließlich der dazu erforderlichen Betriebsabläufe luftseitig abzuwickeln und andererseits landseitig den Passagieren den an einem internationalen Verkehrsflughafen üblichen bzw. erwarteten Service zukommen zu lassen. Einige der dazu erforderlichen Infrastruktureinrichtungen – u. a. die „sonstigen Flughafendienste“, die von der FMG auch als sekundäre Betriebseinrichtungen bezeichnet werden – sind zwar im gleichen Zeitraum den steigenden Bedürfnissen angepasst worden (z.B. Bau und Betrieb einer Enteisungsmittelrecyclinganlage; Bereitstellung von Taxi- und Mietwagenspeichern; Flughafenhotel) bzw. werden ange-

passt (Erweiterungsgebäude der DFS; Ersatz des BHKW in der Versorgungszentrale; Umspannwerk zur redundanten Stromversorgung), für sie wurden jedoch mit Ausnahme der Bauflächen für die öffentliche Tankstelle West, die Kinderkrippe für Flughafenmitarbeiterkinder und das Flughafenhotel keine weiteren Bau- bzw. Betriebsflächen geschaffen. So wurde das NBB, auf dem diese Einrichtungen in einer städtebaulich geordneten Weise konzentriert wurden, nicht erweitert. Die auf dieser Baufläche maximal zulässige Baumasse von 770.000 m<sup>3</sup> – bei deren fachplanerischer Festsetzung von einer Zahl von 20 Mio. Passagieren im Jahr ausgegangen wurde – wurde bereits weitestgehend in Anspruch genommen. Neben den verbauten 680.000 m<sup>3</sup> sind bereits weitere 37.000 m<sup>3</sup> für das geplante Ersatzgebäude für das BHKW und gut 4.000 m<sup>3</sup> für das geplante Umspannwerk „verbraucht“, so dass noch 49.000 m<sup>3</sup> übrig bleiben. In den Jahren 1999 (Bau des MAC) und 2003 (Inbetriebnahme des Terminals 2 mit dem Vorfeld Ost) wurde der Flughafen München außerdem um zwei Passagierabfertigungseinrichtungen erweitert, die ebenfalls erweiterte sekundäre Betriebseinrichtungen erfordern.

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht des Luftamtes schlüssig und nachvollziehbar, dass die FMG – auch angesichts der absehbaren Inbetriebnahme des Satelliten des Terminals 2 einerseits und dem absehbaren Mehrbedarf an Sanierungs- und Instandsetzungsaufwand für die nach rund 20 Betriebsjahren „in die Jahre gekommenen“ Anlagen und Einrichtungen andererseits – nunmehr beabsichtigt, diesem sich aufzeigenden Engpass abzuhelpen und auch Bauflächen für die erforderlichen sekundären Betriebseinrichtungen bereitstellen will. Insoweit liegt nach Ansicht des Luftamtes nicht nur ein ausschließlich in die Zukunft gerichteter Bedarf zur Befriedigung absehbarer Bedürfnisse vor, sondern auch ein nicht zu unterschätzender Nachholbedarf. Auch ist es nachvollziehbar, dass die FMG anstrebt, bisher aus Platzmangel aus dem Flughafengelände ausgelagerte Büroflächen für das Schulungszentrum künftig in den Bereich der Nordallee zu verlagern. Im Sinne der o. g. von der Rechtsprechung entwickelten Voraussetzungen für die Annahme der Planrechtfertigung ist das nachgesuchte Vorhaben somit vernünftigerweise geboten, insbesondere auch, weil der Betreiber eines internationalen Verkehrsflughafens rechtzeitig dafür Sorge tragen muss, um die zulässigen luftseitigen Flugbewegungen auch landseitig in einem geordneten Betriebsablauf sicherstellen zu können. Ein Flughafen in der planfestgestellten Größenordnung und Bedeutung im internationalen Luftverkehr muss eine bauliche Konzeption besitzen, die auch Erweiterungen zulässt, um auf lange Zeit einen geordneten Betriebsablauf sicherstellen zu können

### **1.3 Einwendungen zur Planrechtfertigung bzw. zum Bedarf**

Soweit in Einwendungen gerügt wurde, dass dem Vorhaben die Planrechtfertigung fehlt, werden diese aufgrund der o. g. Ausführungen zurückgewiesen.

Soweit private Einwender in ihren Einwendungen den Bedarf für das Vorhaben in Abrede gestellt haben, sind diese Einwendungen auch deshalb zurückzuweisen, weil es bereits gänzlich an einer Darlegung fehlt, dass eigene Belange dieser Einwendungsführer durch das Vorhaben selbst berührt werden könnten. Nach Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen den Plan erheben. Aus diesem Gesetzeswortlaut ergibt sich, dass als Einwendungen nur die Geltendmachung von tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkten angesehen werden kann, die der Wahrung eigener, durch das Vorhaben berührter Belange bzw. Rechtsgüter des Einwendungsführers dient. Folglich muss die Einwendung hinreichend substantiiert sein, also das Rechtsgut bezeichnen und die befürchtete Beeinträchtigung darlegen. Die privaten Einwender behaupten nicht eine eigene Betroffenheit durch das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben. Insoweit kann auch der Verweis auf die im Planfeststellungsverfahren „3. Start- und Landebahn am Flughafen München“ erhobenen Einwendungen aus den Jahren 2007 und 2010 und die Klagebegründungen vom Dezember 2011 nicht weiter führen, da sich diese allein schon wegen der zeitlichen Abfolge nicht mit eventuellen Betroffenheiten befassen können, die erstmals mit der Auslegung der Antragsunterlagen in diesem Planfeststellungsverfahren im Juni 2012 bekannt werden konnten.

Eine mögliche Betroffenheit in diesem Planfeststellungsverfahren kann aber auch nicht mit der Behauptung begründet werden, im Falle einer Entscheidung zu Gunsten des Vorhabens könnte dies Auswirkungen auf die Planfeststellung zu Gunsten der 3. Start- und Landebahn mit der Folge haben, dass sich daraus negative Auswirkungen auf Rechte und berechnete Belange und Interessen dieser Einwendungsführer ergeben. Unabhängig davon, dass dieser Rückschluss der privaten Einwender nach Auffassung des Luftamtes nicht zutrifft, wird auch hier nicht im Ansatz dargelegt, welche Rechtsgüter der durch das Vorhaben „3. Start- und Landebahn am Flughafen München“ – hier einmal unterstellt – betroffenen privaten Einwender durch das nunmehr hinzukommende planfestgestellte Vorhaben, das ausschließlich die landseitige Kapazität des Flughafens München betrifft, betroffen sein könnten. Aus der Formulierung der privaten Einwender „Denn es ist aufgrund der vorliegenden Antragsunterlagen nicht ausgeschlossen, dass ... sich entsprechende Auswirkungen

ergeben“, kann nicht entnommen werden, was dies konkret sein könnte. Beide Vorhaben bauen nicht aufeinander auf, bedingen sich nicht gegenseitig und sind unabhängig voneinander begründbar, gerechtfertigt und verwirklichtbar. Das Vorhaben hat keine Steigerung der luftseitigen Kapazität zum Gegenstand und nimmt kein Grundstückseigentum der privaten Einwander in Anspruch. Die sich durch eine Realisierung der 3. Start- und Landebahn für die privaten Einwander ergebenden rechtlichen Betroffenheiten ändern sich nicht durch den landseitigen Ausbau des Flughafens München im Bereich des NBB.

## **2 Planungsleitsätze**

Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

## **3 Abwägung öffentlicher und privater Belange / Entscheidungen**

### **3.1 Raumordnung und Landesplanung**

Das Vorhaben steht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung nicht entgegen.

Das Landesentwicklungsprogramm 2006 (GVBl 2006 S. 471) sieht in Teil B V 1.6.1 (Z) und Teil B V 1.6.3 (Z) im Abschnitt „nachhaltige technische Infrastruktur“ folgende Ziele vor:

„1.6.1 (Z) Der Verkehrsflughafen München soll die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden.“

„1.6.3 (Z) Zur dauerhaften Standortsicherung und zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Luftverkehrsinfrastruktur des Verkehrsflughafens München werden die im Anhang 7 dargestellten Flughafenentwicklungsflächen als Vorranggebiet festgelegt. Bis zum 01.04.2003 aufgestellte rechtsverbindliche qualifizierte Bebauungspläne bleiben von den Rechtsfolgen der Ausweisung des Vorranggebiets unberührt.“

Zur Begründung wird dazu u. a. ausgeführt, dass zur Sicherung der Verkehrsaufgaben des Flughafens München die Flughafeninfrastruktur in Abhängigkeit vom künfti-

gen Verkehrswachstum ausgebaut werden soll und gemäß § 7 Abs. 4 Satz 1 Raumordnungsgesetz andere hierzu im Widerspruch stehende raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausgeschlossen und damit Raumnutzungskonflikte und Beeinträchtigungen vermieden werden sollen.

Die höhere Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern kommt insoweit zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben grundsätzlich zur Standortsicherung des Verkehrsflughafens München beiträgt und damit den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen steht.

Das Vorhabensgebiet liegt vollständig innerhalb des in der Karte Anhang 7 zu B V 1.6.3 (Z) zeichnerisch verbindlich dargestellten Vorranggebiets Flughafenentwicklung. Das Vorhaben selbst ist funktionell notwendig, um die an den Flughafen München gestellten Anforderungen eines Drehkreuzes von europäischem Rang zu erfüllen.

