



Regierung von Oberbayern • 80534 München

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

<b>Bearbeitet von</b> Herrn Schrödinger	<b>Telefon</b> +49 (89) 2176-2375	<b>Zimmer</b> HE 308	<b>E-Mail</b> luftamt@reg-ob.bayern.de
<b>Ihr Zeichen</b>	<b>Ihre Nachricht vom</b> 06.02. u. 20.11.2018	<b>Unser Geschäftszeichen</b> 25-33-3721.1-MUC.1-6-18-134	<b>München,</b> 31.01.2019

### **Verkehrsflughafen München; Südliches Bebauungsband (SBB) – Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW)**

#### **Anlagen:**

- 1 Satz Planunterlagen
- 1 Kostenrechnung
- 1 Empfangsbekanntnis

**- bitte ausgefüllt zurück -**

Auf den Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 06.02. u. 20.11.2018 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gemäß § 8 Abs. 1 Satz 10 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 11 Gesetz 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 § 1 Gesetz vom 24.07.2018 (GVBl. S. 604), zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98-1, zuletzt geändert durch Plangenehmigung vom 22.11.2018 (133. ÄPG), Az. 25-33-3721.1-MUC.1-10-18-133, folgenden

**Dienstgebäude**  
Heißstraße 130  
80797 München

Tram 20/21/22 Lothstraße  
Bus 153/154 Infanteriestr. Süd

**Telefon Vermittlung**  
+49 89 2176-0

**Telefax**  
+49 (89) 2176-2914

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

**Internet**  
www.regierung-oberbayern.de



## **134. Änderungsbescheid – Plangenehmigung:**

**(134. ÄPG)**

**A                    Verfügender Teil**

**I                    Genehmigung des Plans**

**1                    Fahrzeugabstellflächen**

Der Plan zur Errichtung und zum Betrieb von Fahrzeugabstellflächen für Taxis und LKW einschließlich Sanitär- und Aufenthaltsgebäuden, sowie zur Anlage einer temporären Abstellfläche für Mietwagen im Südlichen Bebauungsband (SBB) auf dem Gelände des Flughafens München wird nach Maßgabe der zusammen mit dem Antrag eingereichten bzw. nachgereichten Unterlagen, nach Maßgabe der in den Ziffern A.II und A.III bezeichneten Plänen, Maßnahmenblättern, Verzeichnissen und Unterlagen, nach Maßgabe der in Ziffer A.IV verfügbaren Nebenbestimmungen und Hinweisen und nach Maßgabe der in Ziffer A.V erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis zugelassen.

**2                    Wasserrechtlicher Benutzungstatbestand**

Es wird folgende wasserrechtliche beschränkte Erlaubnis erteilt:

- Beschränkte Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, Art. 15 BayWG zum Einleiten des von den befestigten Fahrzeugabstellflächen im Südlichen Bebauungsband abfließenden Niederschlagswassers über eine breitflächige Versickerung in das Grundwasser nach Maßgabe des in Ziffer A.V bezeichneten Umfangs und den dort genannten Inhalts- und Nebenbestimmungen.

(Ziffer V.31 PFB MUC)

### **3 Befreiung von Festsetzungen im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung**

- 3.1. Die FMG wird vorübergehend von den Festsetzungen im Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98-1, zuletzt geändert durch die 133. ÄPG, befreit, soweit im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung (Plan I-02c – Bereich Südliches Bebauungsband (SBB)) – nördlich der Wartungsallee und westlich der Südspange des Verkehrsknotens West 1 eine Hochbaufläche „SF“ vorgesehen ist.
- 3.2. Diese Befreiung gilt nur für die beantragte Zwischennutzung zum Abstellen von Mietwägen.
- 3.3. Diese Befreiung ist bis zum 31.12.2022 befristet.
- 3.4. Für den Fall eines dringenden luftverkehrlichen oder luftsicherheitsrechtlichen Grundes bleibt der Widerruf dieser Befreiung vorbehalten. Soweit dies in einem solchen Fall zur Umsetzung der im Plan I-02c festgesetzten Nutzungszwecke erforderlich ist, sind diesem Zweck entgegenstehende bauliche Anlagen oder sonstige Einrichtungen zu beseitigen.

**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 Südliches Bebauungsband – Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW) vom 14.12.2017, M 1 : 5.000

- J-734 Landschaftspflegerischer Begleitplan CEF- und Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Hallbergmoos vom 14.12.2017, M 1 : 1.000
  - Zu Plan J-734:
    - Maßnahmenblätter J-734-A-1, J-734-A-2, J-734-A-3, 734-J-A-4<sub>CEF</sub>, J-734-A-5, jeweils vom 13.12.2017, Stand 28.09.2018
- J-740 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Isarauen, Stand: 1 Änderung (Plan-Index 01) vom 08.10.2018, M 1 : 1.000
  - Zu Plan J-740:
    - Maßnahmenblatt J-740-A-6, vom 13.12.2017, Stand 28.09.2018
- J-745 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Lüsse vom 28.09.2018, M 1 : 1.000
  - Zu Plan J-745:
    - Maßnahmenblatt J-745-A-7, vom 13.12.2017, Stand 28.09.2018
- Grunderwerbsverzeichnis Südliches Bebauungsband Fahrzeugabstellflächen, Gemarkung Hallbergmoos, Gemeinde Hallbergmoos, Stand: 10.10.2018.
- Grunderwerbsverzeichnis Südliches Bebauungsband Fahrzeugabstellflächen, Gemarkung Pulling, Stadt Freising, Stand: 10.10.2018.
- Grunderwerbsverzeichnis Südliches Bebauungsband Fahrzeugabstellflächen, Gemarkung Marzling, Gemeinde Marzling, Stand: 10.10.2018.

### **III                    Änderungen in Abschnitt I(2) (Sonstige Zulassungen)**

In Abschnitt I(2) wird folgender Teil eingefügt:

„Südliches Bebauungsband (SBB) – Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW)

1.        Der Plan zur Errichtung und zum Betrieb von Fahrzeugabstellflächen für Taxis und LKWs einschließlich Sanitär- und Aufenthaltsgebäuden sowie zur Anlage einer temporären Abstellfläche für Mietwagen im SBB wird zugelassen.

