



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Empfangsbekanntnis
Flughafen München GmbH
Konzerneinheit Recht
Nordallee 25
85356 München-Flughafen

Bearbeitet von Herrn Schrödinger	Telefon +49 (89) 2176-2375	Zimmer 1414	E-Mail luftamt@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom 06.09. u. 15.12.2017	Unser Geschäftszeichen 25-33-3721-MUC-5-17-128	München, 02.02.2018

Verkehrsflughafen München; Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West)

Anlagen:

- 1 Satz Planunterlagen
- 1 Empfangsbekanntnis

- bitte ausgefüllt zurück -

Auf den Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 06.09.2017 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gemäß § 8 Abs. 1 Satz 5 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl I S. 698), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 11 Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808), i. V. m. Art. 74 Abs. 6 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) vom 23.12.1976, zuletzt geändert durch Art. 9a Abs. 1 Gesetz vom 22.12.2015 (GVBl S. 458), zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98-1, zuletzt geändert durch Plangenehmigung vom 14.08.2017 (127. ÄPG), Az. 25-33-3721-MUC-2-17-127, folgenden

Dienstgebäude
Maximilianstraße 39
80538 München

U4/U5 Lehel
Tram 16/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0

Telefax
+49 (89) 2176-2914

E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de

Internet
www.regierung-oberbayern.de



128. Änderungsbescheid – Plangenehmigung:
(128. ÄPG)

A **Verfügender Teil**

I **Genehmigung des Plans**

Der Plan zur Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee im Bereich der sog. AirSite West auf dem Gelände des Flughafens München wird nach Maßgabe der zusammen mit dem Antrag eingereichten bzw. nachgereichten Unterlagen, nach Maßgabe der in Ziffer A.VI erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis, nach Maßgabe der in den Ziffern A.II und A.III bezeichneten Plänen, Maßnahmenblättern und Verzeichnissen sowie nach Maßgabe der in Ziffern A.IV und A.V verfügten Nebenbestimmungen und Hinweisen zugelassen.

Es wird folgende wasserrechtliche gehobene Erlaubnis erteilt:

- Gehobene Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 15 WHG zum Einleiten von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser aus den Dachflächen im Bereich südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West) in den Untergrund bzw. das Grundwasser nach Maßgabe des in Ziffer A.VI bezeichneten Umfangs und den dort genannten Inhalts- und Nebenbestimmungen.
(Ziffer V.28 PFB MUC)

Damit wird der Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (PFB MUC) wie folgt geändert:

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

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

- Tektur zu Plan I-02c Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West) vom 27.04.2017, M 1 : 5.000

- J-727 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Oberdingermoos vom 27.04.2017, M 1 : 1.000
 - Zu Plan J-727:
Maßnahmenblatt J-727-A-1 vom 18.04.2017, Stand: 27.11.2017

- J-728 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Hallbergmoos vom 27.04.2017, M 1 : 1.000
 - Zu Plan J-728:
Maßnahmenblatt J-728-A-2 vom 18.04.2017, Stand: 27.11.2017

- J-729 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Oberding vom 27.04.2017, M 1 : 1.000
 - Zu Plan J-729:
Maßnahmenblatt J-729-A-3 vom 18.04.2017, Stand: 27.11.2017

- J-730 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Zolling vom 27.04.2017, M 1 : 1.000
 - Zu Plan J-730:
Maßnahmenblatt J-730-E-4 vom 18.04.2017, Stand: 27.11.2017

- J-731 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Pulling - Isarauen vom 27.04.2017, M 1 : 1.000
 - Zu Plan J-731:
 - Maßnahmenblatt J-731-A-5 vom 18.04.2017, Stand: 27.11.2017
- Grunderwerbsverzeichnisse Gemeinde Oberding, Gemarkung Oberding, Fl.Nr. 4969/3 und 5795/12.
- Grunderwerbsverzeichnis Gemeinde Hallbergmoos, Gemarkung Hallbergmoos, Fl.Nr. 709.
- Grunderwerbsverzeichnis Gemeinde Zolling, Gemarkung Zolling, Fl.Nr. 154.
- Grunderwerbsverzeichnis Stadt Freising, Gemarkung Pulling, Fl.Nr. 1385.

III Änderung in Abschnitt I (Feststellung der Pläne für den Flughafen München) Ziffer D 1a/F 6.1a (Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung) PFB MUC

In Ziffer D1a/F 6.1a PFB MUC wird folgender Plan eingefügt:

- Tektur zu Plan D1a/F 6.1a – 124b (Lageplan der Entwässerung), Neuordnung der Bebauungsstruktur, südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West) vom 27.04.2017, M 1 : 5.000.

IV Änderungen in Abschnitt IV (Auflagen, Maßgaben, Hinweise zur Planfeststellung) Ziffer 5 (Plan der baulichen Anlagen (Plan I-02)) PFB MUC

In Ziffer IV.5 PFB MUC wird folgende Ziffer 5.16 angefügt:

„Bei der Errichtung und dem Betrieb der im Plan „Tektur zu Plan I-02c Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West) vom 27.04.2017, M 1 : 5.000“ planungsrechtlich zugelassenen Hochbauten sind folgende Nutzungszwecke auf den dort festgesetzten Hochbauflächen „SF“ nicht zulässig:

- Großflächiger Konsumgüterhandel (Baumärkte, Elektronikmärkte, etc.).
- Großflächiger Lebensmittelhandel (> 1.000 m²).

- Shopping-Center & Factory Outlets.
- Industrielle Produktionsanlagen.
- Flagship-Stores internationaler Modeketten.
- Freizeit- und Health-Angebote mit einem regionalen Vermarktungsansatz.
- Großflächiger Warenumsatz (Speditionsgewerbe).“

V Änderungen in Abschnitt IV (Auflagen, Maßgaben, Hinweise zur Planfeststellung) Ziffer 14.30 (Erweiterung Nördliches Bebauungsband, Neuordnung Bauzentrum) PFB MUC

1 Änderung in Ziffer IV.30.5. (Bodenschutz und Altlasten) PFB MUC

Ziffer 14.30.5.2 erhält folgende Fassung:

„Das Flughafenareal gehört zu den Flächen im Landkreis Freising, auf denen geogen erhöhte Arsenwerte vorkommen können.

Insoweit ist die Handlungshilfe des Landesamtes für Umwelt (LfU) zum Umgang mit geogen arsenbelasteten Böden (Stand: August 2014) [http://www.lfu.bayern.de/boden/geogene_belastungen/arsen_geogen/index.htm.] zu beachten und umzusetzen.“

Es wird folgende Ziffer 14.30.5.3 eingefügt:

„Anfallender überschüssiger Oberboden ist in geeigneter Weise zu entsorgen.“

2 Einfügung in Ziffer IV.14.30.9 in den PFB MUC

In 14.30 PFB MUC wird folgende Ziffer 14.30.9 eingefügt:

- | | |
|-------------|---|
| "14.30.9 | Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee – AirSite West – (128. ÄPG). |
| 14.30.9.1 | Anforderungen des Naturschutzes |
| 14.30.9.1.1 | Der Landschaftspflegerische Begleitplan „Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West)“, Grünplan GmbH, Stand: 27.11.2017, ist |

zu beachten. Insbesondere sind die darin genannten Maßnahmen zur Vermeidung / Minderung umzusetzen.

- 14.30.9.1.2 Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände in Bezug auf Arten der Avifauna dürfen Bäume und Gehölze nur außerhalb der Brutzeit (01.03. bis einschließlich 30.09.) gefällt, zurückgeschnitten oder entfernt werden.
- 14.30.9.1.3 An geeigneten Stellen sind zwei Vogelnistkästen für den Haussperling anzubringen. Die Anbringung der Nistkästen hat vor Schädigung der bestehenden Lebensstätten und in jedem Fall vor Beginn der Brutzeit (01.03.) zu erfolgen. Ort und Zeitpunkt der Anbringung der Vogelnistkästen sind vor Durchführung der Maßnahme der HNB anzuzeigen (karl-heinz.hoffmann@reg-ob.bayern.de).
- 14.30.9.1.4 Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sind abzubrechende Bestandsgebäude vor dem Abriss von einem Fledermausexperten dahingehend zu untersuchen, ob sich in der Zwischenzeit (im Gegensatz zum derzeitigen Zustand) Fledermäuse angesiedelt haben.
- Die Ergebnisse der Untersuchung sind der UNB Freising schriftlich mitzuteilen. Bei einem Vorkommen von Fledermäusen sind in Abstimmung mit der HNB und der UNB Freising weitere Maßnahmen (z. B. Festlegung eines zeitlichen Rahmens für Abrissarbeiten, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, o. a.) festzulegen.
- Die Abrissarbeiten sind des Weiteren von einem Fledermausexperten zu begleiten.
- Bei Betroffenheit von Fledermäusen während der Bauphase sind in Abstimmung mit der HNB und der UNB Freising geeignete Vermeidungsmaßnahmen z.B. zur Regelung der Bauzeit und Anlage von Ersatzquartieren zu ergreifen.

- 14.30.9.1.5 Baustelleneinrichtungsflächen sind auf den jeweiligen Bauflächen bzw. benachbarten Bauflächen, jedoch außerhalb von Grünflächen auszuweisen.
- 14.30.9.1.6 Anfallendes Erdmaterial (Oberbodenaushub) ist abzutransportieren und fachgerecht zu entsorgen. Alternativ kann das Material, nach vorangehender Rücksprache mit der jeweils örtlich zuständigen UNB, auch auf landwirtschaftlichen Flächen, außerhalb von Schutzgebieten aufgebracht werden.
- 14.30.9.1.7 Für Pflanzungen und Ansaaten ist autochthones (gebietsheimisches) Pflanz- und Saatgut der Herkunftsregion 16 „Unterbayerische Hügel- und Plattenregion“ zu verwenden.
- 14.30.9.1.8 Für die Herstellung der Ausgleichsflächen gilt Folgendes:
- Die Baufeldfreimachung (Rodung von Gehölzen, Abtrag von Oberboden) hat im Winterhalbjahr (01.10. bis 28./29.02.) zu erfolgen, Ansaaten im Frühjahr.
- Ausgleichsflächen sind entsprechend dem jeweiligen Pflege- und Entwicklungskonzept anzulegen, fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.
- Die Fertigstellung der Ausgleichsflächen ist der jeweils örtlich zuständigen UNB anzuzeigen.
- 14.30.9.2 Verkehrliche Belange
- 14.30.9.2.1 Bei der Anbindung des Knotens West 0 an die Zentralallee ist dieser ausreichend leistungsfähig zu gestalten. Insbesondere ist darauf zu achten, dass sich keine Rückstaus auf die Zentralallee (einschl. St 2584) und der Knotenpunkte mit der B 301 ergeben.