### **3.2 Kommunale Planungshoheit und städtebauliche Belange**

Das planfestgestellte Vorhaben berücksichtigt auch die kommunalen Belange in angemessener Weise (§ 8 Abs. 1 Satz 2, § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG).

Die Stadt Freising ist nicht in ihrem durch Art. 28 Abs. 2 GG, 11 Abs. 2, Art. 83 Abs. 1 BV geschützten Kernbereich des Selbstverwaltungsrechts verletzt. Soweit das Flughafengelände erweitert und dadurch Flächen der kommunalen Planungshoheit der Stadt Freising entzogen werden, stellt dies keine wesentliche Beeinträchtigung dar. Der räumliche Geltungsbereich kommunaler Bebauungspläne wird durch das Vorhaben nicht berührt.

Die Gemeinde Hallbergmoos, auf deren Gemeindegebiet sich das Erweiterungsvorhaben außerhalb des bisher planfestgestellten Flughafengeländes selbst nicht auswirkt, ist insoweit nicht betroffen.

#### **3.2.1 Lage des Vorhabensgebietes**

Das Vorhabensgebiet umfasst die im Nordwesten des Flugplatzgeländes gelegenen Flächen, die nördlich der Zentralallee zwischen dem Nördlichen Bebauungsband im Westen und dem Briefzentrum der Deutschen Post im Osten gelegen sind. Die überplante Fläche beträgt insgesamt ca. 38 ha. Innerhalb des planfestgestellten

Flugplatzgeländes liegen ca. 18 ha, die entweder als Baufläche (1,6 ha), örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr (12 ha) oder als Fläche für landwirtschaftliche bzw. paralandwirtschaftliche Zwischennutzung (4,6 ha) planfestgestellt sind. Die verbleibenden ca. 20 ha (künftig bezeichnet als: Erweiterungsfläche) liegen außerhalb des gegenwärtig planfestgestellten Flughafengeländes vollständig auf dem Gebiet der Stadt Freising.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Freising sieht auf dem nördlich der Nordallee gelegenen Teil der Erweiterungsfläche landwirtschaftliche Flächen vor. Entlang der westlichen Flughafengrenze ist hier eine streifenförmige öffentliche Grünfläche mit einem Fuß- und Radweg vorgesehen, die an die Nordallee anschließt (Grünverbindung). Auf dem südlich der Nordallee gelegenen Teil der Erweiterungsfläche sieht der Flächennutzungsplan eine öffentliche Grünfläche vor. Im Bereich der Erweiterungsfläche existiert kein Bebauungsplan.

Die Erweiterungsfläche grenzt im Nordwesten an den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnungsplan Nr. 88a der Stadt Freising „Briefzentrum Freising“ an. Dieser sieht an seiner Ostgrenze – also im Grenzbereich zu Erweiterungsfläche – eine begrünte Freifläche vor, die mit einer Reihe von im einzelnen festgelegten Bäumen zu bepflanzen ist. Innerhalb der auf dem Plangebiet festgelegten Baugrenzen für das Briefzentrum sind maximale Traufhöhen zwischen 7 und 12 m zulässig. Im Norden, im Südwesten und entlang der Zentralallee grenzt die Erweiterungsfläche an den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88 der Stadt Freising „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ an. Eine Überschneidung der Flächen der Bauleitplanung und der Fachplanung findet nicht statt. Im Bereich des Kreisverkehrs hat dies die FMG bei der Ausführungsplanung hinsichtlich des Bebauungsplans Nr. 88a nochmals zu prüfen und zu gewährleisten.

### **3.2.2 Flächennutzungsplan und Planungshoheit im Bereich der Erweiterungsfläche**

Durch die Erweiterungsfläche wird eine Fläche von 20 ha, die im Flächennutzungsplan als landwirtschaftliche Fläche bzw. als öffentliche Grünfläche dargestellt ist, überplant. Die Stadt Freising, die in diesem Zusammenhang keine konkrete nachhaltige Störung ihrer Bauleitplanung vorträgt, wird insoweit in ihrer Planungshoheit nicht wesentlich beeinträchtigt. Die Stadt Freising selbst hat insoweit keine Rechtsverletzung geltend gemacht. Auf der betroffenen Fläche – die i. Ü. der FMG gehört – liegt

auch keine in einer rechtlichen Weise verfestigte eigene Planung der Stadt vor. Einer eigenen Planung stünde bereits die Lage der Fläche im Vorranggebiet Flughafenentwicklung entgegen. Auch die konkrete örtliche Situation der Fläche in unmittelbarer Nähe zum Flughafengelände – teilweise sogar als Enklave im Flughafengelände – sowie die Eigentumslage würden eigenständige Planungsabsichten erheblich erschweren. In der Historie hatte die Fläche bereits einen erheblichen Bezug zum Flughafen München. Bereits in der ursprünglichen Planfeststellung aus dem Jahr 1979 war die Fläche als Flughafengelände planfestgestellt worden und als Fläche für „Erweiterung Betriebsanlagen“ vorgesehen. Durch den 1. ÄPFB wurde die Fläche mangels damals feststellbaren Bedarfs wieder aus dem Flughafengelände herausgenommen, jedoch temporär fachplanerisch als Fläche für ein Bauzentrum ausgewiesen.

Der Forderung der Stadt Freising nach der im Flächennutzungsplan vorgesehenen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der westlichen Flughafengrenze und der Nordallee wurde durch eine Zusage der FMG und ergänzend durch eine entsprechende Auflage nachgekommen.

### **3.2.3 Bebauungspläne**

Die Bebauungspläne der Stadt Freising Nr. 88 und Nr. 88a werden durch das Vorhaben nicht berührt. Das Vorhaben wirkt sich nicht auf deren räumlichen Geltungsbereich aus und führt insoweit nicht zu Einschränkungen der Planungshoheit der Stadt Freising. Die Festsetzungen des Fachplans (Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung) beeinträchtigen auch im Hinblick auf die gemeinsame Grenzsituation nicht die Festsetzungen der Bebauungspläne.

Die von der Stadt Freising angemahnte abwägungsfehlerfreie Gestaltung bzw. Harmonisierung der Fachplanung mit den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 88a „Briefzentrum Freising“ im gemeinsamen Grenzbereich (Rechtsgedanke des § 2 Abs. 2 Satz 1 BauGB) wurde vorgenommen. Die Fachplanung sieht in diesem Bereich eine Eingrünung des Vorhabensgebiets durch eine doppelte Baumreihe vor. Diese ergänzt die im Bebauungsplan Nr. 88a vorgesehene Baumreihe und bewirkt somit eine erweiterte Eingrünung sowohl des Flughafengeländes als auch des Geländes des Briefzentrums, ohne sich auf die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 88a negativ auszuwirken. Die von der Stadt Freising geforderte konkrete Abstimmung der Eingrünung des Vorhabensgebietes mit der Grünordnung des Postver-

teilzentrums wird durch eine entsprechende Auflage sichergestellt. Die Schnittstellen der o. g. Planungen im Bereich des Kreisverkehrs werden bei der Ausführungsplanung des Straßenbauvorhabens ebenfalls aufeinander abgestimmt.

Auch im Grenzbereich der Fachplanung mit dem Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ findet keine negative Einwirkung der Fachplanung auf die Bauleitplanung statt. An ihrer Nordgrenze setzt die Fachplanung die vorhandene Eingrünung des NBB – hier durch eine doppelte Baumreihe – fort und vervollständigt diese bis hin zum Briefzentrum. Zugleich grenzt diese Eingrünung die sich räumlich anschließende, im Bebauungsplan Nr. 88 vorgesehene, Fläche für die Landwirtschaft vom Flughafengelände ab, ohne diese zu beschränken. Die FMG hat zugesagt, die Weiterführung des entlang des Flughafenzauns verlaufenden Fuß- und Radwegs auf das Flughafengelände zu gewährleisten. Auch entlang des weiteren gemeinsamen Grenzverlaufs von Fach- und Bauleitplanung südlich der Ortsstraße Freisinger Allee und entlang der Zentralallee sieht die Fachplanung eine Eingrünung durch eine doppelte Baumreihe vor, die weitgehend schon vorhanden ist bzw. an den Knoten West 0 angepasst wird. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 88 in diesem Bereich (Fläche für die Landwirtschaft / Grünfläche) wird dadurch nicht eingeschränkt.

### **3.2.4 Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung**

Nach § 38 BauGB sind auf Planfeststellungsverfahren von überörtlicher Bedeutung – wie hier eine Erweiterung des überörtlich bedeutsamen Flughafens München – die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird und städtebauliche Belange berücksichtigt werden. Ein Flächennutzungs- noch ein Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

Damit bei der Planfeststellung die städtebaulichen Belange angemessen berücksichtigt werden können, hat die FMG ihrem Antrag einen Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung (Plan Nr. I-02c) beigefügt, der einem Bebauungsplan nachgebildet und mit einem solchen vergleichbar ist. Der Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung enthält Festsetzungen mit städtebaulichem Gehalt. In diesem Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung wird die derzeit bereits existierende städtebauliche Linienstruktur des NBB aufgenommen und dadurch die bisherige Planungssituation nach Westen fortgesetzt. Er orientiert sich an den materiellen Grundsätzen des Bauplanungsrechts, insbesondere des BauGB und der Baunutzungsverordnung (BauN-



VO). Die Bestimmungen der BauNVO gelten nach Ziffer IV.5.1 PFB MUC entsprechend.