2. Der Zulassung liegen folgende Unterlagen zugrunde:

- Vorhabensbeschreibung, Erläuterung und Begründung, SBB Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW), FMG, vom 15.11.2017.
- Vorhabenbeschreibung, Erläuterung und Begründung, SBB - temporäre Fahrzeugabstellflächen, FMG, vom 14.11.2017.
- Übersichtslageplan, M 1 : 5. 000, vom 03.08.2017.
- Lageplan SBB Fahrzeugabstellflächen M 1 : 1.000, vom 11.09.2017.
- Lageplan mit Luftbild SBB Fahrzeugabstellflächen M 1 : 1.000, vom 11.09.2017
- Lageplan temporäre Fahrzeugabstellfläche, M 1 : 500, vom 09.10.2017.
- Lageplan mit Luftbild temporäre Fahrzeugabstellfläche M 1 : 500, vom 09.10.2017.
- Europäischer Gebiets- und Artenschutz, Südliches Bebauungsband - Fahrzeugabstellplätze (Taxi und LKW), Büro H2 Ökologische Gutachten, vom 31.10.2017.
- Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, Südliches Bebauungsband - Temporäre Fahrzeugabstellfläche, PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH, vom 15.11.2017.
- Erläuterung der Entwässerung, Südliches Bebauungsband - Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW), BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG, vom 10.08.2017.
- Verkehrstechnische Untersuchung von Knotenpunkten, Südliches Bebauungsband - Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW), Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 04.10. 2017.
- Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht, Südliches Bebauungsband- Fahrzeugabstellflächen, Grünplan GmbH. vom 14.12.2017, Stand: 28.09.2018.

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

In Abschnitt IV wird folgende Ziffer 14.37 eingefügt:

- |           |  |
|-----------|--|
| "14.37    | Südliches Bebauungsband (SBB) – Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW)  |
| 14.37.1   | Baulärm und Maßnahmen gegen Luftverunreinigungen durch Staub in der Bauphase:                                  |
| 14.37.1.1 | Die Anforderungen der AW Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) sind zu beachten. |

- 14.37.1.2 Die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) sind zu beachten.
- 14.37.1.3 Die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind zu beachten.
- 14.37.1.4 Während der Bauphase sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um staubförmige Emissionen zu vermeiden (z. B. Befeuchtung staubender Güter, Minimierung der Abkip- und Abwurfhöhe der LKW)
- 14.37.2 Hinweise zum Bodenschutz
- 14.37.2.1 Sollten im Rahmen von Bodenuntersuchungen Bodenverunreinigungen oder Altlasten festgestellt werden, so ist das Landratsamt Freising / Sachgebiet Umweltschutz einzubinden. Die Bodenverunreinigungen sind ordnungsgemäß zu sanieren. Die Dokumentation ist dem Landratsamt Freising unaufgefordert vorzulegen.
- 14.37.2.2 Da das Flughafenareal zu den Flächen im Landkreis Freising zählt, auf denen geogen erhöhte Arsenwerte vorkommen können, wird darauf hingewiesen, dass die Handlungshilfe des Landesamtes für Umwelt zum Umgang mit geogen arsenbelasteten Böden (August 2014) zu beachten und umzusetzen ist.
- 14.37.3 Naturschutz
- 14.37.3.1 Beginn und Ende der Maßnahmen sind dem Landratsamt Freising – Untere Naturschutzbehörde (UNB) – schriftlich mitzuteilen.
- 14.37.3.2 Die Einhaltung der naturschutzrechtlichen Auflagen wie auch die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahme ist durch eine ökologische Bauleitung sicherzustellen. Der verantwortliche Bauleiter ist der UNB mindestens eine Woche vor Beginn der Bauarbeiten mit den erforderlichen Kontaktdaten schriftlich zu benennen.

#### 14.37.3.3

Die Baumaßnahmen sind so naturschonend wie möglich durchzuführen. Zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen sind die einschlägigen Vorschriften der DIN 18920 zu beachten. D. h., insbesondere sind baubedingte Beeinträchtigungen wie Abgrabungen, Ablagerungen, Aufschüttungen, Bodenverdichtungen, Befahren mit Baustellenfahrzeugen etc. im Bereich von Gehölzen zuzüglich eines Schutzstreifens von mindestens 1,50 m zu unterlassen. Ebenso sind die einschlägigen Vorschriften in der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP4) zu beachten.

Der in Anlage 8 des LBP dargestellte zu erhaltende Baumbestand ist vor Beeinträchtigungen zu schützen.

In Ergänzung zur Vermeidungsmaßnahme V-3 des LBP sind bei Fortbestand der lokalen Fortpflanzungsstätte östlich der Taxi-Abstellfläche zur Vermeidung von Störungen und zum Schutz von Gelegen des Flussregenpfeifers jeweils am östlichen Ende der Taxi-Abstellfläche einschließlich der beiden Baustelleneinrichtungsflächen für die Dauer der Bauzeit Bauzäune aufzustellen. Die Zäune müssen eine geeignete Absperrung der Bruthabitate des Flussregenpfeifers gegenüber der Baustelle und dem Baustellenverkehr gewährleisten.

#### 14.37.3.4

Baumfällungen sind außerhalb der Brutzeiten europarechtlich geschützter Vogelarten durchzuführen, d. h. nur im Zeitraum von Oktober bis Februar eines jeden Jahres. Ausgenommen sind gegebenenfalls die potentiellen Fledermaus-Quartierbäume gem. Karte 1 des Gutachtens „Europäischer Gebiets- und Artenschutz“ (Büro H2 München). Wenn ein Vorkommen von Fledermäusen nicht sicher ausgeschlossen werden kann, sind die Bäume bereits im September bzw. Oktober zu fällen. Das weitere Vorgehen ist mit der UNB abzustimmen.

- 14.37.3.5 Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen (Baustellenzufahrten, Baustelleneinrichtungsflächen) sind ebenso wie nicht mehr benötigte Zufahrten in der nächsten Vegetationsperiode nach Bauende wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen. Als ursprünglicher Zustand gelten die Vegetationseinheiten gemäß Anlage 5 des LBP „Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan“. Die Begrünung hat mit einer standortgerechten Saatgutmischung zu erfolgen.
- 14.37.3.6 Auf den verwendeten Flächen dürfen sich keine nitrophilen Hochstaudenfluren (z. B. Brennessel, *Urtica dioica*) oder Vegetationsbestände mit Neophyten wie z. B. *Solidago gigantea* und *S. canadensis* entwickeln. Eventuell aufkommenden Neophyten oder sonstigen Entwicklungen, die den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege entgegen stehen, ist durch geeignete Maßnahmen für einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren nach Ende der Bauarbeiten entgegen zu wirken. Entsprechende weitergehende Auflagen bleiben vorbehalten.
- 14.37.3.7 Vorgesehene Baumpflanzungen sind mit standortheimischen Laubbäumen der I. oder II. Wuchsklasse (Qualität: mind. HSt, 3xv, StU 20-25 cm) durchzuführen. Die Neupflanzungen sind spätestens in der Pflanzperiode durchzuführen, die der Fertigstellung des Bauvorhabens folgt. Die Bäume sind bis zur Bestandssicherung ordnungsgemäß zu pflegen. Ausfälle sind umgehend nachzupflanzen.
- 14.37.3.8 Für die LED-Beleuchtung der Taxi-/ LKW-Parkfläche wird Folgendes empfohlen:
- Der Betrieb von Beleuchtungsanlagen sollte nur zu den unbedingt erforderlichen Zeiten erfolgen.
  - Minimierung der eingesetzten Lichtmenge so weit wie möglich, sowohl von der Anzahl der Lampen als auch von der Leistung der einzelnen Lampen her.
  - Verwendung warmweißer LEDs, da diese insektenfreundlicher sind als kaltweiße LEDs.