14.30.9.2.2 Hinweise zu den Verkehrsknoten B 301 / Freisinger Allee, Anschlussstelle Hallbergmoos Nord / B 301 und Anschlussstelle Hallbergmoos Süd / B 301:

Die FMG hat Folgendes erklärt bzw. zugesichert:

„Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung [gemeint ist die schalltechnische Untersuchung über die Lärmauswirkungen infolge der zusätzlichen Erschließungsverkehre auf der B 301 und der Freisinger Allee, Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 18.01.2018] sind bereits vor dem vierstreifigen Ausbau der B 301 interimistische Optimierungsmaßnahmen erforderlich, um eine ausreichende Verkehrsqualität bzw. Leistungsfähigkeit sicherzustellen. Namentlich handelt es sich dabei um die Errichtung und den koordinierten Betrieb von Lichtsignalanlagen sowie um Fahrspuraufteilungen an den Knotenzufahrten an der Freisinger Allee und der Anschlussstelle Hallbergmoos. Zeitpunkt und Umfang der Realisierung dieser Optimierungsmaßnahmen werden daher in Abhängigkeit von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung von den zuständigen Straßenbaulastträgern, d. h. dem Staatlichen Bauamt Freising als Vertreter des Bundes für die B 301 und der Stadt Freising für die Freisinger Allee bestimmt. Die Planung dieser Maßnahmen obliegt ebenso den zuständigen Trägern der Straßenbaulast.

Die FMG wird die Kosten für die Planung und Umsetzung der o.g. Optimierungsmaßnahmen tragen..“

14.30.9.3 Hinweise zu §§ 12 und 18a LuftVG

Im Baugenehmigungsverfahren bzw. im Vorfeld der Errichtung verfahrensfreier baulicher Anlagen ist das Luftamt Südbayern zwecks Prüfung der Hindernisfreiheit (§ 12 LuftVG) bzw. zwecks Unterrichtung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (§ 18a LuftVG) zu beteiligen.

-

2. Ziffer 28.3.2 erhält folgende Fassung:

„28.3.2 Die Sohle der Entwässerungsmulden muss mindestens 1 m über dem mittleren Hochwasserstand für das Grundwasser liegen. Hierzu ist für jede Sickermulde der mittlere Hochwasserstand anhand der planfestgestellten Grundwasserüberwachung individuell zu ermitteln.“

VII Kostenentscheidung

Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.

Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird gesondert festgesetzt.

B Sachverhalt

I Ausgangssituation

1 Bereich des 112. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses

Mit dem 112. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München vom 08.08.2013, Az. 25-33-3721.1-MUC-5-12-112, (112. ÄPFB) für die Erweiterung des Nördlichen Bebauungsbandes (NBB) und die Neuordnung des Bauzentrums am Verkehrsflughafen München wurde das NBB nördlich und südlich der Nordallee in westliche Richtung erweitert und gleichzeitig neu geordnet. Die überplante Fläche beträgt insgesamt 38 ha, wovon 18 ha auf bereits planfestgestelltem Flughafengelände liegen. Das Flughafengelände wurde um 20 ha erweitert.

Wesentliche Bestandteile der Planfeststellung des 112. ÄPFB waren:

- Verlängerung der nördlich der Nordallee liegenden, für sonstige Flughafendienste gewidmeten, Hochbaufläche „SF“ nach Westen unter Beibehaltung der im bestehenden „Altbereich“ allgemein zulässigen Höhe der Gebäude von 15 m. Erhöhung der zulässigen Baumasse von 770.000 m³ auf 950.000 m³.
- Im westlichen Anschluss an diese verlängerte Hochbaufläche „SF“ nördlich der Nordallee Festsetzung einer Hochbaufläche für Parkpaletten (einschl. Parkservice-Einrichtungen) „PP“ mit einer allgemein zulässigen Höhe der Gebäude von 12 m und einer zulässigen Baumasse von 300.000 m³.
- Festsetzung einer für sonstige Flughafendienste gewidmeten Hochbaufläche „SF“ südlich der Nordallee mit einer zulässigen Höhe der Gebäude von 22 m und einer zulässigen Baumasse von 350.000 m³ bei gleichzeitiger Verschmelzung mit der bereits früher planfestgestellten Hochbaufläche „SF“ für die Öffentliche Tankstelle West (AGIP-Tankstelle); im Bereich der Öffentlichen Tankstelle West Festsetzung einer zulässigen („Sonder-“) Höhe der Gebäude von 10 m.
- Festsetzung von Verkehrsflächen für die Anlage von Straßen und Parkplätzen.

- Genehmigung wasserrechtlicher Benutzungstatbestände (dauerhafte Lage von Bauwerken im Grundwasser; Versickerung von Niederschlagswasser aus Dachflächen).
- Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan.
- Die verkehrliche Erschließung bei Annahme einer Anbindung der Nordallee sowie der Wartungsallee an die Zentralallee über einen weiteren Knotenpunkt „Knoten West 0“ , wobei der nach Norden zur Nordallee abzweigende Straßenstrang dieses Knotens (Nordspange) westlich der Öffentlichen Tankstelle West am Rande des planfestgestellten Flughafengeländes verläuft.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf den 112. ÄPFB und die durch diesen festgestellten Unterlagen verwiesen.

2 Bereich des 78. Änderungsbescheids – Plangenehmigung

Mit dem 78. Änderungsbescheid – Plangenehmigung für den Verkehrsflughafen München vom 21.03.2007, Az. 25-33-3721.1-FM-2-06-78, (78. ÄPG) für das Hotel P 41 Süd wurde eine südlich der Nordallee und westlich der Nordspange zum Knoten West 1 liegende, für Passagierabfertigungsanlagen gewidmete, Hochbaufläche „PA“ mit einer zulässigen Höhe der Gebäude von 22 m und einer zulässigen Baumasse von 100.000 m³ festgesetzt.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die 78. ÄPG und die durch diese festgestellten Unterlagen verwiesen.

II Verfahrensgegenstände

Diese Plangenehmigung betrifft die von der FMG zur Entscheidung beantragten Anpassungen der Festsetzungen der 78. ÄPG und des 112. ÄPFB, die sich aus einer mittlerweile fortgeschrittenen städtebaulichen Konzeption des nordwestlichen Flughafengeländes ergeben. Diese als „AirSite West“ bezeichnete städtebauliche Konzeption betrifft nunmehr ausschließlich bereits nach Luftverkehrsrecht planfestgestelltes Flughafengelände, das sich im Eigentum der FMG befindet. Gegenstände dieser Plangenehmigung sind:

- Modifizierung des räumlichen Zuschnitts der Hochbauflächen „PP“ und „SF“ nördlich der Nordallee ohne Verschiebung der gemeinsamen (Außen-) Bau-

grenzen. Der östliche Teil der Hochbaufläche „PP“ wird in die Nutzungskategorie Hochbaufläche „SF“ umgewidmet und mit der östlich angrenzenden Hochbaufläche „SF“ verschmolzen. Der dadurch weggefallene Teil der Nutzungskategorie „PP“ wird unter entsprechender Änderung des Widmungszwecks weiter östlich im Bereich der Hochbaufläche „SF“ platziert und dementsprechend umgewidmet. Die zulässige Baumasse für den Nutzungszweck „PP“ bleibt unverändert bei 300.000 m³, aufgeteilt in 100.000 m³ für den westlichen sowie 200.000 m³ für den östlichen Teilbereich „PP“. Die Baumasse für den Nutzungszweck „SF“ wird um 300.000 m³ auf insgesamt 1.250.000 m³ erhöht.

- Festsetzung von Verkehrsflächen für die Anlage von Straßen und Parkplätzen zwecks Realisierung des Knotens West 0 östlich der Öffentlichen Tankstelle West (Verschiebung um ca. 100 m nach Osten) einschließlich der Verbindungsstraßen zur Nordallee (Nordspange) und zur Wartungsallee (Südspange) zwecks Optimierung der Belange des Straßenverkehrs und der Erschließungsfunktionen an der Nordallee. Mit der neuen Verkehrsführung können die Erschließung der Bauflächen über deren Außenränder vermieden und stattdessen verkehrsgünstigere Erschließungsachsen innerhalb der Baufelder realisiert werden.
- Als Folge davon Durchschneidung der südlich der Nordallee gelegenen Hochbaufläche „SF“ in der für die Errichtung der Nordspange erforderlichen Breite und Widmung dieses ca. 6.800 m² umfassenden Straßenkorridors als örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr.
- Anpassung der südlich der Nordallee gelegenen Hochbaufläche „SF“ und der Hochbaufläche „PA“ an die aufgrund der Verschiebung des Knotens West 0 geänderten Rahmenbedingungen:
 - Verschiebung der Südgrenze des durch die Durchschneidung entstandenen westlichen Teils der Hochbaufläche „SF“ (künftig bezeichnet als Hochbaufläche „SF“ (West)) nach Norden und Widmung der dadurch frei werdenden Fläche von ca. 2.400 m² als örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr; diese Fläche wird durch Bauwerke des Knotens West 0 in Anspruch genommen. Festsetzung einer Baumasse von 20.000 m³ bei Beibehaltung einer Bauhöhe von 10 m auf der Hochbaufläche „SF“ (West).
 - Verschiebung der Südgrenze des durch die Durchtrennung entstandenen östlichen Teils der Hochbaufläche „SF“ (künftig bezeichnet als Hochbauflä-

che „SF“ (Ost) um rd. 55 m nach Süden als Folge des zugunsten örtlicher Verkehrsflächen Straßenverkehr wegfallenden Teile dieser Hochbaufläche „SF“ (Ost). Dadurch Vergrößerung der Hochbaufläche „SF“ um rd. 17.700 m². Erhöhung der Baumasse um 220.000 m³ auf 550.000 m³ bei Beibehaltung einer Bauhöhe von 22 m auf der Hochbaufläche „SF“ (Ost).