Der Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung enthält Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen und beinhaltet damit – verglichen mit § 30 BauGB – die Mindestfestsetzungen einer Bauleitplanung.

### **3.2.4.1 Art der baulichen Nutzung**

Bei entsprechender Anwendung der BauNVO kann der räumliche Geltungsbereich des Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung mit einem sonstigen Sondergebiet i. S. d. § 11 BauNVO verglichen werden. Das Sondergebiet dient, soweit bisher nicht nach Luftverkehrsgesetz festgestellte Flächen betroffen sind, der Erweiterung des Flughafens München (Flughafenanlage). Folgende Nutzungsarten werden planfestgestellt:

#### **3.2.4.1.1 Fläche „SF“ (Erweiterung) nördlich und südlich der Nordallee**

Hier sind bauliche Anlagen und Einrichtungen für sonstige Flughafendienste zulässig. Darunter sind alle diejenigen Einrichtungen und Anlagen zu verstehen, die erforderlich sind, um den Flughafen München ordnungsgemäß betreiben zu können. Es ist jeweils ein Bezug zur Flughafenanlage erforderlich. Sonstige Flughafendienste können den Bereichen Polizei und Sicherheitsdienst, Tankdienst, Borddienst, Flugsicherung, Mietwagen- bzw. Taxi-Service, Versorgung, Technik, Verwaltung und Mitarbeiter-Kantine zugeordnet werden, ohne dass dies abschließend ist. Als Beispiel für eine Einrichtung eines Flughafens, an die zur Zeit der Inbetriebnahme im Jahr 1992 noch nicht gedacht worden wäre, mag die mit der 97. ÄPG vom 05.05.2011 südlich der Nordallee zugelassene Hochbaufläche „SF“, die der Errichtung einer Kinderkrippe für Kinder von Flughafenmitarbeitern gewidmet ist, dienen. Zum Bereich Technik zählen u. a. Werkstätten und Kfz-Unterstellhallen der FMG bzw. deren Beauftragten. Die Flughafen-Technik-Dienste sind zuständig für den Unterhalt, die Wartung und Instandsetzung der im Besitz der FMG befindlichen Anlagen und Geräte. Hierfür werden Werkstätten, Zentrallager, Unterstellhallen, Tankstellen und Büroflächen, etwa für die Meldezentrale, benötigt. Bei den Anlagen und Einrichtungen der sonstigen Flughafendienste kommt es nicht darauf an, dass diese von der FMG

selbst betrieben werden. Vielfach stellt die FMG die dem Flughafenbetrieb dienenden Anlagen und Einrichtungen auch Servicepartnern zur Verfügung, etwa Parkplatzflächen den Mietwagenunternehmern, Werkstätten und Lagerflächen Handwerksbetrieben oder Dienstgebäude der Polizei.

#### **3.2.4.1.2 Fläche „PP“ nördlich der Nordallee**

Hier sind bauliche Anlagen und Einrichtungen für Parkpaletten einschließlich Parkservice-Einrichtungen zulässig.

#### **3.2.4.1.3 Sonstige Festsetzungen**

Daneben werden insbesondere örtliche Verkehrsflächen für den öffentlichen Straßenverkehr und Flächen für Pflanzgebote festgesetzt.

#### **3.2.4.2 Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung durch die Festsetzung von Bauflächen bzw. Baugrenzen, durch die zulässige Höhe der Gebäude in Meter und der zulässigen Größe der Baumasse in Mio. Kubikmeter bestimmt. Insoweit lehnen sich die Festsetzungen an § 16 BauNVO an.

Die Größe der vorgesehenen baulichen Anlagen ist insbesondere durch die festgesetzten höchstzulässigen Baumassen begrenzt. Die Lage der flächenmäßigen Ausdehnung der baulichen Anlagen wird durch die Baugrenzen (Hochbauflächen) bestimmt und zugleich begrenzt. Die zulässigen Gebäudehöhen orientieren sich einerseits an der Zweckbestimmung der einzelnen Teilflächen, im Wesentlichen aber an der vorgefundenen Situation. Insoweit werden bereits für den Bestand festgesetzte städtebauliche Vorgaben fortgesetzt und dadurch gewährleistet, dass das erweiterte NBB städtebaulich geordnet und strukturiert bebaut werden kann.

Bei der Höhenentwicklung wird im Bereich nördlich der Nordallee die auf der dort bestehenden Hochbaufläche „SF“ maximal zulässige Gebäudehöhe von 15 m (Ausnahme: das derzeit im Bau befindliche DFS-Gebäude mit 20 m) aufgenommen. Zum bestehenden Briefverteilzentrum fällt die Bebauungshöhe im Bereich der Hochbaufläche „PP“ auf 12 m ab und schafft somit einen fließenden Übergang zum dortigen Bestand. Die nördliche, zu den Flugbetriebsflächen des nördlichen Start- und Lan-

debahnsystems zeigende, Bebauungsgrenze wird fortgeführt. Südlich der Nordallee wird die südliche, zur Zentralallee zeigende, Bebauungskante der Hauptverwaltung der FMG und der für ein Flughafenhotel gewidmeten Hochbaufläche „PA“ aufgenommen und bis zur Öffentlichen Tankstelle West weiterentwickelt. Die Bebauungshöhe mit 22 m nimmt die zulässige Höhe der Hauptverwaltung der FMG und des Flughafenhotels auf. Im Bereich der Öffentlichen Tankstelle West wurde die zulässige Bauhöhe durch Einzeichnung einer Grenze für unterschiedliche zulässige Gebäudehöhen innerhalb einer Hochbaufläche (Roteintragung) durch das Luftamt auf 10 m begrenzt, um eine Abstufung zur westlich der Tankstelle beginnenden freien Landschaft zu erreichen. Damit wird einerseits zugleich auf die bestehende Tankstelle Rücksicht genommen und andererseits deren Erweiterung nach Süden nicht behindert. Durch diese Höhenentwicklung in diesem Bereich wird der Raum zur Zentralallee klar strukturiert und bildet mit den gegenüberliegenden Hangars ein städtebauliches und freiräumliches Gesamtbild. Entlang der Nordallee tritt die Bebauung hinter die doppelreihigen Baumreihen zurück und nimmt die wesentlichen Bebauungskanten der Bestandsgebäude auf.

Die für die fachplanerisch zugelassenen Hochbauflächen festgelegten Baumassen wurden entsprechend einer guten städtebaulichen Gesamtsituation dimensioniert. Die derzeit für die nördlich der Nordallee gelegene Hochbaufläche „SF“ fachplanerisch festgesetzte Baumasse von 770.000 m<sup>3</sup> wird um 180.000 m<sup>3</sup> auf 950.000 m<sup>3</sup> erhöht. Dies entspricht dem Verhältnis der Erweiterung der Hochbaufläche, d. h., das Verhältnis der überbaubaren Fläche zur Baufläche ändert sich im Vergleich zur gegenwärtigen Situation nicht. Für den Bereich der nördlich der Nordallee gelegenen Hochbaufläche „PP“ wird eine Baumasse von 300.000 m<sup>3</sup> vorgesehen. Dies entspricht bei der Flächengröße des Baufeldes einem Anteil der überbaubaren Fläche von 43%. Die derzeit für die südlich der Nordallee gelegene Hochbaufläche „SF“ festgesetzte Baumasse wird von 15.000 m<sup>3</sup> (für die Tankstelle West) auf 335.000 m<sup>3</sup> angehoben. Dies entspricht bei der Flächengröße des Baufeldes einem Anteil der überbaubaren Fläche von 23%.

### **3.2.5 Einwendungen der Stadt Freising**

Soweit den Einwendungen nicht durch Roteintragungen (Höhenentwicklung bei einer Hochbaufläche), Auflagen (bei der wegemäßigen Erschließung) und Hinweisen (z. B. Stellplatznachweis) nachgekommen wurde, werden diese zurückgewiesen.

### **3.2.5.1 Kommunale Bauleitpläne**

Durch die Überplanung des Flächennutzungsplans ist die Stadt Freising nicht erheblich in ihren Rechten beeinträchtigt.

Soweit sich die Stadt Freising rügt, die Planung berühre die Festsetzungen in ihren Bebauungsplänen Nr. 88 und Nr. 88a, konnte dies nach Überprüfung durch das Luftamt als unzutreffend festgestellt bzw. durch Festsetzung von Auflagen und Hinweisen ausgeräumt werden. Die FMG hat bei der Umsetzung der im Plan I-02c im Grenzbereich zum Bebauungsplan Nr. 88a vorgesehenen Pflanzgebote eine Abstimmung mit der Stadt Freising mit dem Ziel der Harmonisierung der Eingrünungsmaßnahmen herbeizuführen. Entsprechende Auflagen wurden für eine von der Stadt Freising geforderte Fuß- und Radwegverbindung sowie die Beachtung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 88a im Bereich des vorgesehenen Kreisverkehrs an der Einmündung der Ortsstraße Freisinger Allee in die Nordallee festgesetzt.