- Die Leuchtgehäuse sollten das Licht nur in die tatsächlich gewünschte Richtung abstrahlen. Zur Minimierung der lateralen Reichweite sollten Leuchten möglichst niedrig installiert werden.
- Außenleuchten müssen insektendicht schließen (ohne Kühlschlitze o.a.).

#### 14.37.3.9 CEF-Maßnahmen

14.37.3.9.1 Bei der Herstellung der CEF-Maßnahmen für den Flussregenpfeifer sind die Geländemulden mit geeigneten Materialien abzudichten um eine Wasserführung während der Brutzeit sicherzustellen. Die Mindestwasserführung von 0,1 m ist durch Erfolgskontrollen zu bestätigen. Der Erfolg in Bezug auf die Wasserführung liegt vor, wenn innerhalb von 5 Jahren in zwei aufeinanderfolgenden Jahren die Mindestwasserstände während der Brutzeit erreicht wurden. Sollte dies nicht gelingen, sind in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde (HNB) weitere Maßnahmen durchzuführen (vgl. Ziffer 14.37.1.12).

14.37.3.9.2 Die Fertigstellung der CEF-Maßnahmen ist der HNB mitzuteilen.

#### 14.37.3.10 Idas-Bläuling

Aufgrund von Vorkommen des Idas-Bläulings auf dem Gelände der künftigen Mietwagenabstellfläche ist eine entsprechende Ausgleichsfläche zur Verfügung-zu stellen. Die vorgesehene CEF-Fläche für den Flussregenpfeifer (Teilfläche mit Maßnahmen J-734-A-1 bzw. J-734-A-2) scheint hierfür geeignet. Es ist sicherzustellen, dass die Wirtspflanzen für die Raupen auf der Fläche vorkommen, so dass diese auch ihre Funktion als Fortpflanzungshabitat erfüllen kann. Aus diesem Grund sind planabweichend die Bereiche auf der Mietwagenabstellfläche mit Vorkommen der Wirtspflanzen in einer Stärke von mindestens 10 cm in Form von Soden flach abzuheben und auf die Ausgleichsfläche aufzutragen.

- Die bereitgestellte Fläche ist so zu entwickeln und zu erhalten, dass sich nur eine schütterere bis lockere Bodenvegetation entwickelt. Auf der Fläche darf keine geschlossene Pflanzendecke entstehen. Die Fläche ist dauerhaft von Gehölzen jeglicher Art freizuhalten.
- Der Erfolg der Maßnahmen für den Idas-Bläuling ist durch ein entsprechendes Monitoring zu überwachen.
- 14.37.3.11 Die Herstellung der CEF-Maßnahmen für Flussregenpfeifer und Rebhuhn und der Maßnahmen für den Idas-Bläuling hat in enger Abstimmung mit der UNB zu erfolgen.
- 14.37.3.12 Für die Dauer von fünf Jahren ist eine Erfolgskontrolle für Flussregenpfeifer, Rebhuhn und Idas Bläuling durchzuführen. Die FMG hat darüber einen kurzen schriftlichen Bericht zu verfassen der bis zum 1.12. eines jeden Jahres der UNB und der HNB übermittelt wird. Es wird empfohlen, die bestehende Maßnahmenfläche aus dem Vorhaben „Audi Präsentationsfläche“ in die Erfolgskontrolle einzubeziehen.
- 14.37.3.13 Die auf den Plänen J-734, J-740 und J- 745 dargestellten Kompensationsflächen sind entsprechend dem für sie festgelegten Entwicklungsziel zu entwickeln und für einen Zeitraum von 25 Jahren ab Herstellung zu pflegen. Hierfür gelten die Vorgaben aus Kapitel 4. 4 des LBP, der Lagepläne der Landschaftspflegerischen Maßnahmen Hallbergmoos, Isarauen und Lüsse sowie der Maßnahmenblätter.
- Wünschenswert wäre darüber hinaus eine faunistische Untersuchung der Flächen, um die Pflegemaßnahmen darauf abstimmen zu können.
- Die Kompensationsflächen sind spätestens in der Pflanzperiode umzusetzen, die der Fertigstellung des Bauvorhabens folgt.
- 14.37.3.14 Nach der Durchführung der Pflanzungen und Ansaaten ist ein gemeinsamer Abnahmetermin mit einem Vertreter der UNB durchzuführen
- 14.37.3.15 Weitergehende Auflagen, die sich insbesondere aufgrund einer etwaigen negativen Entwicklung der Ausgleichsflä-

chen oder aus Gründen des Artenschutzes ergeben, bleiben vorbehalten.

14.37.4 Hinweise zur Hindernisfreiheit (§ 12 LuftVG )

Wegen der maximal zulässigen Höhenentwicklung ist die Errichtung des Aufenthaltsgebäudes und der Sanitäranlagen keine Zustimmung bzw. Genehmigung des Luftamtes erforderlich.

Bei der Errichtung eventuell zum Einsatz kommende Kräne sind gesondert beim Luftamt zu beantragen

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

In Abschnitt V PFB MUC wird folgende Ziffer V.31 eingefügt:

- "31 „Beschränkte Erlaubnis nach §§ 8 Abs. 1, 10 Abs. 1 WHG, Art. 15 BayWG zum Einleiten des von den befestigten Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW) im Südlichen Bauungsband (SBB) abfließenden Niederschlagswassers über eine breitflächige Versickerung in das Grundwasser
- 31.1 Der FMG wird zur Benutzung des Grundwassers durch Einleiten des von den befestigten Fahrzeugabstellflächen im SBB abfließenden Niederschlagswassers über eine breitflächige Versickerung in den Untergrund bzw. in das Grundwasser die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG i. V. m. § 10 WHG und Art. 15 BayWG erteilt.
- 31.2 Der Erlaubnis liegen folgende Unterlagen zugrunde:
- Antrag vom 06.02.2018.
  - Vorhabensbeschreibung, Erläuterung und Begründung, SBB, Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW), FMG, vom 15.11.2017.
  - Vorhabensbeschreibung, Erläuterung und Begründung, SBB, temporäre Fahrzeugabstellflächen, FMG, vom 14.11.2017

- Tektur zu Plan I-02c Plan der baulichen Anlagen, M 1: 5.000, vom 14.12.2017.
- Übersichtslageplan M 1:5.000, vom 03.08.2017.
- Lageplan SBB Fahrzeugabstellflächen M 1:1.000, vom 11.09.2017.
- Lageplan mit Luftbild SBB Fahrzeugabstellflächen M 1:1. 000, vom 11.09.2017.
- Lageplan temporäre Fahrzeugabstellfläche M 1: 500, vom 09.10.2017.
- Lageplan mit Luftbild temporäre Fahrzeugabstellfläche M 1:500, vom 09.10.2017.
- Erläuterung der Entwässerung, Südliches Bebauungsband - Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW), BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG, vom 10.08.2017.