- Verschiebung der Südgrenze der Hochbaufläche „PA“ um rd. 55 m nach Süden zwecks Angleichung der südlichen Baulinie der Hochbauflächen „SF“ (West) und „PA“ südlich der Nordallee. Hier keine Änderung hinsichtlich der zulässigen Bauhöhe und Baumasse.
- Versickerung des Niederschlagswassers von den Dachflächen des noch zu errichtenden Hotels auf der Hochbaufläche „PA“ über Mulden in das Grundwasser.
- Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan.

III Antrag

1 Plangenehmigung nach § 8 Abs. 1 Satz 5 LuftVG zu i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG

Mit Schreiben vom 06.09.2017 hat die FMG beantragt, den Plan zur Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee im Bereich der sog. AirSite West nach § 8 Abs. 1 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG zu genehmigen sowie nach Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG die wasserrechtliche gehobene Erlaubnis für die Versickerung des von den Dachflächen der Hotelerweiterung (Baufläche PA an der Nordallee) abfließenden Niederschlagswassers in das Grundwasser nach § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 10 und § 15 WHG zu erteilen.

Zur Umsetzung ihres Vorhabens hat die FMG folgende Pläne zur Feststellung vorgelegt:

- Tektur des Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung.
- Tektur des Lageplans der Entwässerung.
- Lagepläne der Landschaftspflegerischen Maßnahmen (einschl. Maßnahmenblätter und Grunderwerbsverzeichnisse).

Zusammen mit dem Antrag vom 06.09.2017 wurden folgende Pläne und Unterlagen (Anlagen) vorgelegt:

- Vorhabenbeschreibung - Erläuterung und Begründung, Flughafen München GmbH, vom 17.03.2017.
- Lageplan, Städtebauliches Konzept (AirSite West), M 1 : 2.500, vom 26.04.2017.
- Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG - Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West), PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH, vom 26.04.2017.
- Europäischer Gebiets- und Artenschutz, Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West), Büro H2 Ökologische Gutachten, vom 11.11.2016.
- Erläuterung der Entwässerung, Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West), Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG, vom 20.04.2017.
- Verkehrstechnische Untersuchung von Knotenpunkten zur Neuordnung Bebauungsplanstruktur nördlich und südlich der Nordallee, Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 27.04.2017
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) - Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West), Grünplan GmbH, vom 20.04.2017

Mit Schreiben vom 15.12.2017 hat die FMG einen im Hinblick auf den Idas-Bläuling angepassten LBP (Stand: 27.11.2017) und ein insoweit angepasstes Maßnahmenblatt J-731-A-5 (Stand: 27.11.2017) vorgelegt und zur Entscheidung beantragt.

Mit einem weiteren Schreiben vom 23.01.2018 hat die FMG folgende Unterlagen im Zusammenhang mit den Belangen des Straßenverkehrs vorgelegt:

- Fortschreibung der Verkehrstechnischen Untersuchung von Knotenpunkten zur Neuordnung Bebauungsplanstruktur nördlich und südlich der Nordallee, Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 10.01.2018.
- Untersuchung Knotenpunkt B 301/Freisinger Allee; Analyse 2017 Kfz/Normalwerktag, Projekta GmbH, Dezember 2017.
- Untersuchung Knotenpunkt B 301/Freisinger Allee; Prognose 2030 Kfz/Normalwerktag, ohne vierstreifigen Ausbau B 301, Projekta GmbH, Dezember 2017.
- Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West), Schalltechnische Untersuchung über die Lärmauswirkungen infolge der zusätzlichen Erschließungsverkehre auf der B 301 und der Freisinger Allee, Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 18.01.2018.

Mit einem weiteren Schreiben vom 29.01.2018 hat die FMG folgende Unterlagen im Zusammenhang mit den Belangen des Immissionsschutzes vorgelegt:

- Schalltechnische Untersuchung über die vom geplanten Logistikzentrum ausgehende Geräuschbelastung, Obermeyer Planen + Beraten GmbH, 18.01.2018, vom 19.01.2018.
- Betriebsbeschreibung Logistikzentrum, FMG, vom 15.01.2018.

2 Begründung des Antrags

Begründet wird der Antrag damit, dass die FMG beabsichtige, die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen in den mit der 78. ÄPG und dem 112. ÄPFB überplanten Bereichen an die mittlerweile fortgeschrittene städtebauliche Konzeption des nordwestlichen Flughafengeländes (Bereich NBB) anzupassen.

Im Zuge der weiteren Planungen zur Erschließung der mit dem 112. ÄPFB festgesetzten Hochbauflächen habe sich herausgestellt, dass mit einer Verschiebung des Knotens West 0 um ca. 100 m nach Osten die Belange des Straßenverkehrs und die Erschließungsfunktion optimiert werden könnten. Zum einen ließen sich die Verflechtungen auf der Zentralallee, insbesondere die Länge der Fahrspuren zum Ein- und Ausfädeln auf die Straßenäste des Knotens West 0 bzw. der Zentralallee, übersichtlicher und regelkonform gestalten. Zum anderen könne aufgrund der neuen Lage des Knotens West 0 die übergeordnete Erschließung der Bauflächen wesentlich effizienter gestaltet werden, da dann sämtliche übergeordneten Trassenkorridore für die Ver- und Entsorgungsleitungen (Abwasser, Frischwasser, Strom, Fernwärme, IT etc.) mit dem Straßenverlauf korrespondieren würden. Mit der neuen Verkehrsführung könnten die Erschließung der Bauflächen über deren Außenränder vermieden und stattdessen Erschließungsachsen innerhalb der Baufelder realisiert werden.

Für den **Bereich nördlich der Nordallee** zögen die Anpassungen eine Modifizierung des (räumlichen) Zuschnitts der dort festgesetzten baulichen Nutzungen „SF“ und „PP“ ohne Änderung der „Außengrenzen“ der Hochbauflächen, insbesondere im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung eines nunmehr zusätzlich geplanten FMG-Logistikzentrums und eines Handwerkerhofs, nach sich. Diese Anlagen sollten aufgrund des zu erwartenden An- und Ablieferverkehrs möglichst an einer zentralen Verkehrsachse innerhalb der Baufläche SF liegen und eine möglichst direkte Anbindung an den Knoten West 0 aufweisen. Das FMG-Logistikzentrum

und die Winterdiensteinrichtungen würden darüber hinaus auch einen unmittelbaren Zugang zu den Flugbetriebsflächen bzw. zum Sicherheitsbereich benötigen.

Im **Bereich südlich der Nordallee** werde die bereits bestehende Hochbaufläche – ohne dass die Nutzungskategorie „SF“ geändert würde – durch die künftige Nordspange des Knotens West 0 durchtrennt und der entstehende östliche Teil nach Süden ausgedehnt. Geplant seien hier Bürogebäude/Dienstleistung, die cluster-artig um einen zentralen Platz in der Mitte des Baufelds angeordnet würden. Diese sollen das sich bislang außerhalb des Flughafengeländes liegende Schulungszentrum der FMG, die Airport Academy, beherbergen, sowie neben dem FMG-Konzern auch anderweitigen flughafenaffinen bzw. flughafeninduzierten Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden.

Die FMG führt zu der Nutzungskategorie „SF“ in diesem Bereich aus, dass diese begrifflich weniger konkret gefasst sei, als die Nutzungskategorien „PP“ und „PA“. Vor dem Hintergrund der Funktionen, die ein internationaler Verkehrsflughafen abzubilden habe, bedürfe es bei der Nutzungskategorie „SF“ einer weiterzuentwickelnden Auslegung dieses Begriffs. Mit der beantragten Planänderung solle auch einer derartigen Weiterentwicklung Rechnung getragen werden. Ausgehend von der Prämisse des § 8 Abs. 4 LuftVG, wonach die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten Gegenstand der luftrechtlichen Planfeststellung sein könne, bestimme sich deren Reichweite anhand des funktionalen und räumlichen Zusammenhangs baulicher Anlagen mit dem Flughafenbetrieb. Die Flughafenaffinität baulicher Anlagen könne nach diesem Maßstab bejaht werden, sofern sich ein Bezug zur Verkehrs- und Mobilitätsfunktion des Flughafens herstellen lasse. Hierbei sei zu berücksichtigen, dass sich die Funktionen, die ein internationaler Verkehrsflughafen zu erfüllen habe, grundlegend wandeln bzw. weiterentwickeln würden. Dabei seien bei der Bestimmung der Flughafenaffinität über die genannte Definition hinaus von Bedeutung

- die Rolle, die ein internationaler Verkehrsflughafen mit seiner Straßen- und Schienenanbindung bei der Intermodalität der verschiedenen Verkehrsträger (Bestandteil innerhalb der Reisekette) spiele.
- die Belange der Gebäude- und Prozessautomatisierung komplexer Infrastruktureinrichtungen (großflächige Terminalgebäude mit hunderttausenden von Nutzern).

- der Bereich des technischen Umweltschutzes (insbesondere der Einsatz von neuen Technologien zur Minderung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Maßnahmen zur Energieeinsparung) sowie der Bereich der Nachhaltigkeit.
- die enge Vernetzung mit den am Flughafen tätigen Unternehmen und den Passagieren (IT-Plattformen, Datenverknüpfungen, Verkehrsleitsysteme und Sicherheit).
- die Funktion des Flughafens als Arbeits- und Wirkstätte für aktuell rd. 35.000 Beschäftigte, Dienstleister, Behörden und sonstigen Flughafennutzern (Einrichtungen zur Aus- und Weiterbildung, zur Nahversorgung, Fitnessangebote, Angebote zur Gesundheitsvorsorge, „temporäres Wohnen“).

Weitere Einzelheiten können dem Antrag vom 06.09.2017 sowie den eingereichten bzw. nachgereichten Unterlagen entnommen werden.