### **3.2.5.2 Städtebauliche Ordnung bzw. Plan der baulichen Anlagen mit Grünordnung (Plan Nr. I-02c)**

Soweit die Stadt Freising die Ungenauigkeit der im Plan Nr. I-02c festgesetzten Nutzungsmöglichkeiten und die beantragten Baumassen rügt und befürchtet, dass dadurch dem Entstehen von Konkurrenzflächen zu kommunalen Gewerbegebieten, insbesondere zum Bereich Einzelhandel, Vorschub geleistet werde, wird diese Befürchtung vom Luftamt nicht geteilt. Durch die Widmung der Hochbauflächen mit „SF“ bzw. „PP“ wird in ausreichendem Maß gewährleistet, dass hier nur Anlagen und Einrichtungen geschaffen werden können bzw. dürfen, die in den Anwendungsbereich des Luftverkehrsgesetzes fallen und damit – auch entsprechend der Rechtsprechung – mit der Flughafenanlage in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen bzw. luftfahrtaffinen Zwecken dienen. Insoweit kann nicht davon gesprochen werden, dass die Festsetzungen im Plan Nr. I-02c unverbindlich sind und die FMG eine gewisse „Narrenfreiheit“ besitzt.

Zwar ist das Argument der Stadt Freising zutreffend, dass die Festsetzungen in einem Bebauungsplan von der Detailschärfe und Festsetzungstiefe nicht mit dem Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung vergleichbar sind. Dies wird von der Rechtsordnung aber auch nicht gefordert, die die Anwendbarkeit der §§ 29 ff BauGB

ausdrücklich ausschließt und gleichzeitig festlegt, dass die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände Gegenstand der Planfeststellung sein kann (§ 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG). Begrenzt wird dieser sog. „Vorrang der Fachplanung“ allerdings dadurch – und damit soll die Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit möglichst gering gehalten werden –, dass eine Fachplanung nur durchgeführt werden kann, wenn das Erfordernis der Planrechtfertigung gegeben ist und die Zielvorgaben des jeweiligen Fachplanungsrechts eingehalten werden (hier: räumlich-funktionaler Zusammenhang mit einer Flughafenanlage). Das Luftamt ist einerseits rechtlich verpflichtet, die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes zu beachten. Andererseits ist das Luftamt auch nur sachlich zuständig, soweit der Anwendungsbereich des Luftverkehrsgesetzes eröffnet ist und nicht überschritten wird. Insoweit ist das Luftamt sehr darauf bedacht, im Rahmen einer luftrechtlichen Planfeststellung (§ 8 Abs. 1 LuftVG) ausschließlich solche Anlagen und Einrichtungen fachplanerisch zuzulassen, die Bestandteil einer Flughafenanlage sein müssen bzw. können.

Dies ist bei den von der FMG beabsichtigten Hochbauten, so wie diese in den Antragsunterlagen beschrieben und erläutert wurden, und im Erörterungstermin nochmals ausführlich erklärt wurden (Wortprotokoll Seite 18 ff), der Fall.

Klarzustellen ist in diesem Zusammenhang zu der im Erörterungstermin geführten Diskussion über die Zulässigkeit von Einzelhandel auf dem Flughafengelände, dass weder durch die Widmungszwecke „SF“ oder „PP“ auf der einen noch den Widmungszweck „PA“ (Passagierabfertigung) auf der anderen Seite ein Einzelhandel ausdrücklich ausgeschlossen oder zugelassen wird. Vielmehr kommt es jeweils auf den Zweck an, den eine Flughafenanlage zu erfüllen hat. So besitzt die als „Sonstige Flughafenanlage“ fachplanerisch zugelassene öffentliche Tankstelle West – das Vorhandensein einer öffentlichen Tankstelle wird bei einem internationalen Großflughafen u. a. von den Reisenden und Taxiunternehmern gefordert – ein Bistro und einen typischen Tankstellen-Shop, wie er von durchschnittlichen Tankstellenkunden erwartet und wie er bei anderen Tankstellen in der Fläche auch betrieben wird. In den Terminalgebäuden „PA“, in denen die Passagiere den Sicherheitsbereich betreten bzw. verlassen, befinden sich als Service für diese Reisenden Einzelhandelsgeschäfte, wie dies an allen internationalen Flughäfen üblich ist. Genauso kann es im Bereich eines Taxispeichers „SF“ als üblich, wenn nicht sogar angebracht erachtet werden, wenn den oft lange wartenden Taxiunternehmern dort ein überdachter War-

te- und Aufenthaltsraum zur Verfügung gestellt wird, in dem sie eventuell auch Getränke und Nahrungsmittel erwerben können. Umgekehrt bedeutet dies, dass ein Einzelhandel, der nicht mit dem Widmungszweck einer Flughafenanlage verbunden werden kann, an dieser Stelle fachplanungsrechtlich unzulässig ist. Bei der von der Stadt Freising im Erörterungstermin als Einzelhandelsstellen genannten Verkaufsstelle der Lufthansa (Ringeltaube) handelt es sich um keinen Einzelhandel im üblichen Sinn, weil diese nur Lufthansa- bzw. Flughafenmitarbeitern offen steht.

In ihrer Funktion als untere Bauaufsichtsbehörde ist es i. Ü. der Großen Kreisstadt Freising einerseits möglich im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens – soweit ein Sonderbau betroffen ist (Art. 57 Abs. 3 Satz 1 BayBO) – zu prüfen, ob eine fachplanerisch zulässige bauliche Anlage errichtet werden soll. Andererseits kann sie im Rahmen von bauaufsichtlichen Maßnahmen die Vereinbarkeit von verfahrensfreien baulichen Anlagen bzw. deren zulässige Nutzung allgemein mit den fachplanungsrechtlichen Vorgaben prüfen. Das Luftamt wird bei einer Beteiligung durch die Bauaufsichtsbehörde eine Entscheidung darüber treffen, ob bauliche Anlagen auf dem Flughafengelände bzw. deren Nutzung mit dem Fachplanungsrecht vereinbar sind oder nicht.

Das Luftamt erachtet die beantragten und festgesetzten Hochbauflächen „SF“ und „PP“ hinsichtlich der gesetzlichen Vorgaben auch als ausreichend konkret. Der hier verfahrensgegenständliche Tekturplan I-02c orientiert sich i. Ü. hinsichtlich der Festsetzungstechnik bzw. -methode am Plan der baulichen Anlagen mit Grünordnung, wie diese bereits in der Planfeststellung 1979 zur Anwendung gekommen ist und seitdem bei sämtlichen Änderungen des PFB MUC beibehalten wurde. Ergänzt werden die Festsetzungen des Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung durch die in Ziffer IV.5 PFB MUC aufgelisteten Auflagen, die eingangs die Bestimmungen der BauNVO als entsprechend geltend festlegen.

Auch der Umstand, dass z. B. durch die Festsetzung der erweiterten Hochbaufläche „SF“ nördlich der Nordallee noch nicht endgültig feststeht, wo genau z. B. die geplante Winterdiensthalle tatsächlich errichtet werden wird, ändert an dieser Einschätzung nichts. Insoweit muss ein Flughafen in der planfestgestellten Größenordnung – im Rahmen des jeweiligen Bedarfs – einen gewissen baulichen Spielraum besitzen, der auch Erweiterungen zulässt, um auf lange Zeit einen geordneten Betriebsablauf sicherstellen zu können.

Nach Ansicht des Luftamtes gewährleistet der Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung, so wie er festgestellt wurde und sich in der Vergangenheit bewährt hat, einerseits für den Flughafenbetreiber eine gewisse Flexibilität, um auf nicht immer absehbare betriebliche Erfordernisse reagieren zu können, andererseits verhindert er durch seine Festsetzungen zugleich, dass sich später bei notwendigen baulichen Erweiterungen ein städtebauliches Konglomerat entwickelt und durch konkrete Einzelentscheidungen (Salamitaktik) städtebauliche Belange letztendlich unter den Tisch fallen.

### **3.3 Naturschutz und Landschaftspflege**

Die Belange von Natur und Landschaft werden durch das Vorhaben angemessen berücksichtigt. Das Luftamt hat das planfestgestellte Vorhaben insbesondere am Maßstab folgender Vorschriften des Naturschutzes und der Landschaftspflege geprüft:

- Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, §§ 13 ff BNatSchG.
- „Natura 2000“ Gebietsschutz, §§ 31 ff BNatSchG.
- Besonderer Artenschutz, §§ 44 ff BNatSchG.

#### **3.3.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung wird beachtet. Unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen.

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs in Natur und Landschaft verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Nach § 15 Abs. 2 BNatSchG hat der Verursacher unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne werden in § 14 Abs. 1 BNatSchG definiert als Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Da die mit der Erweiterung des Nördlichen Bebauungsbands und der Neuordnung des Bauzentrums bewirkte Flächeninanspruchnahme zu Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen führt, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigen können, liegt ein Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG vor, der die Beachtung der in § 15 BNatSchG normierten Verursacherpflichten auslöst.