### 31.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

31.3.1 Das Vorhaben ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechend den vorgelegten Unterlagen auszuführen.

31.3.2 Die Beschickung der Versickerungsanlage ist so zu gestalten, dass über die gesamte Fläche eine gleichmäßige Verteilung stattfindet.

31.3.3 Die Versickerungsanlage darf nur in verunreinigungsfreiem Boden, anstehend bis zum Grundwasserleiter, errichtet werden. In Bereichen mit belasteten, anthropogenen Auffüllungen (z. B. Altverfüllungen) und Böden ist die Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser unzulässig.

31.3.4 Im Bereich von Versickerungseinrichtungen und deren Sickerwegen dürfen keine Recyclingbaustoffe eingebaut werden.

31.3.5 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 der Plangenehmigung und den geprüften Plänen ausge-

führt wurden. Etwaige 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 (z. B. Beachtung der max. zul. Einbautiefe der Rigole), 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. Die Bestätigung des Sachverständigen ist spätestens 4 Wochen nach Fertigstellung der Entwässerungseinrichtungen dem Wasserwirtschaftsamt München vorzulegen.

- 31.3.6 Es darf der Versickerungsanlage nur gesammeltes Niederschlagswasser zugeleitet werden, das nicht durch sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändert oder behandlungsbedürftig ist.
- 31.3.7 Wird die Versickerungsanlage 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.
- 31.3.8 Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtungen zu gewährleisten. „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“.
- 31.4 Hinweise
  - 31.4.1 Sollten bei den geplanten Betriebsgebäuden 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.  
Bei Beschichtungen von Metalldächern ist die Korrosions-  
klasse III (DIN 55928) einzuhalten.

31.4.2 Es wird darauf hingewiesen, dass der Betreiber der Versickerungsanlage im Falle eines Versagens der Versickerungsanlage (z. B. bei höheren Niederschlägen, Zusetzen der Anlage usw.) eine schadlose Ableitung des Niederschlagswassers zu gewährleisten hat.

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

## **VI Kostenentscheidung**

Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.

Für diese Plangenehmigung wird eine Gebühr i. H. v. 2.600,-- € festgesetzt.

An Auslagen werden 383,-- € festgesetzt.

(Gesamtkosten: 2.983,-- €)

## **B Sachverhalt**

### **I Ausgangssituation und Planungsziel**

Der derzeit geltende Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung I-02c für den Flughafen München weist den Bereich des Flughafengeländes, der im Norden durch die Zentralallee (Flughafenzubringer), im Süden durch die Wartungsallee, im Osten durch die Südspange des Knotens West 1 und im Westen durch das Privatgleis zum Tanklager begrenzt wird, als „Örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr“ sowie im Osten teilweise als Hochbaufläche SF „Sonstige Flughafendienste“ aus. Zulässig auf den örtlichen Verkehrsflächen Straßenverkehr sind Fahrbahnen, (ebenerdige) Parkflächen, Geh- und Radwege, die für eine öffentliche Benutzung bestimmt sind, sowie Grünflächen. Diese Bestandteile können nach Art, Größe, Form und Lage einer fortschreitenden Planung angepasst werden. Dieser soeben beschriebene Bereich des Flughafengeländes ist ein Teil des Südlichen Bebauungsbandes (SBB) und wird im Folgenden als „verfahrensgegenständliche Fläche“ bezeichnet.

Der westliche Bereich der verfahrensgegenständlichen Fläche wird derzeit überwiegend als Fahrzeugabstellfläche (Parkplatz P 79) für die am Flughafen ansässigen Mietwagen-Anbieter genutzt, die dort ihre Mietwägen abstellen. Zusätzlich werden dort auch LKW abgestellt, da der bisherige LKW-Abstellplatz im NBB weggefallen ist. Diese Fahrzeugabstellflächen, die in etwa eine West-Ost-Ausdehnung einnehmen, wie die südlich davon gelegenen Wartungshallen 3 und 4, sind zum Teil asphaltiert, überwiegend handelt es sich jedoch um Schotterflächen. Der mittlere Bereich der verfahrensgegenständlichen Fläche, also in etwa der Bereich in Höhe der noch nicht gebauten Wartungshalle 2, wird derzeit größtenteils als Fahrzeugpräsentationsfläche genutzt. Die Fahrzeugpräsentationsfläche ist überwiegend asphaltiert. Auf der Hochbaufläche SF „Sonstige Flughafendienste“ im östlichen Bereich der verfahrensgegenständlichen Fläche, also in Höhe der Wartungshalle 1, befindet sich das Wohnheim für Asylbewerber und um dieses herum eine bisher ungenutzte Grünfläche.

Der bisher nur als Teilknoten ausgebaute Knoten West 0, der einen Anschluss der Zentralallee lediglich zur Nordallee herstellt, wird demnächst – die Bauarbeiten haben bereits begonnen – als Vollknoten ausgebaut. Dies hat zur Folge, dass östlich der Fahrzeugpräsentationsfläche auf einer derzeit als Fahrzeugabstellflä-

che genutzten Fläche Fahrbahnen errichtet werden, die – zusammen mit einer sich bereits im Bau befindlichen Brücke über die Zentralallee und die S-Bahnstrecke – eine Verbindung zwischen Nordallee, Zentralallee und Wartungsallee, jeweils mit Auf- und Abfahrrampen auf die Zentralallee, herstellen werden.

## **II Vorhaben**

Die FMG beabsichtigt, einen Teil des bislang von den Mietwagen-Anbietern genutzten westlichen Bereichs der verfahrensgegenständlichen Fläche künftig als dauerhaften Ersatzstandort für die derzeitigen Taxispeicher und den LKW-Abstellplatz zu nutzen. Um für die derzeit auf dem Parkplatz P 79 abgestellten Mietwagen einen temporären Ersatzstandort bereitstellen zu können, soll östlich der Fahrzeug-Präsentationsfläche eine bislang ungenutzte Grünfläche ertüchtigt werden (langfristig sollen die Mietwägen in einer noch zu errichtenden und hier nicht verfahrensgegenständlichen Parkpalette auf der verfahrensgegenständlichen Fläche untergebracht werden).