C Verfahren

I Zuständigkeit des Luftamtes Südbayern

Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern (künftig bezeichnet als Luftamt) ist als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen München für diesen Bescheid nach § 10 Abs. 1 LuftVG, § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 21 Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sachlich und örtlich zuständig. Die örtliche und sachliche Zuständigkeit für die gehobene Erlaubnis nach dem Wasserhaushaltsgesetz ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WHG.

II Entscheidung im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens

Das Luftamt kann nach pflichtgemäßer Ermessensausübung (Art. 40 BayVwVfG) über den Antrag nach § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens entscheiden.

Es liegt ein Antragsgegenstand vor, der in den Anwendungsbereich des Luftverkehrsgesetzes fällt. Die auf den verfahrensgegenständlichen Hochbauflächen „SF“, „PP“ und „PA“ fachplanungsrechtlich zugelassenen Hochbauten einschließlich Widmungszweck können grundsätzlich Bestandteil einer Flughafenanlage sein (vgl. auch die Ausführungen zur Planrechtfertigung, Ziffer D.I).

Rechtsvorschriften außerhalb des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes sehen keine Öffentlichkeitsbeteiligung vor, die den Anforderungen des Art. 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 bis 7 BayVwVfG entsprechen muss (Art. 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 BayVwVfG).

Insbesondere ist keine Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 18 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich, weil das Vorhaben nicht UVP-pflichtig ist. Es handelt sich nicht um ein Vorhaben, das die Tatbestandsmerkmale eines in Anlage 1 zum UVP (Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“) genannten Vorhabens aufweist.

Im Gegensatz zu dem Planfeststellungsverfahren, das im Hinblick auf Nr. 18.7 Anlage 1 zum UVP mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung versehen war und zum Erlass des 112. ÄPFB geführt hat, handelt es sich bei den verfahrensgegenständ-

lichen Flächen nunmehr um bereits planfestgestelltes Flughafengelände und nicht mehr um Außenbereichsflächen im Sinne des § 35 BauGB. Auch liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen der Nr. 14.12 Anlage 1 zum UVPG (Bau eines Flugplatzes im Sinne der Begriffsbestimmungen des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (Anhang 14)) nicht vor. Hiernach kann nur der Bau bzw. eine bauliche Änderung (§§ 6 ff UVPG) von Flugbetriebsanlagen, die in diesem Anhang 14 genannt bzw. behandelt werden, zu einer UVP-Pflicht führen. Dies ist bei den verfahrensgegenständlichen Bauflächen für Gebäude mit den sich aus den Antragsunterlagen zu entnehmenden Widmungszwecken nicht der Fall. Auch nach der unmittelbar auf der UVP-Richtlinie anknüpfenden Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union, nach der als Änderung eines Flugplatzes nicht nur Arbeiten, die eine Verlängerung der Startbahn zum Gegenstand haben, anzusehen sind, sondern bereits alle Arbeiten an Gebäuden, Anlagen oder der Ausrüstung eines Flugplatzes, sofern sie, insbesondere aufgrund ihrer Art, ihres Umfangs und ihrer Merkmale, als Änderung des Flugplatzes selbst anzusehen sind, ist für das verfahrensgegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Zum einen handelt es sich bei Hochbauten auf den fachplanungsrechtlich zugelassenen bzw. geänderten Hochbauflächen „SF“, „PP“ und „PA“ nicht um solche, die dazu bestimmt oder geeignet sind, die Aktivitäten des Flugplatzes und den Luftverkehr in einer Art und Weise erheblich zu steigern, und dadurch den Flughafen selbst in einem anderen Licht erscheinen lassen. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass bereits bestandskräftig festgestellte Hochbauflächen lediglich in ihrer Ausformung bzw. ihrem Umfang vergleichsweise gering modifiziert werden, aber keine weiteren Funktionen bzw. Widmungszwecke hinzukommen.

Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt (Art. 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 BayVwVfG), vgl. Ziffer C.III.

Durch das Vorhaben werden Rechte anderer nicht beeinträchtigt (Art. 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 BayVwVfG). Die in Anspruch genommenen Vorhabensflächen liegen auf bereits nach Luftverkehrsrecht planfestgestelltem Flughafengelände und befinden sich im Eigentum der FMG. Auch die Flächen für die naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen befinden sich im Eigentum der FMG.

Die formellen tatbestandlichen Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 6 Satz 1 BayVwVfG liegen somit vor. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens hatte das

Luftamt zu entscheiden, ob der Antrag trotz Vorliegens der formellen Voraussetzungen für eine Plangenehmigung im Wege eines Planfeststellungsverfahrens zu verbescheiden gewesen wäre. Es sind jedoch keinerlei Gesichtspunkte dafür ersichtlich, dass ein Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung – anstelle eines Plangenehmigungsverfahrens – zu einem höheren Erkenntnisgewinn für das Luftamt und zu einer relevanten Verbesserung von Rechtsschutzmöglichkeiten führen würde.

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

III Beteiligte Stellen

Das Luftamt hat zu dem Antrag folgende Stellen (Träger öffentlicher Belange) gehört:

- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
- Große Kreisstadt Freising
- Landratsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Staatliches Bauamt Freising
- Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde
- Regierung von Oberbayern – Straßen- und Brückenbau
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Auf schriftlichen Wunsch des Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Freising, wurde diesem ebenfalls die Möglichkeit eingeräumt, sich zu dem Antrag zu äußern.

Die **Große Kreisstadt Freising** teilt durch ihren anwaltlichen Vertreter zusammenfassend mit, dass hinsichtlich städtebaulicher und planungsrechtlicher Belange gegen die aktuelle Planung im Allgemeinen keine signifikanten Bedenken bestehen. Die geplante Neuordnung der Bebauung wird von der Stadt Freising grundsätzlich begrüßt, weil damit der bisherige städtebauliche Missstand beseitigt werden kann. Die Stadt fordert die Ergänzung bzw. Optimierung der Antragsunterlagen zu den Themen:

- Vorlage einer verkehrstechnischen Untersuchung unter Zugrundelegung eines Prognosehorizonts 2030 und der Mitteilung, welche Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen bereits berücksichtigt wurden, damit etwaige weitere Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz sachgerecht beurteilt werden können;
- Vorlage von Kapazitätsnachweisen in den Knotenpunkten, die sich auf die Spitzenstundenbelastung und auf den Prognosehorizont 2030 beziehen;
- genauere Konkretisierung der Art der Nutzung "SF Sonstige Flughafendienstleistungen" durch die FMG selbst;
- Lärmgutachten für den Straßenverkehr aufgrund der durch das Vorhaben zu erwartenden Zunahmen des landseitigen Verkehrs.

Seitens des **Immissionsschutzes am Landratsamt Freising** wird die Nachreichung einer Betriebsbeschreibung und eines schalltechnischen Gutachtens für die nördlich der Nordallee vorgesehenen Nutzungen FMG-Logistikzentrum, Handwerkerhof und Winterdienst gefordert. Seitens des **Sachgebietes Umweltschutz am Landratsamt Freising** werden für den Fall des Auffindens von Bodenverunreinigungen oder Altlasten Hinweise gegeben. Die **untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Freising (UNB FS)** teilt mit, dass aus naturschutzfachlicher Sicht keine durchgreifenden Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben bestehen. Die von der FMG vorgelegten naturschutzfachlichen Unterlagen sind größtenteils vollständig und fachlich nachvollziehbar. Es kann ausgeschlossen werden, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen entstehen. Im Zuge der Herstellung der Ausgleichsmaßnahme J-731-A-5 (Ausgleich für Kalkmagerrasen-Verlust) werden zusätzlich Maßnahmen für den Idas-Bläuling gefordert. Für die auf dem Gebiet des Landkreises Erding liegenden Ausgleichsmaßnahmen teilt die **untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Erding (UNB ED)** ihr Einverständnis mit. Die **Wasserbehörde am Landratsamt Freising** hat das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG unter der Voraussetzung erteilt, dass die wasserwirtschaftlichen Fachbehörden ihr Einverständnis zu den verfahrensgegenständlichen wasserrechtlichen Benutzungstatbeständen erteilt haben und eventuelle Vorschläge für Inhalts- und Nebenbestimmungen übernommen werden.

Die **höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern (HNB)** führt zu den Belangen des europäischen Arten-, und Gebietsschutzes sowie zu besonders geschützten Arten nach BArtSchV aus, dass das Fachgutachten zum Europäischen Gebiets- und Artenschutz begründet von einer Betroffenheit des speziellen Artenschutzes ausgeht. Im Hinblick auf Fledermäuse, Arten der Avifauna, insbesondere den Haussperling, muss besonderes Augenmerk gelegt werden.

Gutachterlich wird eine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ bzw. seiner maßgeblichen Bestandteile ausgeschlossen, da Negativwirkungen durch die Erweiterung der Baufelder nach Süden aufgrund der Entfernung zum Vogelschutzgebiet nicht vorstellbar sind. Dieser Einschätzung kann aus Sicht der HNB gefolgt werden.

Der **Bund Naturschutz in Bayern e.V (BN)** hat ausgeführt, dass die in FFH-Gebieten liegenden Maßnahmen J-730-E-4 und J-730-A-5 auf Flächen liegen, die bereits eine hohe Wertigkeit besitzen, so dass mit den Maßnahmen keine Aufwertung erreicht wird. Darüber hinaus fehlt ein Abgleich, ob diese Maßnahmen mit den Managementplänen der Gebiete vereinbar sind. Es wurde nicht geprüft, ob die Umgestaltungen selbst einen Eingriff darstellen. Auf unzureichende Unterlagen zur Verkehrs- und Immissionsentwicklung wird hingewiesen.