Die FMG hat deshalb für die Beurteilung des Eingriffs gemäß § 17 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgelegt, da der Eingriff auf Grund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll. Der mit dem Antrag vom 09.05.2012 vorgelegte LBP (Stand: 03.05.2012) wurde mit Änderungsantrag vom 03.12.2012 (LBP Stand: 22.11.2012) und Änderungsantrag vom 06.05.2013 (LBP Stand: 06.05.2013) geändert. Der LBP führt zusammenfassend aus, dass durch das Vorhaben ein schon heute temporär genutzter Bereich neu geordnet bzw. in das Flughafengelände einbezogen sowie die Verkehrserschließung verbessert wird. Dies bedingt Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere durch die Inanspruchnahme und Versiegelung von landwirtschaftlich genutzter Fläche. Der LBP umfasst neben der Bestandsdarstellung und -bewertung die Eingriffsbeurteilung, die Maßnahmenplanung sowie die Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich. Der Ausgleichsbedarf wurde anhand des Leitfadens zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen ermittelt. Zur Kompensation der Eingriffe werden in den Isarauen auf drei miteinander in Verbindung stehenden Flurstücken Frisch- und Magerwiesen entwickelt, magere Altgrasfluren optimiert, Neophyten bekämpft und standortgerechter Feuchtwald entwickelt. Auf Flächen innerhalb des Vogelschutzgebietes Freisinger Moos werden Wiesenbrüterlebensräume durch Entwicklung von artenreichen Magerwiesen, Anlage einer flachen Wiesenmulde sowie Erhalt der Offenlandschaft optimiert. Die Maßnahmen werden einem Ökoflächenpool der FMG entnommen, der im Rahmen eines Gesamtkonzepts mit der UNB abgestimmt wurde. Die Eingriffe in Natur und Landschaft können durch die Maßnahmen vollständig kompensiert werden, so dass die Eingriffs- /Ausgleichsbilanzierung ausgeglichen abschließt.

In der nunmehr vorliegenden (End-) Fassung sieht der LBP als Ausgleich für die Erhöhung des Versiegelungsgrades, verbunden mit Verlust von Boden sowie Beeinträchtigungen der Lebensräume für Tiere und Pflanzen einschließlich des Verlustes



an Wiesenbrüterkulisse im Bereich nördlich der Zentralallee Ausgleichsflächen in einem Umfang von 16,06 ha vor. Die Ausgleichsflächen liegen auf den Grundstücken Fl.Nr. 3087 (5,13 ha) Gemarkung Hallbergmoos, Fl.Nrn. 454 (3,47 ha), 1385 (0,40 ha), 1387 (4,73 ha) Gemarkung Pulling und Fl.Nr. 830 (2,33 ha) Gemarkung Giggenhausen. Die von der FMG durchzuführenden Maßnahmen sind in den festgestellten Plänen J-700, J-718 und J-719 und den ebenfalls festgestellten Maßnahmenblättern zeichnerisch und textlich dargestellt bzw. beschrieben.

In ihrer abschließenden Stellungnahme kommt die UNB zu dem Ergebnis, dass mit dem LBP, Stand: 06.05.2013, naturschutzfachlich Einverständnis besteht. Die HNB teilt dieses Ergebnis und betont ausdrücklich, dass die Flächen innerhalb des Vogelschutzgebietes Freisinger Moos besonders geeignete Kompensationsflächen für die wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel sind, für letztere Art sogar als bedeutende Teilfunktion in bestehenden Revieren.

Angesichts des Umstandes, dass der amtliche Naturschutz nach zweifacher „Nachbesserung“ seitens der FMG, was den Kompensationsfaktor betrifft, hinsichtlich der Anforderungen der Eingriffsregelung sein fachliches Einverständnis mitgeteilt hat und die Qualität der zum Eingriffsausgleich angebotenen Flächen bereits vorab grundsätzlich bestätigt wurde (mit der UNB abgestimmte, potenzielle Ökopool-Flächen), können die Ausführungen des Bund Naturschutz in Bayern e. V. so nicht nachvollzogen werden. In diesem Zusammenhang erachtet das Luftamt die fachlichen Einschätzungen der Naturschutzbehörden als fundiert und objektiv. Der Umstand, dass Flächen innerhalb eines Vogelschutzgebietes liegen, spricht allein nicht gegen deren Anrechnung als Ausgleichsflächen. Die Ansicht, dass dort der Staat bereits die Verpflichtung hat, das Vogelschutzgebiet in einen guten Zustand zu bringen, und insoweit die vorgesehenen Flächen nicht anerkannt werden können, beruht auf einer unzutreffenden rechtlichen Bewertung. Die staatliche Verpflichtung in den Schutzgebieten umfasst in erster Linie Erhaltungsmaßnahmen. Die der FMG aufgrund von § 15 Abs. 2 BNatSchG obliegenden Ausgleichsmaßnahmen gehen über solche Erhaltungsmaßnahmen weit hinaus. Die planfestgestellten Maßnahmen erfolgen auf Flächen, die rechtlich und tatsächlich aufwertungsfähig sind. Ein Konflikt mit den amtlichen Aufgaben bei der Pflege von Natura-2000-Gebieten besteht nicht. Die Flächen sind auch nicht bereits anderweitig als Ausgleichsflächen im Ökoflächenkataster des Bayerischen Landesamtes für Umwelt erfasst. Zwar wurden Teilflächen (rund 8.500 m<sup>2</sup>) des Grundstücks Fl.Nr. 1385 Gemarkung Pulling (Fläche:

75.532 m<sup>2</sup>) bereits als Ausgleichsfläche in Anspruch genommen. Die nunmehr hinzukommenden weiteren 4.000 m<sup>2</sup> Ausgleichsfläche auf diesem Grundstück (Plan J-701) überschneiden sich jedoch nicht mit diesen.

### **3.3.2                    Europäisches Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“**

Es ist keine Überprüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ durchzuführen, weil das Vorhaben einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen nicht geeignet ist, das Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen (§ 34 Abs. 1 BNatSchG).

Das Vorhabensgebiet liegt vollständig außerhalb des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“. Lediglich an der nordwestlichen Ecke grenzt der überplante Bereich über eine Strecke von rund 80 m unmittelbar an das Vogelschutzgebiet – dort: die südwestliche Ecke der Flughafenwiesen – an. In diesem Bereich handelt es sich um bereits planfestgestelltes Flughafengelände. Der übrige nördliche Grenzbereich, bei dem es sich überwiegend um neu planfestgestelltes Flughafengelände handelt, befindet sich in einer Entfernung von rund 70 m zum Vogelschutzgebiet. In diesem südwestlichen Bereich der Flughafenwiesen an der nördlichen Start-/Landebahn können – als wesentliche Gegenstände der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks des Vogelschutzgebiets – folgende relevante Vogelarten einschließlich ihrer Habitate betroffen sein: Feldlerche, Grauammer, Großer Brachvogel, Kiebitz und Wachtel.

Trotz der Lage des Vorhabensgebiets außerhalb des Vogelschutzgebietes kann jedoch dessen potenzieller Wirkraum von außen auf das Vogelschutzgebiet einwirken. Der Wirkraum bemisst sich nach der am weitesten reichenden möglichen Projektwirkung, hier also nach möglichen Störungen schutzzweckrelevanter Vogelarten mit hohen Effektdistanzen (z.B. beim Großen Brachvogel grundsätzlich bis 400 m).

Die FMG hat zu der Frage, ob durch das Vorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen verursacht werden können, eine Wirkungsprognose auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ vorgelegt und – basierend auf Forderungen der HNB und des

Bund Naturschutz in Bayern e. V. – eine Prüfung der Summationswirkung des Vorhabens im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben – einschließlich des Vorhabens „3. Start- und Landebahn am Flughafen München“ nachgereicht.

Diese sog. Natura 2000-Verträglichkeitsabschätzung kommt zu dem gutachterlichen Fazit, dass erhebliche Beeinträchtigungen sowohl der Erhaltungsziele als auch des Schutzzwecks des EU-Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ durch die Änderungsplanfeststellung und der damit verbundenen (Einzel-) Vorhaben in unmittelbarer Nachbarschaft zum Schutzgebiet ausgeschlossen werden können. Auch ist das Vorhaben im Zusammenhang mit anderen Vorhaben nicht geeignet, das Vogelschutzgebiet bzw. dessen Schutzzweck und Erhaltungsziele erheblich zu beeinträchtigen. Die vorhabensbedingt möglicherweise zu erwartenden Störungen können als unerheblich eingestuft werden. Die Natura 2000-Verträglichkeitsabschätzung befasst sich mit den baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens.

Zusätzliche baubedingte Beeinträchtigungen durch das Vorhaben werden nicht erwartet, da sich im Nordosten des Änderungsgebiets und damit in unmittelbarer Nachbarschaft zum Vogelschutzgebiet (im Bereich der Flughafenwiesen) aktuell bereits Baubetriebs-, Lager- und Containerabstellflächen mit entsprechendem Störungspotenzial befinden.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen, insbesondere durch die zu errichtenden Gebäude und deren Kulissenwirkung in das Vogelschutzgebiet hinein, sind ebenfalls nicht zu erwarten. Dies liegt einerseits an den Abständen von weit über 100 m (Bereich planfestgestelltes Flughafengelände) bzw. über 250 m (Bereich neu planfestgestelltes Flughafengelände) zu den bislang erfassten Brutrevieren bzw. den Abständen, die die Bodenbrüter zu Störquellen einhalten können. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, insbesondere im Zusammenhang mit der Erweiterung des DFS-Gebäudes nach Norden, dass die Bodenbrüter auf den Flughafenwiesen infolge der festzustellenden Gewöhnungseffekte im Umfeld bestehender Gebäude und Betriebsflächen mit vergleichbaren Störwirkungen auch deutlich unterhalb der sonst üblichen Effektdistanzen erfolgreich brüten. Gerade am Beispiel des benachbarten Vorhabens „Erweiterung DFS-Gebäude“, bei dem ebenfalls die befestigte Schnee-deponie vorgelagert ist, konnte der Nachweis erbracht werden, dass die relevanten Vogelarten auf den Flughafenwiesen von einem Vorhaben in dieser Lage nicht nen-

nenswert gestört werden, da hier überdurchschnittlich ausgeprägte Gewöhnungseffekte festzustellen sind.