Beginnend am westlichen Ende der verfahrensgegenständlichen Fläche sind 170 LKW-Abstellplätze auf ca. 19.000 m<sup>2</sup> befestigten Flächen geplant. Einschließlich der Flächen der Grünordnung und der Zu- und Abfahrten weist der LKW-Parkplatz einen Gesamtumfang von ca. 26.900 m<sup>2</sup> auf. Mit dem Standort an der Wartungsallee ist eine effiziente und verkehrsgünstige Erschließung des Frachtbereichs an der sich östlich an die Wartungsallee anschließenden Südallee, der den wesentlichen Anteil des LKW-Aufkommens am Flughafen München generiert, sichergestellt. Für die LKW-Fahrer, die sich längerfristig auf der Abstellfläche aufhalten müssen (Warte- bzw. Ruhezeiten), sind Sanitäreinrichtungen in entsprechend vorgegründeten Containern vorgesehen.

Im östlichen Anschluss daran ist die Abstellfläche für Taxis vorgesehen. Geplant sind befestigte Flächen mit Stellplätzen für 360 konventionelle Taxi-Fahrzeuge, 20 Stellplätze für Elektrofahrzeuge mit Lade-Infrastruktur sowie eine unbefestigte Pufferfläche für weitere 100 Fahrzeuge, die bei Sonderereignissen mit einem entsprechend erhöhten Fahrgastaufkommen benötigt wird. Der Umfang des geplanten Taxispeichers beläuft sich insgesamt auf ca. 17.300 m<sup>2</sup>, wobei ca. 12.000 m<sup>2</sup> befestigt werden. Der übrige Flächenanteil entfällt auf unbefestigte Flächen und Grünflächen. Auf der Fläche des Taxispeichers soll ein Gebäude errichtet werden, das dem Aufenthalt der Taxifahrer während der Wartezeiten dient und mit den



notwendigen Informationssystemen für den Taxibetrieb ausgestattet wird. Das Gebäude soll eine Grundfläche von ca. 330 m<sup>2</sup> und eine Bauhöhe von ca. 5 m aufweisen.

Der temporäre Ersatz für die bislang auf dem Parkplatz P 79 abgestellten Mietwagen (Mietwagen-Ersatzparkplatz) östlich der Fahrzeug-Präsentationsfläche weist eine Größe von ca. 27.000 m<sup>2</sup> auf, wobei ca. 22.000 m<sup>2</sup> als Parkflächen genutzt werden.

Die Entwässerung sämtlicher befestigter Abstellflächen für Taxis und LKWs erfolgt über eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers über Sickermulden mit bewachsener Oberbodenzone. Die Sickermulden werden an den äußeren Rändern der Abstellflächen und in den unbefestigten, Z. T. bepflanzten Streifen zwischen den Stellplatz-Reihen angeordnet. Das Niederschlagswasser von der temporären Mietwagenabstellfläche kann ohne vorherige Sammlung vor Ort versickern. Eine Befestigung dieser Fläche ist nicht vorgesehen.

Weitere Einzelheiten können den Antragsunterlagen, insbesondere dem Erläuterungsbericht, entnommen werden.

### **III                                   Verfahrensgegenstand**

Diese Plangenehmigung betrifft das von der FMG mit Antrag vom 06.02.2018, beim Luftamt eingegangen am 07.06.2018, zur Entscheidung beantragten Vorhaben. Verfahrensgegenstände, über die im Rahmen dieses luftrechtlichen Verfahrens zu entscheiden ist, sind:

- Schaffung einer Hochbaufläche „SF“ für die Sanitäreinrichtungen im Bereich der LKW-Abstellfläche.
- Schaffung einer Hochbaufläche „SF“ für das Aufenthaltsgebäude im Bereich des Taxispeichers.
- Die wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser.
- Eine temporäre Befreiung von den Festsetzungen des Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung, soweit für die Mietwagen-Ersatzabstellfläche ein Teil der als Hochbaufläche „SF“ ausgewiesenen Fläche in Anspruch genommen wird.
- Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan.

Nicht Verfahrensgegenstand ist dagegen die (erstmalige) fachplanerische Schaffung von Fahrzeugabstellflächen für die Taxen und LKW. Der Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung lässt eine derartige Nutzung bereits jetzt zu. Tatsächlich wird die Fläche auch derzeit als solche genutzt (s. o.).

#### **IV Antrag**

##### **1 Zulassung des Plans**

Mit Schreiben vom 06.02.2018 hat die FMG beantragt, den Plan zur Errichtung und zum Betrieb von Fahrzeugabstellflächen für Taxis und LKWs einschließlich Sanitär- und Aufenthaltsgebäuden sowie zur Anlage einer temporären Abstellfläche für Mietwagen im SBB nach § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG zu genehmigen und nach Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG i. V. m. § 19 Abs. 1 WHG die wasserrechtliche beschränkte Erlaubnis für die zum Einleiten des von den befestigten Fahrzeugabstellflächen im SBB abfließenden Niederschlagswassers im Wege einer breitflächigen Versickerung nach § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 5, § 10 WHG und Art. 15 WHG zu erteilen.

Als Folge der Nichtverfügbarkeit eines ursprünglich für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Grundstücks hat die FMG mit Schreiben vom 18.11.2018 einen angepassten Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Stand 28.09.2018 vorgelegt und zugleich den Antrag vom 06.02.2018, soweit sich dieser auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan bezog, geändert.

Neben den in Ziffer A.II genannten Plänen und sonstigen Unterlagen hat die FMG zusammen mit dem Antrag vom 06.02.2018 i. d. F. des Antrags vom 18.11.2018 folgende Pläne und Unterlagen (Anlagen) vorgelegt:

- Vorhabensbeschreibung, Erläuterung und Begründung, SBB Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW), FMG, vom 15.11.2017.
- Vorhabenbeschreibung, Erläuterung und Begründung, SBB - temporäre Fahrzeugabstellflächen, FMG, vom 14.11.2017.
- Übersichtslageplan, M 1 : 5. 000, vom 03.08.2017.
- Lageplan SBB Fahrzeugabstellflächen M 1 : 1.000, vom 11.09.2017.
- Lageplan mit Luftbild SBB Fahrzeugabstellflächen M 1 : 1.000, vom 11.09.2017
- Lageplan temporäre Fahrzeugabstellfläche, M 1 : 500, vom 09.10.2017.