Zu der beantragten gehobenen Erlaubnis nach §§ 8 Abs. 1, 10 Abs. 1 und 15 WHG zur Versickerung des von den Dachflächen der Hotelenerweiterung auf der Hochbaufläche „PA“ abfließenden Niederschlagswassers über eine Versickerungsanlage in das Grundwasser führt das **Wasserwirtschaftsamt München (WWA)** aus, dass das Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in den Untergrund und damit in das Grundwasser eine Benutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG darstellt. Durch die Versickerung wird die wasserwirtschaftliche Zielvorstellung berücksichtigt, eine durch Flächenversiegelung verhinderte Grundwasserneubildung durch Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser vor Ort wieder auszugleichen. Versagungsgründe, die eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit oder der Rechte Dritter erwarten lassen und nicht durch Inhalts- und Nebenbestimmungen verhütet oder ausgeglichen werden können, sind – soweit aus den Antragsunterlagen ersichtlich – nicht erkennbar. Für die beantragten Benutzungen wird die Erteilung einer gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 15 WHG mit Inhalts- und Nebenbestimmung nach § 13 WHG vorgeschlagen.

Seitens des **Sachgebiets Straßen- und Brückenbau der Regierung von Oberbayern** wird zu den verkehrlichen Knotenpunkten innerhalb des Flughafen-geländes mitgeteilt, dass die angestrebte Verkehrsqualität „D“ angemessen ist und der von den Straßenbaubehörden angestrebten Verkehrsqualität entspricht. Die Untersuchungsergebnisse erscheinen plausibel. Die Verschiebung des Knotens West 0 nach Osten wird begrüßt. Die Planung des Knotens West 0 hat so zu er-

folgen, dass sich hierdurch keine Rückstaus auf die St 2584 und die Zentralallee und den Knotenpunktsbereich mit der B 301 ergeben.

Das **Staatliche Bauamt Freising (StBA)** teilt mit, dass sich durch das Vorhaben das Verkehrsaufkommen an der Einmündung der Freisinger Allee mit der B 301 deutlich erhöht. Für die Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen ist der Prognosehorizont 2030 zugrunde zu legen. Voraussichtlich ist die Einmündung mit einer Lichtsignalanlage, gegebenenfalls mit ergänzenden baulichen Veränderungen zu ertüchtigen. Nach dem Veranlasserprinzip hat die FMG für die Kosten aufzukommen.

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** führt hinsichtlich § 18a LuftVG aus, dass durch die geringe Entfernung zu den Flugsicherungseinrichtungen am Flughafen je nach Art und Höhe der Bebauung Belange der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH berührt werden können. Bauvorhaben sind daher zur Einzelfallprüfung u.a. unter Angabe von Bauhöhen der zuständigen Luftfahrtbehörde vorzulegen. Aus Hindernissicht (§ 12 LuftVG) werden bei der Realisierung der Bauvorhaben voraussichtlich keine Bedenken erhoben werden. Die einzelnen Bauvorhaben sind nach § 12 LuftVG zur gutachtlichen Stellungnahme vorzulegen. Landschaftspflegerische Maßnahmen sind ebenfalls, sofern die Sicherheitsflächen bzw. der 1,5-km-Kreis gemäß § 12 LuftVG betroffen wäre, vorzulegen.

tungsdienste vorgesehen (vgl. Antrag Seiten 7 bis 9). Diese Nutzungen erfüllen die Kriterien, um diese als Bestandteil einer Flughafenanlage der Kategorie „SF“ einzustufen, vgl. Ziffer D.III.1.1 des 112. ÄPFB. Dies gilt ebenso für das nunmehr von der FMG in diesem Bereich zusätzlich geplante betriebseigene Logistikzentrum und für die Räumlichkeiten für Polizei- und Zollbehörden. Betriebsgebäude des Flughafenbetreibers, wie das als zentrale Lageranlage für die anschließende Belieferung aller Verkaufsstellen auf dem Flughafengelände konzipierte FMG-Logistikzentrum, stehen mit dem Flughafenbetrieb in einem betrieblichen und auch räumlichen Zusammenhang und können nach Prüfung und Ansicht des Luftamtes ohne Weiteres als (Neben-) Einrichtungen der Flughafenanlage gesehen werden. Entsprechendes gilt für Gebäude und Einrichtungen für Behörden, die auf dem Flughafengelände die ihnen dort obliegenden hoheitlichen Aufgaben wahrzunehmen haben.

1.2 Bereich südlich der Nordallee

Südlich der Nordallee werden die Grenzen der Hochbaufläche „SF“ modifiziert. Die Nutzungskategorie „SF“ selbst wird unverändert beibehalten. Nach wie vor sind östlich der Nordspange des Knotens West 0 Bürogebäude/Dienstleistung vorgesehen (vgl. Antrag Seiten 6 und 7). Ausdrücklich näher bezeichnet wird lediglich ein Objekt für das sich bislang außerhalb des Flughafengeländes befindende Schulungszentrum der FMG, die Airport Academy. Die Bürogebäude bzw. Dienstleistungsstätten, die cluster-artig um einen zentralen Platz in der Mitte des Baufelds angeordnet sind, sollen – unter der Bezeichnung „Lab Campus“ – neben dem FMG-Konzern auch anderweitigen flughafenaffinen bzw. flughafeninduzierten Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Airport Academy handelt es sich nach Ansicht des Luftamtes unzweifelhaft um einen Bestandteil der Flughafenanlage. Am Verkehrsflughafen München mit rund 35.000 Beschäftigten hat deren Aus- und Fortbildung für die vielfältigen und speziellen Tätigkeitsbereiche große Bedeutung. Ein betriebseigenes Schulungszentrum steht somit in einem funktionellen Zusammenhang mit der Verkehrsfunktion des Flughafens, denn erst ein entsprechend geschultes Personal gewährleistet, die komplexen Betriebsabläufe am Verkehrsflughafen München regelkonform und sicher abwickeln zu können.

Soweit die FMG in Ihrem Antrag vom 06.09.2017 Ausführungen zur Auslegung der Nutzungsfunktion „SF“ macht, ist eingangs festzustellen, dass das Luftamt aus

Rechtsgründen – ohne dass eine ganz konkrete Nutzungsabsicht genannt wird – nicht abstrakt darüber entscheiden kann, wie es künftig diese Nutzungsfunktionen verstehen wird. Eine Plangenehmigung kann als Verwaltungsakt nur Regelungen eines konkreten Einzelfalles treffen (Art. 72 Abs. 1 i. V. m. Art. 35 BayVwVfG). Die Entscheidung des Luftamtes beschränkt sich insoweit auf die allgemeinen Vorgaben zum Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung, bzw. zur Nutzungskategorie „SF“.

Ausgangspunkt ist – wie bereits in Ziffer C.III.1.1 des 112. ÄPFB ausgeführt – das Luftverkehrsgesetz. Dieses enthält in den §§ 8 ff LuftVG die materielle Ermächtigung des Luftamtes als Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsbehörde zur luftverkehrsrechtlichen Fachplanung. Nach diesen Vorschriften dürfen u. a. Flughäfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Somit kommt das luftverkehrsrechtliche Fachplanungsrecht zur Anwendung, wenn das zu beurteilende Vorhaben unter den Begriff „Flughafen“ subsumiert werden kann. Der Begriff „Flughafen“ wird – über die Einordnung als eine Kategorie eines Flugplatzes hinaus (vgl. § 38 LuftVZO) – weder im Luftverkehrsgesetz noch in sonstigen Rechtsnormen legal definiert, so dass es darauf ankommt, wie dieser Begriff ausgelegt werden kann, bzw. auszulegen ist. Einen Anhaltspunkt gibt Ziffer 14.12 der Anlage 1 zum UVPG, der entnommen werden kann, dass jedenfalls all diejenigen Einrichtungen zu einem Flugplatz (Oberbegriff zu Flughafen) gehören, die in den Begriffsbestimmungen des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (Anhang 14) genannt werden. Auch aus dem Umstand, dass das Luftverkehrsgesetz unterschiedliche Regelungen für Flugplätze abhängig davon enthält, ob es sich bei dem Flugplatz um einen Flughafen, einen Landeplatz oder ein Segelfluggelände handelt (§ 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i. V. m. §§ 38 ff LuftVZO), kann abgeleitet werden, dass in die Auslegung des Begriffs „Flughafen“ auch die Zweckbestimmung bzw. die Verkehrsfunktion und Bedeutung des konkreten Flughafens einfließen kann.

Zu einem Flughafen gehören demnach unstrittig – abhängig von dessen Verkehrsfunktion – insbesondere die für die Luftfahrzeuge erforderlichen Flugbetriebsflächen (Rollbahnsystem und Abstellflächen) sowie alle mit den Flugbetriebsflächen in einem räumlichen Zusammenhang stehenden technischen Einrichtungen, die den gefahrlosen Betrieb von Luftfahrzeugen überhaupt erst ermöglichen (z.B. Enteisungseinrichtungen, Flughafenfeuerwehr). Hierzu sind auch solche (Neben-) Einrichtungen bzw. baulichen Nutzungen zu zählen, die zwar keine unmittelbare

Bedeutung für den luftfahrtspezifischen Schutzzweck haben, aber mit dem Start- und Landebahnsystem und den darauf betriebenen Luftfahrzeugen in einem betrieblich-funktionalen und auch räumlichen Zusammenhang stehen (etwa Wartungshallen für Luftfahrzeuge und Flugfeldbetankungsanlagen). Derartige Einrichtungen dienen unmittelbar dem Zweck der Abwicklung des Flugbetriebs, fallen somit in den Regelungsbereich des Luftverkehrsgesetzes und sind damit planfeststellungspflichtig bzw. in die Planfeststellung einzubeziehen.

Zu einem Flughafen können darüber hinaus auch Anlagen und Einrichtungen gehören, die zwar nicht die bereits genannten Funktionen erfüllen, die aber den Bedürfnissen der Nutzer des konkreten Flugplatzes dienen, von diesen auf diesem Flughafen erwartet werden und deshalb häufig bzw. typischerweise auf einem Flugplatz mit entsprechender Funktion vorhanden sind. Solche Anlagen und Einrichtungen dienen zwar nicht der Verkehrsfunktion des Flughafens (im engeren Sinne), sie stehen aber in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Flugbetrieb. Derartige Anlagen und Einrichtungen bzw. deren Nutzungen können in die luftrechtliche Planfeststellung einbezogen werden, ohne einen funktionalen Zusammenhang mit der Verkehrsfunktion (im engeren Sinne) des Flughafens aufweisen zu müssen. Sie werden – weil mittelbar auf die Verkehrsfunktion ausgerichtet – als luftfahrtaffine, flughafenaffine oder flughafeninduzierte Nutzungen bezeichnet, bzw. können auch als Nebenbetriebe zum „Gesamtbetrieb Flughafen“ bezeichnet werden. Anknüpfungspunkt dafür, den Begriff „Flughafen“ in diesem Sinne auszulegen, ist auch § 8 Abs. 4 LuftVG, wonach die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flughafengelände Gegenstand der Planfeststellung sein kann.