Die betriebsbedingten Störungen, die nachteilige Wirkungen auf Bodenbrüter auf den benachbarte Flughafenwiesen mit sich bringen könnten, sind mit dem aktuell bereits bestehenden Störungspotenzial zu vergleichen und daher im vorliegenden Fall zu vernachlässigen. Da das Straßenverkehrsgeschehen vollständig außerhalb der Schutzgebietsflächen stattfindet, ist auch nicht mit betriebsbedingten Störungen durch den Straßenverkehr im Bereich des Vorhabensgebietes zu rechnen. Der geplante Kreisverkehr an der Nordallee und der zum Ausbau vorgesehene Knoten West 0 können schon aufgrund ihrer Entfernung zum Vogelschutzgebiet (530 m nach Süden, 700 m nach Norden) keine erheblichen Beeinträchtigungen bewirken. Gleiches gilt für die im Westen des Vorhabensgebietes vorgesehenen Parkeinrichtungen mit entsprechendem Verkehr. Außerdem ist insgesamt nur mit einer sehr geringen Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen und der Großteil der Störwirkungen wird durch die entstehenden Gebäude abgeschirmt.

In die Summationsprüfung wurden sämtliche mit dem Vorhaben möglicherweise zusammenwirkende andere FMG-Projekte – soweit diese von außen Wirkungen auf das Vogelschutzgebiet haben können – einbezogen und auf ihre baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Wirkungen auf relevante Vogelarten untersucht. Eine Prüfung der Summationswirkung im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Flächen des Vogelschutzgebietes durch einzelne der Vergleichsvorhaben war dagegen nicht veranlasst, weil durch das beantragte Vorhaben selbst weder vorübergehend noch dauerhaft Flächen des Vogelschutzgebietes in Anspruch genommen werden. Im einzelnen wurde auch hier festgestellt, dass sich die denkbaren, lediglich außerhalb des Vogelschutzgebietes auftretenden baubedingten Störungen durch das Vorhaben aufgrund der Vorbelastungen des Gebiets und der eingetretenen Gewöhnungseffekte nicht nachteilig auf das Vogelschutzgebiet auswirken können und auch im Zusammenwirken aller betrachteter Vorhaben baubedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes zu prognostizieren sind. Folglich kann auch der Beitrag, den diese allenfalls sehr geringen Störwirkungen in der Summation mit den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der 3. Start-/Landebahn leisten können, vernachlässigt werden. Die Zusatzbelastung des hier zur Planfeststellung beantragten Vorhabens bewegt sich mithin gegenüber den Beeinträchtigungen der 3. Start-/Landebahn in einem irrelevanten Bereich. Auch das Zusammenwirken der

anlagebedingten Kulissenwirkungen, die teilweise von den hier zu betrachtenden Vorhaben verursacht werden, führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets. Da das Straßenverkehrsgeschehen vollständig außerhalb der Schutzgebietsflächen stattfindet, ist auch nicht mit betriebsbedingten Störungen durch den Straßenverkehr im Vorhabensbereich zu rechnen.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. davon ausgeht, die Natura 2000-Verträglichkeitsabschätzung sei deshalb fehlerhaft, weil das Vorhaben Flächen in Anspruch nehme, die eigentlich zurückgebaut werden müssten (Fläche Bauzentrum), und damit das Erhaltungsziel „Erhaltung und Wiederherstellung der Bestände der genannten Vogelarten und deren Lebensräume (...)“ verletzt werde, übersieht er, dass dies nur innerhalb der festgesetzten Schutzgebietsgrenzen gelten kann, nicht aber für außerhalb liegende Flächen. Aus dem gleichen Grund kann auch aus dem nunmehr anerkannten Ausgleichsbedarf für das in Anspruch genommene Wiesenbrütergebiet an der Zentralallee, das i. Ü. südlich der mit einer Rückbauverpflichtung verbundenen Fläche des ehemals planfestgestellten Bauzentrums liegt, keine Beeinträchtigung des – an anderer Stelle ausgewiesenen Vogelschutzgebietes – hergeleitet werden.

### **3.3.3 Artenschutz**

Artenschutzrechtliche Verbote i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG werden durch das Vorhaben nicht erfüllt. Zu diesem Ergebnis kommt die von der FMG vorgelegte Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), der sich das Luftamt in Übereinstimmung mit der HNB anschließt.

Nach dieser Vorschrift ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),

- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG),
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG),

Von dem geplanten Vorhaben sind keine Pflanzenarten des Anhangs IVb der FFH-Richtlinie betroffen.

Bei den Tierarten des Anhangs IVa der FFH-Richtlinie kann bei der Zauneidechse unterstellt werden, dass aufgrund der ungünstigen Habitatbedingungen bzw. Vorbelastungen im Bereich des Planfeststellungsänderungsgebiets (hohes Störpotenzial, hoher Anteil versiegelter Flächen, Mangel an typischen Habitatbausteinen) keine Verbotstatbestände erfüllt werden. Die Art konnte im Gebiet bei mehreren Begehungen nicht nachgewiesen werden.

Wirkungen auf den Biber, dessen nächst gelegener Schwerpunktlebensraum in 250 m Entfernung von der Westgrenze des Änderungsgebiets an der Goldach („Ludwigskanal“) liegt, können mit Sicherheit ausgeschlossen werden, da zwischen dem Bibervorkommen und dem Vorhaben auch noch das Briefzentrum der Deutschen Post AG liegt. Unmittelbar im Vorhabensbereich kommen auch keine Fledermausquartiere vor und sind auch in der Umgebung nicht bekannt. Bau-, anlage- oder betriebsbedingte Wirkungen auf im Vorhabensgebiet jagende Fledermäuse sind nicht ersichtlich.

Einige europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie sind vorhabensbedingt teils direkt und teils indirekt betroffen. Die Vögel, die im Bereich des Änderungsgebiets direkt betroffen sein können, gehören gemäß den vorliegenden Erkenntnissen und den eigenen Gebietsbegehungen in erster Linie zu den häufigen bzw. ungefährdeten Arten (vorwiegend „Allerweltsarten“). Für diese Vögel sind weder Verbotstatbestände in Bezug auf die Fortpflanzungs- und Ruhestätten noch auf den Erhaltungszustand der lokalen Population zu erwarten. Unmittelbar im Vorhabensgebiet wurde keine bodenbrütende Vogelart nachgewiesen. Die hier unmittelbar betroffenen potenziellen Lebensräume (Wiesen-/Rasenflächen und Säume) sind aufgrund ihrer Flächengröße, ihres Zuschnitts sowie der umgebenden Nutzungen mit hohem Störungspotenzial (Parkplätze, Gebäude, Freiräume mit hoher Frequen-

rung durch Personen) für bodenbrütende Vogelarten nicht als Fortpflanzungs- und Ruhestätten geeignet. Individuenverluste werden vermieden, indem die Baumfällungen und Gehölzrodungen im Zeitraum von 1. Oktober bis 28. Februar und somit außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit dieser Vogelarten durchgeführt werden. Der Verlust von Gehölzlebensräumen im Änderungsgebiet kann von den betroffenen Vogelarten aufgrund des umfangreichen Vorkommens weiterer Gehölzstrukturen in der Umgebung verkraftet werden. Bei den Vogelarten, die im Umfeld des Vorhabens indirekt durch Störungen beeinflusst werden können, handelt es sich in den Bereichen außerhalb der Flughafenwiesen (im Bereich der nördlichen Start-/Landebahn) ebenfalls um Arten, für die Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können. Auf den benachbarten Flughafenwiesen, die im Nordosten unmittelbar an das Änderungsgebiet angrenzen, sind indirekt einige bodenbrütende Vogelarten betroffen. Diese Arten sind teils sehr störungsempfindlich und überwiegend in ihrem Bestand gefährdet (rückläufiger Bestandstrend, ungünstiger Erhaltungszustand). Dennoch kann unterstellt werden, dass es vorhabensbedingt zu keinen erheblichen Störungen im Sinne eines Verbotstatbestands kommt. Dies liegt einerseits an den bereits erwähnten großen Abständen zu den bislang erfassten Brutrevieren (über 250 m bei der Erweiterungsfläche, weit über 100 m vom bereits planfestgestelltem Flughafen Gelände, wobei hier noch die betonierte Schneedeponie vorgelagert ist), andererseits zeigen die Erfahrungen der letzten Jahre, dass die Bodenbrüter auf den Flughafenwiesen infolge der festzustellenden Gewöhnungseffekte im Umfeld bestehender Gebäude und Betriebsflächen mit vergleichbaren Störwirkungen erfolgreich brüten (vgl. hierzu die Ausführungen zum Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“).

Die HNB hat die Feststellungen der saP – teilweise nach ergänzenden Ausführungen der FMG zur Methodik – als nachvollziehbar erachtet. Die in diesem Zusammenhang vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. in aller Kürze aufgestellten, pauschalen Kritikpunkte sind zum Teil unzutreffend, zum Teil werden daraus nicht nachvollziehbare Schlussfolgerungen gezogen.