- Lageplan mit Luftbild temporäre Fahrzeugabstellfläche M 1 : 500, vom 09.10.2017.
- Europäischer Gebiets- und Artenschutz, Südliches Bebauungsband - Fahrzeugabstellplätze (Taxi und LKW, Büro H2 Ökologische Gutachten, vom 31.10.2017.
- Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, Südliches Bebauungsband - Temporäre Fahrzeugabstellfläche, PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH, vom 15.11.2017.
- Erläuterung der Entwässerung, Südliches Bebauungsband - Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW), BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG, vom 10.08.2017.
- Verkehrstechnische Untersuchung von Knotenpunkten, Südliches Bebauungsband - Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW), Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 04.10. 2017.
- Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht, Südliches Bebauungsband- Fahrzeugabstellflächen, Grünplan GmbH. vom 14.12.2017 Stand: 28.09.2018.

Am 17.01.2019 hat die FMG die „Schalltechnische Untersuchung Südliches Bebauungsband – Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW)“, FMG RCU, vom 16.01.2019 vorgelegt.

## **2 Begründung des Antrags**

Begründet wird der Antrag damit, dass die FMG beabsichtige, dauerhafte Ersatzstandorte für die beiden Taxispeicher und den LKW-Abstellplatz zu schaffen.

Der sog. Taxispeicher, der sich bisher im Nördlichen Bebauungsband (NBB) befand und sich derzeit als Provisorium östlich des Flughafengeländes im Großraum Allgemeine Luftfahrt befinde, solle dauerhaft an einem verkehrsgünstigen Standort verlegt werden. Der Standort im NBB an der Nordallee habe mittlerweile aufgrund der dort stattfindenden Erschließungsmaßnahmen aufgegeben werden müssen. Eine Rückverlagerung des Taxispeichers in die Nordallee sei nicht beabsichtigt, da die Flächen im Rahmen der Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee künftig für Hochbauten vorgesehen seien. Der zweite Standort nordöstlich des Terminals 1, Modul A, werde aufgrund zahlreicher absehbarer Bauarbeiten in der Zentralen Zone, insbesondere der längerfristig und sukzessive geplanten Sanierung der Parkhäuser und der Errichtung des Erweiterungsgebäudes am Terminal 1 (Flugsteig), langfristig als Baustelleneinrichtungsfläche benötigt. Für beide Standorte der Taxispeicher werde daher ein dauerhafter Ersatz benötigt.

Der Bedarf für einen zentralen LKW-Abstellplatz begründe sich ebenfalls mit dem Wegfall der entsprechenden LKW-Parkplätze an der Nordallee aufgrund der Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee. Zudem solle mit dem LKW-Abstellplatz die Verkehrssituation an der Südallee bei den Einrichtungen der Luftfracht verbessert werden. Die oftmals ungeordnet am Straßenrand der Südallee parkenden LKW der Luftfracht-Spediteure würden zum Teil die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs dort erheblich behindern.

Um für die derzeit auf dem Parkplatz P 79 abgestellten Mietwägen einen temporären Ersatzstandort bereitstellen zu können, solle östlich der Fahrzeug-Präsentationsfläche eine bislang ungenutzte Grünfläche ertüchtigt werden. Langfristig sei beabsichtigt, die Mietwägen in einer noch zu errichtenden und hier nicht verfahrensgegenständlichen Parkpalette in diesem Areal unterzubringen.

## **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 beschränkte 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. Bei den bereits planfestgestellten Flächen für Straßen und (ebenerdige) Fahrzeugabstellflächen handelt es sich ohne Zweifel um Anlagen, die auf einem internationalen Verkehrsflughafen erwartet werden. Diese Fahrzeugabstellflächen sind (Neben-) Einrichtungen, die mit dem Flugbetrieb in einem

räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen. Auf einem Verkehrsflughafen mit mehr als 45 Mio. Passagieren im Jahr und einem eigenen Luftfrachtterminal sind auch speziellen Nutzern zugeordnete Fahrzeugabstellflächen, etwa für Taxis, Mietwägen und LKW, erforderlich. Insoweit kann auch für die Funktionsgebäude, die auf den verfahrensgegenständlichen Hochbauflächen geschaffen werden sollen, dieser räumlich-funktionale Zusammenhang hergestellt werden. Sanitäranlagen bzw. Aufenthaltsräume für LKW- und Taxifahrer, die z.T. längere Zeit im Taxispeicher verbringen, gehören ebenso dazu, wie vergleichbare Einrichtungen für Passagiere, (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 (UVPG) erforderlich, weil das Vorhaben nicht UVP-pflichtig ist. Es handelt sich nicht um ein Vorhaben, das die Tatbestandsmerkmale eines in Anlage 1 zum UVPG (Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“) genannten Vorhaben aufweist. Ein Bauvorhaben nach Nr. 18 Anlage 1 zum UVPG liegt bei den kleinräumigen Baufeldern für Sanitär- und Aufenthaltsräume nicht vor. Die Neuzulassung eines Parkplatzes ist nicht Verfahrensgegenstand; i. Ü. liegen die betroffenen Flächen nicht im Außenbereich i. S. d. § 35 BauGB. Ebenso wenig 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)) 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 o. g. 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. Es handelt sich bei den Hochbauten auf den fachplanungsrechtlich zugelassenen Hochbauflächen „SF“, 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.

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:

- Große Kreisstadt Freising
- Gemeinde Hallbergmoos
- Landratsamt Freising
- Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde
- Wasserwirtschaftsamt München

Die **Große Kreisstadt Freising** teilt mit, dass – bezogen auf die temporäre Abstellfläche für Mietwägen – planungs-, bauordnungs- und immissionsschutzrechtliche Belange der Stadt nicht berührt würden. Zu den verkehrlichen Belangen wird bemängelt, dass in der vorgelegten „Verkehrstechnischen Untersuchung von Knotenpunkten“ Prognosebelastungen für das Jahr 2019 betrachtet würden, die somit nicht stimmig mit anderen verkehrstechnischen Verkehrsmengenberechnungen seien. In Bezug auf naturschutzrechtliche Belange wird eine Prüfung der Summationswirkungen aller Vorhaben seit dem 98. ÄPFB angemahnt.

Die **Gemeinde Hallbergmoos** teilt mit, dass Interessen der Gemeinde nicht berührt würden.

Vom **Landratsamt Freising** wird Folgendes mitgeteilt:

Seitens der **Wasserrechtsbehörde** bestünde Einverständnis mit den geplanten Maßnahmen, wenn auch die wasserwirtschaftlichen Fachbehörden ihr Einverständnis erteilen und für notwendig erachtete Inhalts- und Nebenbestimmungen übernommen würden.

Die **Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft** teilt ihr Einverständnis mit.

Die **untere Naturschutzbehörde (UNB)** teilt mit, dass das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft darstelle, weil unversiegelte Flächen in Anspruch genommen würden. Mit den Ergebnissen des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans vom 14.12.2017, Stand 28.09.2018, bestehe aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich Einverständnis. Naturschutzfachlich werde der angewandten Methodik (die Eingriffsbeurteilung erfolge in Anlehnung an die Bay-KompV) gefolgt. Die ermittelten Kompensationsfaktoren seien ausreichend bewertet worden. Die Ermittlung des Umfangs werde im LBP fachlich nachvollziehbar und begründet dargestellt. Im Ergebnis bestünden gegen die Planung aus naturschutzfachlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken, wenn im einzelnen genannte Nebenbestimmungen beachtet würden.