Ausgehend von dieser Auslegung des Begriffs „Flughafen“ bzw. „Flughafenanlage“ ist festzustellen, dass die Auslegungskriterien selbst nicht unveränderlich sind. Bereits das Kriterium „Berücksichtigung der Bedürfnisse der Passagiere“ oder die Bezugnahme auf die Verkehrsfunktion und Bedeutung des konkreten Flughafens impliziert, dass sich diese Kriterien – auch abhängig von der Erwartung der Passagiere – im Laufe der Zeit ändern bzw. weiterentwickeln können.

Beispielhaft sind hier sich ändernde Erwartungshaltungen von Passagieren angesichts der weiterhin wachsenden Bedeutung des Luftverkehrs im Rahmen der Freizeitgestaltung sowie durch technische Neuerungen zu nennen. Wo früher nur eine funktionelle Anlage zum Betreten oder Verlassen eines Flugzeugs genügt hat, werden heute an einem internationalen Verkehrsflughafen mit Drehkreuzfunk-

tion Einrichtungen zur Steigerung des Komforts erwartet. Umsteiger halten sich länger auf dem Flughafengelände auf und wollen diesen Aufenthalt nicht in einer reinen „Wartehalle“ verbringen. Der Flughafen selbst ist Treffpunkt, etwa für Konferenzen, und kann somit sogar Ziel der Reise sein. Ein internationaler Verkehrsflughafen hat sich mittlerweile von einer bloßen Anlage des Flugbetriebs hin zu einem zentralen Bestandteil der Verkehrskette entwickelt. Er stellt einen Verkehrsknoten mit Auswirkungen an die angeschlossenen Verkehrsträger Schiene und Straße dar (Intermodalität). Internationale Verkehrsflughäfen sind heutzutage „Städte im kleinen“, in denen die „Kurzzeitbewohner“ alles erwarten, was sie kurzfristig während ihres Aufenthalts an Gütern und Dienstleistungen benötigen. Entsprechende Entwicklungen gelten für Flughäfen als Arbeitsstätte für tausende von Mitarbeitern sowie für dort tätiges Dienstleisterpersonal in einer sich ändernden Arbeitswelt.

Im Hinblick auf diese nach Ansicht des Luftamtes unabwendbaren Entwicklungen auf internationalen Verkehrsflughäfen, zu denen auch der Verkehrsflughafen München gehört, kann die von der FMG vorgetragene Argumentation zur Weiterentwicklung des Begriffs „Flughafen“ plausibel nachvollzogen werden. Was heute als luftfahrtaffine, flughafenaffine oder flughafeninduzierte Nutzung gesehen werden kann, wird sich – wie bereits in der Vergangenheit – auch in der Zukunft weiter entwickeln bzw. wandeln. Neben der weiterhin dominanten Verkehrsfunktion eines Verkehrsflughafens werden sich die Komfortfunktion, die Arbeitsstättenfunktion und die Vernetzungsfunktion innerhalb der Verkehrskette weiter entwickeln. Technische Neuentwicklungen z. B. im Bereich der Gebäude- und Sicherheitstechnik, des technischen Umweltschutzes oder bei Datenverknüpfungsprozessen können und sollen im Flughafen erprobt werden können. Soweit es um Techniken geht, die in der Verkehrskette zum Einsatz kommen können, kann dies sogar deren (Weiter-) Entwicklung beinhalten, so dass – ähnlich wie Konferenzzentren – auch flughafenaffine Denkkentren auf dem Flughafengelände in den Bereich einer Flughafenanlage fallen können.

Diese Einschätzung des Luftamtes verkennt dabei nicht, dass es weiterhin vom Gesetzgeber vorgegebene Grenzen des Fachplanungsrechts gibt, die durch diese soeben angedachten Auslegungsmöglichkeiten nicht überschritten werden dürfen. Anlagen, Einrichtungen und Nutzungen auf dem Flughafengelände, die keinen Bezug zum Verkehrsgeschehen bzw. zur Flughafenanlage im soeben umschriebenen Rahmen haben, die sich vielmehr allein auf die Ansammlung möglicher Kunden auf dem Flughafen ausrichten oder allein die verkehrsgünstige Lage oder

gute Adresse des Flughafens nutzen wollen, sind nicht nach Luftverkehrsrecht planfeststellungsfähig. Solche Nutzungen können planungsrechtlich allein von den Kommunen im Rahmen ihrer Planungshoheit (§§ 29 ff BauGB) verwirklicht werden. Dieser Umstand, auf den die Stadt Freising angesichts des relativ unbestimmten Begriffs der „Sonstigen Flughafennutzungen“ zu Recht hingewiesen hat, wurde deshalb vom Luftamt aufgegriffen. Im verfügenden Teil dieser Plangenehmigung werden Vorhaben daher beispielhaft genannt, die nicht mehr als eine flughafenaffine Nutzung auf dem Flughafengelände angesehen werden können. Die Auflistung der dort genannten fachplanungsrechtlich unzulässigen Nutzungen auf dem Flughafengelände ist geeignet, die nachvollziehbaren Befürchtungen der Stadt Freising auszuräumen. Das FMG-Logistikzentrum fällt dabei nicht unter den Begriff „großflächiger Warenumsschlag (Speditionsgewerbe)“, weil dort keine Waren umgeschlagen, sondern zu Zwecken der FMG gesammelt und an die Endverbraucher verteilt werden.

2 Bedarf im engeren Sinn

Die von der FMG genannten Gründe für die Modifizierung der Baugrenzen im oben beschriebenen Umfang und die angehobenen maximal zulässigen Baumassen sind für das Luftamt nachvollziehbar und geeignet, einen entsprechenden Bedarf festzustellen.

Die nördlich der Nordallee vorgesehene Baumassenmehrung für die Hochbaufläche „SF“ um 300.000 m³ auf 1.250.000 m³ begründet sich in erster Linie mit dem wesentlich größer dimensioniertem, bisher dort nicht vorgesehenen FMG-Logistikzentrum, das für sich betrachtet bereits eine Baumasse von rund 200.000 m³ verbraucht. Hinzu kommen weitere bauliche Anlagen für Bundesbehörden (Zoll, Bundespolizei), die in der Bedarfsbegründung des 112. ÄPFB noch nicht berücksichtigt werden konnten.

Die südlich der Nordallee vorgesehene Baumassenmehrung für die durch die Nordspange des Knotens West 0 geteilte Hochbaufläche „SF“ um 220.000 m³ auf 570.000 m³ (20.000 m³ für den westlichen Teil – öffentliche Tankstelle West; 550.000 m³ für den östlichen Teil – Lab Campus) begründet sich mit weiteren baulichen Nutzungen, die Folge eines gegenüber der Bedarfsbegründung des 112. ÄPFB weiterentwickelten Nutzungskonzepts sind.

II Planungsleitsätze

Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

III Plangenehmigung

1 Rechtsgrundlagen

Diese Plangenehmigung beruht auf § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG.

Nach Art. 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG wird durch die Plangenehmigung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Plangenehmigung sind andere behördliche Entscheidungen nach Landes- oder Bundesrecht, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Das dabei zu beachtende materielle Recht bleibt unberührt.

Ausgenommen hiervon sind lediglich die in § 9 Abs. 1 LuftVG genannten Fälle, u. a. Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts. Auch die Erlaubnis oder Bewilligung zu einer Gewässerbenutzung ist gesondert zu erteilen (§ 19 Abs. 1 WHG).

2 Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung

Mit dem Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung I-02c werden die in Ziffer B.II beschriebenen Verfahrensgegenstände zeichnerisch dargestellt. Der Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung enthält Festsetzungen mit städtebaulichem Gehalt. Er 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.

Ausgehend von den Festsetzungen des 112. ÄPFB werden die Hochbauflächen entsprechend des von der FMG weiterentwickelten städtebaulichen Konzepts an die geänderte Lage des Knotens West 0 angepasst.

Dies hat nördlich der Nordallee einen Flächentausch zwischen den Hochbauflächen „SF“ und „PP“ zur Folge, ohne dass die gemeinsamen Außengrenzen dieser Hochbauflächen geändert werden. Die zulässigen Bauhöhen nördlich der Nordallee bleiben – insbesondere was die abfallende Höhenentwicklung von Ost nach West zum bereits außerhalb des Flughafengeländes liegenden Postverteilzentrum betrifft – gegenüber den Festsetzungen des 112. ÄPFB unverändert. Die Baumasse wird um 300.000 m³ erhöht.

Südlich der Nordallee zwischen den Nordspangen des (künftigen) Knotens West 0 und dem (bestehenden) Knoten West 1 werden die Grenzen der Hochbauflächen „SF“ und „PA“ jeweils um 55 m nach Süden erweitert. Dadurch wird südlich der Nordallee eine einheitliche Ausrichtung der Bauflächen „SF“ und „PA“ erreicht, um ein einheitliches städtebauliches Erscheinungsbild zu gewährleisten. Die zulässigen Bauhöhen südlich der Nordallee bleiben – insbesondere was die abfallende Höhenentwicklung von Ost nach West zum Rand des Flughafengeländes betrifft – gegenüber den Festsetzungen des 112. ÄPFB unverändert. Die Baumassen (der nunmehr geteilten Hochbauflächen „SF“ werden um 220.000 m³ erhöht.