### **3.4 Wasserwirtschaft**

#### **3.4.1 Ständiges Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser**

Die im verfügenden Teil unter Ziffer A.I und Ziffer VI.1 (Ziffer V.6 PFB MUC) ausgesprochene Bewilligung beruht auf § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 14 WHG. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die Befristung beruht auf § 14 Abs. 2 WHG. Die durch die Errichtung der tiefgründenden Bauwerksteile der „Öffentlichen Tankstelle West“ und des „flughafenaffinen Gewerbes Büro / Dienstleistung“ im Bereich der Erweiterung Nördliches Bebauungsband, Neuordnung Bauzentrum verursachten Auswirkungen auf den Grundwasserstrom gelten nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG als Gewässerbenutzungen (Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind), die einer Erlaubnis oder Bewilligung bedürfen. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens (§ 12 Abs. 2 WHG) kann eine Bewilligung erteilt werden. Wie bereits bei den ins Grundwasser eindringenden Bauwerken des bestehenden Flughafens kann der FMG die Durchführung der o. g. Maßnahmen ohne eine gesicherte Rechtsstellung (§ 14 Abs. 1 Nr. 1 WHG) nicht zugemutet werden, ohne dafür ein Recht (§ 10 Abs. 1 WHG) zu erhalten. Die Gewässerbenutzung dient der Errichtung und dem Betrieb der o. g. Anlagen. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässeränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Betroffene Dritte i. S. d. § 11 Abs. 2 und § 14 Abs. 3 WHG, auf deren Rechte sich die Gewässerbenutzung nachteilig auswirken könnte, sind nicht vorhanden. Das Wasserwirtschaftsamt hat festgestellt, dass wegen der tiefgründenden Bauwerksteile der o. g. Anlagen mit keinem relevanten Aufstau oder einer anderen maßgeblichen Beeinträchtigung des Grundwasserabstroms zu rechnen ist. Eine Unter- und Umströmung der Bauwerksteile ist nach Fertigstellung gegeben. Die vom Wasserwirtschaftsamt vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden in den verfügenden Teil dieses Bescheids übernommen. Durch die „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den PFB MUC gelten auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen sowie die in Ziffer V.6.1.2 PFB MUC festgelegte Befristung zum 31.12.2040. Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt



begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

### **3.4.2 Niederschlagsentwässerung**

Die im verfügenden Teil unter Ziffer A.I und A.VI.2 (Ziffer V.28 PFB MUC) ausgesprochene widerrufliche gehobene Erlaubnis beruht auf § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 15 WHG. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die Befristung beruht auf § 14 Abs. 2 WHG. Das gezielte Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser von Dachflächen in den Untergrund und damit in das Grundwasser stellt eine Benutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, die einer Erlaubnis bedarf. Die Niederschlagswasser-Freistellungsverordnung (NVFreiV) ist nicht anwendbar, da bei dem Vorhaben befestigte Flächen von über 1.000 m<sup>2</sup> pro Versickerungsanlage angeschlossen werden. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens (§ 12 Abs. 2 WHG) konnte eine gehobene Erlaubnis erteilt werden. Das öffentliche Interesse an der Erteilung einer gehobenen Erlaubnis wird bejaht (§ 15 Abs. 1 WHG), da die Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser von befestigten Flächen in das Grundwasser die durch die Versiegelung verhinderte Grundwasserneubildung ausgleicht. Es ist grundsätzlich anzustreben, von befestigten Flächen stammendes Niederschlagswasser wieder vor Ort zu versickern, § 55 Abs. 2 WHG. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässeränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen wurden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Durch die „Einbettung“ des neu ausgesprochenen Wasserrechtes in den PFB MUC gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen sowie die in Ziffer V PFB MUC festgelegte allgemeine Befristung zum 31.12.2030. Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die zu errichtenden Straßen und Verkehrsflächen werden nach Planung über die Regenwasserkanalisation entwässert. Das hier anfallende Wasser wird über das Regenklärbecken Nordwest in den Entwässerungsgraben Nord eingeleitet. Die zu-

sätzlich angeschlossenen Verkehrsflächen bedingen keine Änderung der bisher in Ziffer V.1 PFB MUC genehmigten Einleitung von Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer.

### **3.4.3 Einvernehmen der Wasserrechtsbehörde**

Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der zuständigen Wasserbehörde – hier das Landratsamt Freising (Art. 63 Abs. 1 Satz 2 BayWG) – liegt hinsichtlich der Bewilligung und der beschränkten Erlaubnis vor.

### **3.5 Verkehrliche Erschließung**

Bei den im Zusammenhang mit der Erweiterung des NBB geplanten verkehrlichen Erschließungsmaßnahmen handelt es sich ausschließlich um den Bau bzw. die Erüchtigung von Privatstraßen der FMG. Straßenrechtliche Entscheidungen sind somit nicht zu treffen. Der Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung sieht im Bereich der zu bauenden Privatstraßen örtliche Verkehrsflächen Straßenverkehr (öffentlich) vor, innerhalb derer die Errichtung von Straßen und ebenerdigen Parkplätzen zulässig ist. Dabei ist der Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung so zu verstehen, dass die darauf eingezeichneten Straßen nur beispielhaft dargestellt sind, sich bei der Ausführungsplanung aber noch Änderungen ergeben können. Die Flächen, auf denen die Privatstraßen gebaut werden sollen, sind bereits bestandskräftig durch den bestehenden Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung festgestellt worden. Insoweit ist eine Neuausweisung dieser Flächen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und bedarf keiner weiteren Prüfung.

Diese Straßenbaumaßnahmen dienen ausschließlich der besseren Erschließung des westlichen Flughafengeländes über die Zentralallee an die Bundesautobahn A 92 sowie über den Kreisverkehr am Anschluss der Nordallee an die Ortsstraße Freisinger Allee. Für diesen Zweck sind sie ausweislich der Antrags- und Verfahrensunterlagen geeignet. Die alternative Forderung der Gemeinde Hallbergmoos nach einer Verbesserung der Verkehrssituation um den Flughafen ist nicht Verfahrensgegenstand.

Für die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere den Bau des Knotens West 0 und den Kreisverkehr an der Einmündung der Nordallee in die Ortsstraße Freisinger Al-

lee wurde das Einvernehmen mit den Straßenbaulasträgern der angrenzenden öffentlichen Straßen eingeholt bzw. es liegt ein Einverständnis vor.

Derzeit noch offene Fragen werden durch die Festsetzung von Maßgaben und durch Hinweise im verfügbaren Teil geregelt.

Soweit sich der Verkehrsclub Deutschland / Kreisverband Freising e.V. (VCD) – neben allgemein-politischen Forderungen nach einer nachhaltigen Verkehrspolitik und zu Bedarfsfragen – konkret gegen den Bau des Knotens West 0 wendet, wird diese Einwendung zurückgewiesen. Mit dem Ausbau des Knotens West 0 zu einem Vollanschluss wird die Anbindung des NBB mit seinen Erweiterungen in alle Richtungen der Zentralallee sowie die ergänzende Anbindung der Wartungsallee (Luftfrachtterminal; Wartungshallen – sog. südliches Baugebiet (SBB)) an die Zentralallee erreicht. Zugleich stellt der Knoten West 0 eine zweite, redundante Außenanbindung von Fracht und Wartung dar, die allein schon aus betrieblichen Erwägungen sinnvoll ist. Auf Grund der prognostizierten Verkehrsmengen ist zu erwarten, dass der Knoten West 1, der sich zunehmend als Unfallschwerpunkt herausstellt, mittelfristig den Verkehr nicht mehr bewältigen kann. Durch zwei in alle Richtungen nutzbare Anschlüsse des NBB und des SBB an die Zentralallee werden zusätzlich Umwege vermieden.

Soweit der VCD einen Ausbau des ÖPNV fordert, um einen möglichst hohen ÖPNV-Anteil am Modal-Split zu erreichen, sowie eine Verbesserung der Umsteigesituation von S-Bahn zu Buslinie 635 im Bereich des S-Bahn-Haltepunktes Besucherpark (und umgekehrt) fordert, ist dies nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die FMG hat darauf hingewiesen, dass der ÖPNV-Anteil zum Flughafen München mit 38% im Vergleich zu anderen deutschen Verkehrsflughäfen einen Spitzenplatz bedeutet. Im Erörterungstermin konnte zwischen VCD und FMG Übereinstimmung darin erzielt werden, dass beide Seiten der Verbesserung des ÖPNV-Angebots positiv gegenüberstehen.

### **3.6 Grundeigentum**

Sämtliche Vorhabens- und Ausgleichsflächen befinden sich im Eigentum der FMG. Die eingegangenen Einwendungen bzw. Stellungnahmen befassen sich nicht mit eigentumsrechtlichen Gesichtspunkten.

### **3.7 Sonstiges**

#### **3.7.1 Hindernisfreiheit und Schutz von Flugsicherungseinrichtungen**

Dem Vorhaben stehen Gesichtspunkte der Hindernisfreiheit und des Schutzes von Flugsicherungseinrichtungen nicht grundsätzlich entgegen. Weder die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) noch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) haben insoweit durchgreifende Bedenken erhoben. Eine tatsächliche Aussage kann jedoch nach der Natur der Sache erst im Rahmen der Zulassung eines konkreten (Einzel-) Bauvorhabens getroffen werden.