Seitens der **unteren Immissionsschutzbehörde** wird ausgeführt, dass sich in der Nähe der Vorhabensflächen ein Betriebsbereich i. S. d. Störfallverordnung (Tanklager) befinde. Hier sei, sofern bei dem Vorhaben von einem schutzbedürftigen Objekt ausgegangen werde, der angemessene Sicherheitsabstand nach § 3 Abs. 5c Satz 2 BImSchG anhand störfallspezifischer Faktoren unter Berücksichtigung, der KAS-18 gutachterlich zu ermitteln. Das Ergebnis müsse der unteren Immissionsschutzbehörde zur weiteren Prüfung vorgelegt werden. Des Weiteren wird von der unteren Immissionsschutzbehörde eine Beurteilung der Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Lufthygiene gefordert. Ein Lärmkataster wird für sinnvoll erach-

tet. Zum Baulärm und zu Maßnahmen gegen Luftverunreinigungen durch Staub in der Bauphase werden Auflagenvorschläge gemacht.

Seitens des **Sachgebiets Umweltschutz** werden Hinweise zu Altlasten und zum Bodenschutz gegeben.

Die **höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern (HNB)** teilt zum Gebietsschutz mit, dass der fachgutachterlichen Einschätzung, wonach eine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ bzw. seiner maßgeblichen Bestandteile ausgeschlossen werden könne, da Negativwirkungen durch Bau und Betrieb der Stellplätze aufgrund der Entfernung zum Vogelschutzgebiet von mindestens 600 m zur Südbahn und mind. 750 m zur Nordbahn nicht vorstellbar seien, gefolgt werden könne. Zum Artenschutz würden die vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahme) für den Flussregenpfeifer und das Rebhuhn begrüßt. Zu der Artengruppe Fledermäuse und zum Idas-Bläuling werden Hinweise gegeben und Auflagenvorschläge unterbreitet.

Das **Wasserwirtschaftsamt München (WWA)**, das in der vorgesehenen Niederschlagswasserversickerung selbst keinen Benutzungstatbestand sieht, teilt auf Wunsch des Luftamtes nach einer Begutachtung im Ergebnis mit, dass bei der Versickerung ein ausreichender Abstand der Muldensohle zum Grundwasser (mittleren Höchstwasserstand) vorgesehen sei. Zum Schutz des Grundwassers dürfe im Bereich der Versickerungsanlagen und deren Sickerwege kein Recyclingmaterial eingebaut werden. Um eine dauerhafte Funktionsfähigkeit der Versickerungseinrichtungen zu gewährleisten, seien regelmäßig und bei Bedarf entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich. Ansonsten bestehe mit den gewählten Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des gesammelten Niederschlagswassers Einverständnis. Durch die Niederschlagswassereinleitung sei bei Beachtung der wasserwirtschaftlichen Anforderungen eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Grundwassers, nicht zu erwarten. Die Niederschlagswasser-Freistellungsverordnung (NVFreiV) sei nicht anzuwenden, da bei dem Vorhaben befestigte Flächen von über 1.000 m<sup>2</sup> pro Versickerungsanlage angeschlossen würden. Versagungsgründe, die einer Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit oder der Rechte Dritter erwarten ließen und nicht durch Inhalts- und Nebenbestimmungen verhütet oder ausgeglichen werden können, seien - soweit aus den Antragsunterlagen ersichtlich - nicht erkennbar. Die temporäre Abstellfläche für Mietwägen werde nicht versiegelt, so dass hier keine Entwässerung der Flä-



chen notwendig sei. Es werden konkrete Vorschläge für Inhalts- und Nebenbestimmungen unterbreitet.

## **D                                Materiell-rechtliche Würdigung**

## **I                                    Planrechtfertigung**

Das Vorhaben erfüllt das fachplanerische Erfordernis der Planrechtfertigung.

Diesem Erfordernis ist genügt, wenn für das zur Plangenehmigung 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 Plangenehmigung nachgesuchten Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist.

Fahrzeugabstellflächen für KFZ von Passagieren, Mitarbeitern, Taxiunternehmen und Spediteuren gehören auf einem internationalen Verkehrsflughafen zweifelsfrei zu den Nutzungen, die mit einem solchen Flughafen in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen (flughafenaffine Nutzungen), in die luftverkehrsrechtliche Planfeststellung einbezogen werden können und damit Bestandteil der Flughafenanlage sind. Dies wurde bereits bei der fachplanerischen Festlegung der im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung dargestellten örtlichen Verkehrsflächen Straßenverkehr so festgestellt. Zu den Fahrzeugabstellflächen können auch Zusatzeinrichtungen gezählt werden, die eine Nutzung der Abstellflächen erleichtern (etwa Unterstellmöglichkeiten, Toiletten) oder auf besondere Umstände, wie etwa einen systembedingt längeren Aufenthalt der Fahrzeugführer auf diese Flächen, reagieren. Letzteres ist bei dem Taxispeicher der Fall, auf dem sich Taxifahrer, die letztendlich an den räumlich sehr begrenzten Taxenstandplätzen an den Terminalvorfahrten Kunden aufnehmen wollen, einreihen müssen, um nach Durchlaufen des Speichers zu den Terminalvorfahren weiterfahren zu dürfen. Hier bieten Aufenthaltsräume eine wesentliche Erleichterung bei der Gestaltung der Wartezeit. Für die verfahrensgegenständlichen Hochbauflächen für die Service-Gebäude an den Fahrzeugabstellflächen liegt nach Darstellung der FMG, der sich das Luftamt anschließt, auch ein tatsächlicher Bedarf vor.

## **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 verfahrensgegenständlichen Hochbauflächen „SF“ zeichnerisch dargestellt. 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. Nach Einschätzung des Luftamtes sind diese Festsetzungen erforderlich, aber auch ausreichend, um den von der FMG angestrebten Zweck zu erreichen. Städtebauliche Einwendungen, insbesondere solche der Gemeinde Hallbergmoos oder der unteren Bauaufsichtsbehörde, wurden nicht erhoben.

Die räumliche Entfernung der Fahrzeugabstellflächen für LKW und Taxis einschließlich des Sanitär- und des Aufenthaltsgebäudes sowie der temporären Mietwagenabstellflächen zu dem Betriebsbereich „Tanklager“ ist ausreichend, um Auswirkungen z. B. eines schweren Unfalls im Tanklager auf sich auf diesen Flächen aufhaltende Personen zu vermeiden.