3 Schutz von Luftsicherungseinrichtungen § 18a LuftVG und Hindernisfreiheit nach § 12 LuftVG

Aussagen darüber, ob das Vorhaben u. U. Luftsicherungseinrichtungen stört (§ 18a LuftVG), können im Rahmen dieses Planungsverfahrens, das lediglich die Bauflächen und die maximale Höhe der Bauwerke zum Gegenstand hat, naturgemäß nicht getroffen werden. Im Rahmen der anstehenden Baugenehmigungsverfahren sind die Bauunterlagen mit den erforderlichen Angaben zur Beurteilung nach § 18a LuftVG von der Baugenehmigungsbehörde über das Luftamt an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vorzulegen. Bei verfahrensfreien baulichen Anlagen hat die Vorlage zum Luftamt direkt vom Bauherrn zu erfolgen.

Entsprechendes gilt hinsichtlich der Höhe der zu errichtenden Bauwerke. Insoweit ist die Vereinbarkeit mit § 12 LuftVG durch eine von der FMG veranlasste Prüfung durch das Luftamt und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zu prüfen.

Die im verfügenden Teil unter den Ziffern A.I und A.VI (Ziffer V.28 PFB MUC) ausgesprochene gehobene Erlaubnis beruht auf § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 15 WHG. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die nach Ziffer V PFB MUC zur Geltung kommende allgemeine Befristung zum 31.12.2030 (s. u.) beruht auf § 14 Abs. 2 WHG. Gegenüber dem bereits durch den 112. ÄPFB in Ziffer V.28 PFB MUC ausgesprochenen Recht zur Niederschlagswasserversickerung kommt durch das Änderungsvorhaben lediglich eine zusätzliche Versickerungsfläche für die Dachentwässerung eines noch zu errichtenden Hotels südlich des bestehenden Hotels P 41 hinzu.

Das gezielte Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in den Untergrund und damit in das Grundwasser stellt eine Benutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, die einer behördlichen Erlaubnis bedarf. Die Niederschlagswasser-Freistellungsverordnung (NVFreiV) in der aktuellen Fassung vom 01.10.2008 ist hier nicht anzuwenden, da bei dem Vorhaben befestigte Flächen von über 1.000 m² pro Versickerungsanlage angeschlossen werden.

In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens (§ 12 Abs. 2 WHG) kann – wie von der FMG beantragt – 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. Diese wasserwirtschaftliche Zielvorstellung wird bei dem geplanten Vorhaben durch die breitflächige Versickerung des Dachflächenwassers in Mulden berücksichtigt. 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 oder Rechte Dritter 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 Wasserwirtschaftsamt München 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.

Das Oberflächenwasser der restlichen Teilflächen wie Straßen und Verkehrsflächen wird, wie bereits im 112. ÄPFB vorgesehen, über die Regenwasserkanalisation entwässert. Das hier anfallende Wasser wird über das Regenklärbecken Nordwest in den Entwässerungsgraben Nord eingeleitet. Durch die zusätzlich angeschlossenen Flächen erfolgt keine Änderung der bisher im Verfügenden Teil der Planfeststellung unter Ziffer V.1 PFB MUC genehmigten Einleitung.

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

5 Naturschutzrecht

Die Anordnung der landschaftspflegerischen Maßnahmen und die naturschutzfachlichen Maßgaben beruhen auf § 15 ff BNatSchG. Die in der von der FMG vorgelegten landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet, die mit dem Vorhaben einhergehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen. Die ergänzend in das Verfahren eingeführten Maßnahmen zugunsten des Idas-Bläulings erfüllen die Forderungen der UNB FS und der HNB.

Soweit der BN die Lage und die Wirkung der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen J-730-E-4 und J-730-A-5 bemängelt, kann dem nicht gefolgt werden. Sowohl die UNB FS als auch die HNB haben den zur Entscheidung vorgelegten LBP gebilligt und damit auch zum Ausdruck gebracht, dass in der Umsetzung dieser Maßnahmen selbst kein Eingriff zu sehen ist. Die Maßnahme J-731-A-5 liegt im FFH-Gebiet DE7537301 Isarauen Unterföhring bis Landshut. Ziffer 2 der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele sieht den Erhalt ggf. die Wiederherstellung der weitgehend gehölzfreien naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien, der mageren Flachland-Mähwiesen sowie ihrer Vernetzung mit Magerstandorten auf Dämmen und entlang von Säumen vor. Der Erhalt der Trockenstandorte, insbesondere in den Bereichen

Pförrerhof, wird ausdrücklich genannt, so dass auch von einer Aufwertung auszugehen ist. Nördlich der Maßnahmenfläche bereits umgesetzte Ausgleichsmaßnahmen haben erwiesen, dass das angestrebte Entwicklungsziel mit dem vorgesehenen Oberbodenabtrag erreicht werden kann. Da derartige Oberbodenumlagerungen atypisch sind, kann hierin kein Eingriff i. S. d. § 14 BNatSchG gesehen werden. Die Maßnahme J-730-E-4 liegt im FFH-Gebiet DE7635301 Ampertal. Das mit der Maßnahme angestrebte Entwicklungsziel „artenreiche Auewiesen“, das durch Oberbodenabtrag zuverlässig erreicht werden kann, ist in Ziffer 3 der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele dieses FFH-Gebietes genannt, die u.a. den Erhalt ggf. die Wiederherstellung von mageren Flachland-Mähwiesen nennt. Hier gelten zur Aufwertung und zur Eingriffsregelung die Ausführungen zum erstgenannten FFH-Gebiet entsprechend.

Entscheidungen nach § 34 BNatSchG im Zusammenhang mit dem europäischen Gebietsschutz sind nicht zu treffen. Projektbedingte Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“ sind auszuschließen. Die Flächen dieses Vogelschutzgebietes befinden sich zu den hier allein maßgeblichen verfahrensgegenständlichen Erweiterungsflächen südlich der betroffenen Hochbaufläche der Nordallee jenseits aller vorstellbaren Projektwirkungen: Die Mindestdistanz zur dem Vogelschutzgebiet beläuft sich insoweit bei den Wiesen um die nördliche S/L-Bahn auf gut 400 m, bei den Wiesen um die südliche S/L-Bahn auf knapp 900 m. Eine Relevanz von Störeffekten durch Baubetrieb und Kulissenwirkungen, die von den Erweiterungsflächen ausgehen könnte, ist damit nicht gegeben. Soweit Hochbauflächen nördlich der Nordallee betroffen sind, wird auf Ziffer C.III.3.3.1 des 112. ÄPFB verwiesen. In diesem Bereich werden die durch den 112. ÄPFB bestandskräftig festgestellten Außengrenzen der Hochbauflächen sowie deren zulässige Höhenentwicklung durch dieses Plangenehmigungsverfahren nicht geändert.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (§ 44 Abs. 1 BNatSchG) werden bei Beachtung der im LBP beschriebenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der von der UNB Freising sowie der HNB geforderten Maßgaben für die Avifauna, insbesondere den Haussperling, und für Fledermäuse nicht verwirklicht. Diese Maßgaben werden durch Festsetzung als von der FMG zu beachtende Nebenbestimmungen für diese verbindlich.

Aufgrund der Anmerkungen des StBA und der Stadt Freising zu den vom Vorhaben ausgelösten verkehrlichen Belangen hat die FMG nach Abstimmung mit diesen Straßenbaulastträgern von der Projekta GmbH das Verkehrsaufkommen 2017 und 2030 ermitteln bzw. prognostizieren lassen, wobei einvernehmlich von allen Beteiligten davon ausgegangen wurde, dass die B 301 zu diesem Zeitpunkt noch nicht vierstreifig ausgebaut sein wird. Daneben hat die FMG eine Fortschreibung der Verkehrstechnischen Untersuchung von Knotenpunkten zur Neuordnung Bauungsplanstruktur nördlich und südlich der Nordallee zum Prognosehorizont 2030 vorgelegt.

Diese Untersuchung stellt fest, dass die Knoten K1 (B 301 / Freisinger Allee), K11 (Anschlussstelle Hallbergmoos Nord / B 301) und K12 (Anschlussstelle Hallbergmoos Süd / B 301) bei Verwirklichung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens ohne bauliche Veränderungen überlastet wären. Es sind Optimierungsmaßnahmen erforderlich, um eine ausreichende Verkehrsqualität bzw. Leistungsfähigkeit zu erreichen. Die Begutachtung kommt zu der Empfehlung, dass zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit auch die Knoten K1 und K11 mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden müssen (Der Knoten K12 verfügt bereits über eine Lichtsignalanlage). Daneben sind folgende verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen erforderlich: Koordinierung der Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte K1, K11 und K12 mit einer Umlaufzeit von ca. 110 Sekunden in der Morgen- und Abendspitzenstunde – Ausbau der Knotenzufahrt Freisinger Allee am Knoten K1 mit einer Fahrspuraufteilung Links / Rechts auf einer Mindestlänge von ca. 40 m – Ausbau der Knotenzufahrt Rampe Nord am Knoten K11 mit einer Fahrspuraufteilung Links / Rechts auf einer Mindestlänge von ca. 50 m – Ausbau der Knotenzufahrt Rampe Süd am Knoten K12 mit einer Fahrspuraufteilung Links / Rechts auf einer Mindestlänge von ca. 60 m. Als Folge dieser verkehrstechnischen und baulichen Maßnahmen kann erreicht werden, dass insgesamt eine noch ausreichende Verkehrsqualitätsstufe D in der Morgen- und Abendspitzenstunde erreicht wird.

Die betroffenen Straßenbaulastträger (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das StBA, und Stadt Freising) haben ihre Bereitschaft zur Umsetzung der erforderlichen Optimierungsmaßnahmen signalisiert, wenn die FMG als Veranlas-

serin bereit ist, die hierfür anfallenden Kosten zu übernehmen. Hinsichtlich der Planung dieser Maßnahmen verbleibt es bei der Zuständigkeit der Träger der Straßenbaulast.

Die FMG hat mit Schreiben vom 23.01.2018 gegenüber dem Luftamt Folgendes erklärt:

„Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung sind bereits vor dem vierstreifigen Ausbau der B 301 interimistische Optimierungsmaßnahmen erforderlich, um eine ausreichende Verkehrsqualität bzw. Leistungsfähigkeit sicherzustellen. Namentlich handelt es sich dabei um die Errichtung und den koordinierten Betrieb von Lichtsignalanlagen sowie um Fahrspuraufteilungen an den Knotenzufahrten an der Freisinger Allee und der Anschlussstelle Hallbergmoos. Zeitpunkt und Umfang der Realisierung dieser Optimierungsmaßnahmen werden daher in Abhängigkeit von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung von den zuständigen Straßenbaulastträgern, d. h. dem Staatlichen Bauamt Freising als Vertreter des Bundes für die B 301 und der Stadt Freising für die Freisinger Allee bestimmt. Die Planung dieser Maßnahmen obliegt ebenso den zuständigen Trägern der Straßenbaulast.