Die Vorhabensfläche liegt im Bauschutzbereich des Flughafens München. Die einzelnen Bauvorhaben bedürfen nach § 12 LuftVG einer luftrechtlichen Zustimmung durch das Luftamt. Die Entscheidung erfolgt aufgrund einer gutachtlichen Stellungnahme der DFS.

Die Vorhabensfläche liegt im Anlagenschutzbereich von Flugsicherungseinrichtungen. Je nach Verortung, Dimensionierung und Gestaltung von Bauvorhaben besteht daher die Möglichkeit der Störung dieser Einrichtungen. Konkrete Bauvorhaben und bauliche Veränderungen in diesem Gebiet bedürfen daher nach § 18a LuftVG der Vorlage beim BAF.

#### **3.7.2 Bodenschutz**

Regelungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes stehen der Inanspruchnahme von Boden durch das Vorhaben nicht entgegen. Der in § 1 Satz 3 BBodSchG enthaltene Programmsatz, Einwirkungen auf den Boden so weit wie möglich zu vermeiden, fließt spezialgesetzlich durch das in § 8 Abs. Satz 2 LuftVG normierte Abwägungsgebot in das Planfeststellungsverfahren ein. Da die Böden im Vorhabensgebiet bereits anthropogen überprägt und durch neue Bodenschichten aufgebaut und verdichtet wurden, sind die Böden als gering bedeutsam anzusehen. Die weiteren unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch dauerhafte Flächeninanspruchnahmen und damit verbundenen Versiegelungen werden jedoch auf der Grundlage des LBP ausgeglichen. Durch die festgestellte maximal zulässige Höhenentwicklung wird die zu versiegelnde Fläche möglichst gering gehalten. Das auf den künftigen Gebäuden gesammelte Niederschlagswasser wird vor Ort versickert.

Soweit bei der Umsetzung des Vorhabens schädliche Bodenverunreinigungen zu Tage treten sollten, wird die FMG verpflichtet, das für den Vollzug des Bodenschutzrechts zuständige Landratsamt Freising zu verständigen (Art. 10 Abs. 2 Bay-BodSchG). Insoweit regeln Vorschriften über Bau, Änderung, Unterhaltung und Betrieb von Verkehrswegen oder Vorschriften, die den Verkehr regeln, Einwirkungen auf den Boden nicht (§ 3 Abs. 1 Nr. 8 BBodSchG).

### **3.7.3 Belange der Deutschen Bahn AG**

Das Vorhaben ist mit den von der Deutschen Bahn AG vertretenen öffentlichen Belangen vereinbar.

Durch den Ausbau des Knotens West 0 zu einem Vollknoten ist der Bau einer Straßenbrücke über die Bahnstrecke Nr. 5556 / München Johanneskirchen – München Flughafen Terminal erforderlich. Für diese von der FMG geplante Überführung der Bahnstrecke Nr. 5556 bedarf es keiner Gestattung nach Eisenbahnrecht. Nach § 4 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz hat die Bahn die Kreuzung zu dulden. Die FMG hat die verkehrlichen und betrieblichen Belange der Bahn angemessen zu berücksichtigen.

Die von der Deutschen Bahn AG insoweit bevollmächtigte DB Services Immobilien GmbH hat dem Vorhaben zugestimmt, wenn im Einzelnen genannte Hinweise beachtet und Forderungen erfüllt werden. Diese wurden vollinhaltlich in den verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses übernommen und sind von der FMG zu beachten.

### **3.7.4 S-Bahn-Haltepunkt im Bereich des Knotens West 0**

Ein S-Bahn-Haltepunkt im Bereich des Knotens West 0 ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Eine derartige Änderung an der Bahnstrecke Nr. 5556 München Johanneskirchen – München Flughafen Terminal würde i. Ü. im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes liegen. In der Gesamtstellungnahme der Deutschen Bahn AG wird ausführlich auf die beim Bau des Knotens West 0, der auch eine Überbrückung des Gleiskörpers vorsieht, zu beachtenden bahnbezogenen Besonderheiten eingegangen, jedoch kein (eventuell geplanter) S-Bahn-Haltepunkt in diesem Bereich erwähnt.

Der vorgesehene Ausbau des Knotens West 0 zu einem Vollknoten einschließlich der Überbrückung der Bahntrasse beeinträchtigt nicht das derzeit von der Deutschen Bahn AG betriebene Vorhaben „Überwerfungsbauwerk München Flughafen West“.

Soweit die Gemeinde Hallbergmoos vorträgt, dass ein S-Bahn-Haltepunkt im Bereich des Knotens West 0 „Parkzentrum West“ den Wunsch der Gemeinde nach einem zweiten S-Bahn-Haltepunkt im Gemeindegebiet in Höhe des außerhalb des Flughafengeländes liegenden Munich Airport Business Park gefährden würde, kann dies deshalb nicht in diesem Planfeststellungsverfahren bewältigt werden. Der Ausbau des Knotens West 0 ist unabhängig von einem S-Bahn-Haltepunkt in diesem Bereich geplant. Ein Vollknoten West 0 und ein S-Bahn-Haltepunkt schließen sich einerseits nicht aus, sind aber andererseits auch jeweils unabhängig voneinander denkbar. D. h., ein weiterer S-Bahn-Haltepunkt wäre auch ohne den Knoten West 0 möglich, weil beide Verkehre – einmal der ÖPNV und einmal der Straßenverkehr – unabhängig voneinander denkbar sind. Für den Fall des Baus eines weiteren S-Bahn-Haltespunktes im Bereich des Knotens West 0 ist es jedoch sowohl der Stadt Freising als auch der FMG wichtig, dass dann eine fußläufige Verbindung vom Haltepunkt zum NBB geschaffen wird.

### **3.7.5 Jagdrechtliche Belange**

Jagdrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Vorhabensfläche selbst ist aus Sicht des Bayerischen Jagdverbands nicht von Belang. Die im LBP vorgesehenen Ausgleichsflächen in bzw. an den Isarauen sind vor allem für das dort vorkommende Rotwild (ausgewiesenes Rotwildgebiet) wichtig. Dabei kommt der LBP z. B. mit der im Rahmen der Herstellungspflege vorgesehenen Anlage von Frischwiesen oder der Bekämpfung der Goldrute den Vorstellungen des Verbands entgegen. Seitens der FMG wurde mitgeteilt, dass die vorgesehene Umwandlung eines einzelnen Wildackers in eine Frischwiese nicht mit einer Verschlechterung der Lebensbedingungen für das Rotwild verbunden ist.

#### **IV Zusammenfassende Würdigung / Gesamtabwägung**

Dem Antrag der FMG konnte unter Anordnung der sich aus dem verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ergebenden Regelungen und Nebenbestimmungen entsprochen werden. Nach einer umfangreichen Überprüfung und Abwägung der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen gegen die hiervon berührten öffentlichen und privaten Belange kommt das Luftamt auch in der Gesamtschau zu dem Ergebnis, dass die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen.

Das Vorhaben dient der Befriedigung des Bedarfs des Verkehrsflughafens München an landseitigen Kapazitäten im Bereich der sonstigen Flughafendienste. Zur Sicherung seiner Funktion als internationales Drehkreuz von europäischem Rang ist es erforderlich, dass der Flughafen München auch im Bereich seiner landseitigen Kapazitäten leistungsfähig und bedarfsgerecht ausgebaut wird. Somit besteht – wie für den Verkehrsflughafen München selbst – ein öffentliches Interesse an dem Vorhaben. Das Vorhaben ist vernünftigerweise geboten. Änderungen des Flugbetriebs sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Öffentlich-rechtliche Belange – insbesondere kommunale, städtebauliche, naturschutzrechtliche und wasserrechtliche –, sowie private Belange – insbesondere eigentumsrechtliche – stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Besondere Bedeutung hatte für das Luftamt dabei, dass zwar die Planungshoheit der Stadt Freising berührt wird, allerdings konkrete Planungen der Stadt nicht beeinträchtigt werden. I. Ü. wird mit der Planung das städtebauliche Gesamtkonzept des Flughafens München aufgegriffen und fortgesetzt.

#### **D Sofortige Vollziehung**

Dieser Planfeststellungsbeschluss hat die Änderung eines Flughafens zum Gegenstand. Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat daher nach § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO).

## **E                      Kosten**

Eine Planfeststellung nach § 8 LuftVG ist kostenpflichtig (§ 1 Abs. 1 LuftKostV). Die Kosten setzen sich aus Gebühren und Auslagen zusammen.

Kostenschuldnerin ist die FMG, weil die FMG die Amtshandlung veranlasst hat, bzw. weil diese zu Gunsten der FMG vorgenommen wird (§ 1 Abs. 2 LuftKostV i. V. m. § 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG).

Die Höhe der Gebühren ergibt sich aus § 2 LuftKostV i. V. m. dem Gebührenverzeichnis zur LuftKostV und § 9 VwKostG. Die Auslagen werden nach § 3 LuftKostV i. V. m. § 10 VwKostG erhoben.

Die Höhe der Gebühren und Auslagen wird gesondert festgesetzt.

## **F                      Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid kann Klage erhoben werden. Die Klage muss schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheids beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 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 sechs 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 beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.



Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinn des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Bescheid hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Bescheid nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheids gestellt und begründet werden. § 58 VwGO gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Bescheid Beschwerde 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 Beschwerde 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 Gebührevorschuss zu entrichten.

Schrödinger  
Regierungsdirektor