Die FMG wird die Kosten für die Planung und Umsetzung der o.g. Optimierungsmaßnahmen tragen.

Basierend auf diesen Begutachtungen sowie der Bereitschaft der Beteiligten, diejenigen Maßnahmen umzusetzen (StBA, Stadt) bzw. zu finanzieren (FMG), die zu einer Verkehrsqualitätsstufe D in der Morgen- und Abendspitzenstunde führen, ist das Luftamt überzeugt, dass die Realisierung der Gebäude auf den mit dieser Plangenehmigung fachplanerisch zugelassenen Hochbauflächen im Zusammenhang mit dem dadurch hervorgerufenen An- und Abreiseverkehr im Bereich der Knoten K1, K11 und K12 nicht zu einer Verkehrsqualitätsstufe E oder F (keine Leistungsfähigkeit sichergestellt) führen wird. Die verkehrliche Erschließung ist somit ausreichend gesichert.

Auch die innerhalb des Flughafengeländes erwartete Verkehrszunahme im Bereich der Nord-, Wartungs- und Zentralallee kann bewältigt werden. Durch die bereits umgesetzte Errichtung eines Kreisverkehrs an der Nordallee bei der Nordspange des Knotens West 1 zur Zentralallee und der baldigen Installation von Lichtsignalanlagen an den Teilknoten Verbindungsspange/Zentralallee Süd und Verbindungsspange/Zentralallee Nord des Knotens West 1 wird eine akzeptable

Verkehrsqualität erreicht. bei der zeitnah anstehenden Errichtung des Knotens West 0 ist dem Gesichtspunkt der Leistungsfähigkeit besonderes Augenmerk zu widmen. Rückstaus auf die Zentralallee sind zu vermeiden.

6.2 Verkehrs­lärm

Auf Forderung der Stadt Freising hat die FMG zusätzlich ein Lärmgutachten vorgelegt, in dem die Lärmauswirkungen der durch das Vorhaben induzierten zusätzlichen Erschließungsverkehre auf der B 301 und der Freisinger Allee untersucht werden. Als Immissionsorte wurden einvernehmlich je zwei Anwesen nördlich bzw. am Knoten K1 (Stadtgebiet Freising) und südlich des Knotens K12 (Gemeindegebiet Hallbergmoos) festgelegt.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sich für die beiden in Hallbergmoos gelegenen Immissionsorte rechnerisch – im Vergleich zwischen Nullfall und Ausbaufall – Pegelerhöhungen von 0.05 dB(A) am Tag und 0.00 dB(A) während der Nacht ergeben. Die Pegeldifferenzen liegen somit unterhalb von 0.1 dB(A). Für die beiden in Freising gelegenen Immissionsorte liegen die rechnerischen Pegelerhöhungen tags und nachts zwischen 0.10 und 0.13 dB(A). Die Pegeldifferenzen liegen an diesen Immissionsorten unterhalb von 0.2 dB(A). Das geplante Vorhaben führt für die vier ausgewählten Immissionsorte somit lediglich zu sehr geringen bzw. sogar unerheblichen Lärmzunahmen, die letztendlich nicht wahrnehmbar sind.

7 Lärmimmissionen

Da sich die geplante Baumaßnahme FMG-Logistikzentrum außerhalb des Wirkungsbereiches i. S. d. Nr. 2.2 TA Lärm befindet, sind keine immissionsschutzfachlichen Anforderungen veranlasst. Der Handwerkerhof und die Winterdiensthalle sind bereits Gegenstand des 112. ÄPFB und bleiben in ihrer Lage unverändert. Bei der Winterdiensthalle ist sogar mit einer Verbesserung der Lärmsituation zu rechnen. Durch die künftige Unterbringung der Fahrzeuge des Winterdienstes (Traktoren und LKW) in einer Halle verringert sich die Lärmbelastung beim Starten, beim Rangieren, bei Wartungsarbeiten etc. automatisch.

Entsprechend einer Forderung des Immissionsschutzes am Landratsamt Freising hat die FMG eine Betriebsbeschreibung des geplanten Logistikzentrums sowie

eine schalltechnische Untersuchung über die von diesem ausgehenden Geräuschbelastung vorgelegt.

Die schalltechnische Untersuchung kommt – bezogen auf die dem Logistikzentrum nächstgelegene (Wohn-) Bebauung außerhalb des Flughafengeländes am südlichen Bebauungsrand von Attaching (Immissionsort – IO) – zu dem Ergebnis, dass es aufgrund des sehr großen Abstandes zwischen dem Logistikzentrum und dem IO von ca. 2,2 km ausgeschlossen ist, dass die LZ-Geräuschimmission ton- oder informationshaltig sowie impulshaltig ist. Die für diesen IO aus dem Betrieb des Logistikzentrums prognostizierten Beurteilungspegel von tags/nachts 22/20 dB(A) unterschreiten die Immissionsrichtwerte (IRW) gem. TA Lärm für ein allgemeines Wohngebiet von tags/nachts 55/40 dB(A) tags um 33 dB und nachts um 20 dB. Damit ist nach Überzeugung des Luftamtes Folgendes nachgewiesen:

- Da die LZ-Beurteilungspegel um weit mehr als 6 dB(A) unter den IRW liegen, trägt das Logistikzentrum nicht relevant zur Gesamtbelastung bei.
- Da die LZ-Beurteilungspegel die IRW zudem um mehr als 10 dB(A) unterschreiten, liegt der IO außerhalb des Einwirkungsbereiches des Logistikzentrums im Sinne der TA Lärm.

Entsprechendes gilt für kurzzeitige Geräuschspitzen. Ausgehend von dem Spitzenpegel des emissionsbestimmenden Vorgangs wird der Spitzenpegel an dem IO berechnet und mit den folgenden, nach TA Lärm maximal zulässigen Immissionspegeln verglichen: Tagzeitraum 6 Uhr bis 22 Uhr: $55 + 30 = 85$ dB(A); Lauteste Nachtstunde zwischen 22 Uhr und 6 Uhr: $40 + 20 = 60$ dB(A). Der aus der Ausbreitungsberechnung resultierende, maximal mögliche Immissionspegel am IO beträgt in diesem Fall tags/nachts 31 dB(A). Der am IO maximal zulässige Spitzenpegel wird tags um 54 dB und nachts um 29 dB unterschritten.

Nach Ansicht des Immissionsschutzes, der sich das Luftamt anschließt, wurde insoweit der Nachweis erbracht, dass der Beurteilungspegel am maßgeblichen IO den Immissionsrichtwert für ein allgemeines Wohngebiet gemäß Nr. 6.1 e TA Lärm um mehr als 10 dB(A) unterschreitet. Das Spitzpegelkriterium ist ebenfalls eingehalten.

Bei Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange kann dem Antrag der FMG mit Nebenbestimmungen und Hinweisen entsprochen werden. Die von den Fachbehörden vorgeschlagenen Nebenbestimmungen und Hinweise werden vollinhaltlich gewürdigt und – soweit fachlich veranlasst – in den verfügbaren Teil dieser Plangenehmigung übernommen und sind von der FMG verbindlich zu beachten.

Insbesondere werden die Belange des Naturschutzes und der Wasserwirtschaft aufgrund der festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht negativ berührt. Die Begutachtung durch das WWA im Wasserrechtsverfahren hat ergeben, dass durch die Versickerung des Dachflächenwassers die wasserwirtschaftliche Zielvorstellung berücksichtigt wird, eine durch Flächenversiegelung verhinderte Grundwasserneubildung durch Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser vor Ort wieder auszugleichen. Auch Belange des Naturschutzes stehen dem Vorhaben nach übereinstimmender Ansicht der höheren und der unteren Naturschutzbehörden nicht entgegen. Die naturschutzfachlich vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen werden als geeignet erachtet. Da sich die Vorhabensfläche gänzlich auf bereits nach Luftverkehrsrecht planfestgestellten Flughafengelände befindet und dem Anwendungsbereich des Luftverkehrsrecht unterfällt, wird auch die der Belegenheitsgemeinde zustehende Planungshoheit nicht beeinträchtigt. Nach Ansicht des Luftamtes ist auch gewährleistet, dass durch die von der FMG beabsichtigte Nutzung der fachplanungsrechtlich zugelassenen Hochbauten der Anwendungsbereich des Luftverkehrsrechts nicht überschritten wird. Die verkehrliche Erschließung ist gesichert. Die von der FMG nachgereichten Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, dass durch Optimierungsmaßnahmen auch bei hinzutreten des vorhabenbedingten Mehrverkehrs eine akzeptable Verkehrsqualität erreicht werden kann. Durch die Zusicherung der FMG hinsichtlich der Kostentragung für von den zuständigen Straßenbaulastträgern für erforderlich gehaltenen Optimierungsmaßnahmen an den Knotenpunkten K1, K11 und K12 werden diese finanziell nicht belastet. Auch der vom Vorhaben ausgehende Betriebslärm und Straßenlärm führt zu keiner maßgeblichen zusätzlichen Lärmbelastung an den einschlägigen Immissionsorten. Rechte anderer werden durch das Vorhaben in relevanter Weise nicht berührt. Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt.

E

Kosten

Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 LuftKostV und § 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 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. § 10 VwKostG erhoben.

Die Höhe der Gebühren und Auslagen wird gesondert festgesetzt

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Plangenehmigung kann Klage erhoben werden. Die Klage muss schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieser Plangenehmigung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erhoben werden. Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof auch elektronisch nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen 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 der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen 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 Rechtsstreits verzögern würde und der Beteiligte die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

Der Klage sollen diese Plangenehmigung (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung) und zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2

Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

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

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtliche Wirkungen.

Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.

Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

Schrödinger
Regierungsdirektor