Nach § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen i. S. d. Art. 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Hierauf hat die untere Immissionsschutzbehörde im Landratsamt Freising ausdrücklich hingewiesen.

Bei dem verfahrensgegenständlichen Gebäuden oder den Fahrzeugabstellflächen handelt es sich nach Ansicht des Luftamtes zwar um schutzbedürftige Gebiete i. S. d. § 50 Satz 1 BImSchG, weil es sich um Anlagen mit Publikumsverkehr handelt (Ziffer 2.1.2 c des Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung des § 50 BImSchG – KAS-18), jedoch nicht um eine raumbedeutsame Maßnahme. Raumbedeutsame Maßnahmen sind dadurch gekennzeichnet, dass für ihre Verwirklichung regelmäßig größere Flächen benötigt werden (Ziffer 2.1.1 a KAS-18), was bei einer Planung, die letztendlich die Errichtung eines Aufenthaltsgebäudes mit 330 m<sup>2</sup> Grundfläche sowie einer Sanitäranlage in vorgerüsteten Containern zum Gegenstand hat, zweifelhaft erscheint.

Letztendlich kommt es auf diese Frage jedoch nicht an, da jedenfalls ausgeschlossen ist, dass sich durch schwere Unfälle im Tanklager (Betriebsbereich i.S. d. § 3 Abs. 5a BImSchG) hervorgerufene Auswirkungen auf die schutzwürdige Nutzung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auswirken können. Weitere Betriebsbereiche im näheren Umfeld der Vorhabensfläche existieren nicht. Die

FMG hat zu den Fahrzeugabstellflächen für LKW und Taxi sowie zu den temporären Mietwagen-Stellplätzen eine „Gutachtliche Bewertung der Abstandsverhältnisse am Flughafen München zwischen Kerosintanklager und Südlichem Bebauungsband“ der Albrecht Pflieger Ingenieurberatung (api), jeweils vom 24.07.2018 vorgelegt. Der Ersteller der Bewertungen ist Sachverständiger gemäß § 29b BImSchG.

Die Bewertung zu den Fahrzeugabstellflächen für LKW und Taxi geht von diesen Flächen am nächsten gelegenen Tank B1 (Fassungsvermögen 4.500 m<sup>3</sup>) aus, der in einem Abstand von ca. 140 m zur LKW-Abstellfläche und von ca. 200 m zum Taxispeicher liegt. Die Bewertung ergibt für den Fall des brennenden Tanks B1 und der damit einhergehenden abgestrahlten Wärmeleistung, dass diese ab einer Entfernung von 80 m den maßgeblichen Grenzwert für die Belastung menschlicher Haut (1.600 W/m<sup>2</sup> – Schmerzgrenze) nicht mehr überschreitet. Der das Tanklager umgebende Zaun befindet sich im Bereich der Wartungsallee bereits mehr als 80 m vom Tank B1 entfernt. Im Bereich der LKW-Abstellfläche ist das Auftreten gesundheitlicher Schäden von Personen, die sich darauf aufhalten, somit ausgeschlossen. Dies gilt entsprechend für den Taxispeicher. Die Bewertung zu den Mietwagen-Stellplätzen, die sich in einer deutlich größeren Entfernung vom Tank B1 befinden, gilt dies erst recht. Seitens des Landratsamtes Freising besteht mit diesen Bewertungen Einverständnis.

#### **4 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. Seitens der UNB geforderte Nebenbestimmungen werden festgesetzt.

Entscheidungen nach § 34 BNatSchG im Zusammenhang mit dem europäischen Gebietsschutz sind nicht zu treffen. Projektbedingte Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ können aufgrund der Entfernung zum Vogelschutzgebiet von mindestens 600 m zur Südbahn und mind. 750 m zur Nordbahn sowie der funktionalen Abschirmung durch bestehende Gebäude (Wartungshallen, Werkstatt- und Verwaltungsgebäude) gesichert ausgeschlossen werden. Insoweit ist für die von der Stadt Freising angemahnte Prüfung

der Summationswirkung des Vorhabens kein Raum. In eine Summationsprüfung sind nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG nur solche Vorhaben einzubeziehen, die geeignet sind, ein Schutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen. Dies ist bei dem Verfahrensgegenständlichen Verfahren, wie soeben ausgeführt, gerade nicht der Fall.

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

## **5 Wasserrechtlicher Benutzungstatbestand**

Die im verfügenden Teil unter den Ziffern A.I und A.V (Ziffer V.31 PFB MUC) ausgesprochene beschränkte Erlaubnis beruht auf den §§ 8 Abs. 1, 10 Abs. 1 WHG, Art. 15 BayWG. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die nach Ziffer V PFB MUC zur Geltung kommende allgemeine Befristung zum 31.12.2030 beruht auf § 14 Abs. 2 WHG.

Das gezielte Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in den Untergrund und damit in das Grundwasser stellt nach Ansicht der Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Freising und des Luftamtes 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 m<sup>2</sup> pro Versickerungsanlage angeschlossen werden.

Antragsgemäß kann eine beschränkte Erlaubnis erteilt werden.

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 Grundsätze zur Niederschlagswasserbeseitigung werden nach Feststellung des Wasserwirtschaftsamtes München beachtet. Damit wird dem

Grundsatz des § 55 Abs. 2 WHG, wonach Niederschlagswasser ortsnahe versickert werden soll, entsprochen.

Die vom Wasserwirtschaftsamt München vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen wurden vollinhaltlich in den verfügbaren 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 nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der zuständigen Wasserbehörde – hier das Landratsamt Freising (Art. 63 Abs. 1 Satz 2 BayWG) – liegt vor.

## **6 Verkehrsliche Belange**

Verkehrliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die verkehrliche Erschließung ist ausreichend gesichert.

Die FMG hat die „Verkehrstechnische Untersuchung von Knotenpunkten, Südliches Bebauungsband - Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW), von Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 04.10.2017 (künftig bezeichnet als VU 1) vorgelegt. Die VU 1 soll auf Basis der Prognosebelastungen 2019 den Kapazitätsnachweis der Knotenpunkte K1 (B 301/Freisinger Allee) und K6 bis K10 (Knoten West 1 mit Verbindungsspangen zur Nordallee und zur Südallee/Wartungsallee) bis zu dem Zeitpunkt führen, an dem der Knoten West 0 in Betrieb genommen wird. Dies soll im Jahr 2020 der Fall sein; die Bauarbeiten haben schon begonnen.

Die VU 1 kommt zu dem Fazit, dass der Knotenpunkt K1 in der Morgenspitzenstunde mit der Verkehrsqualität E an der Grenze der Leistungsfähigkeit ist. Die übrigen Knotenpunkte sind dagegen ausreichend leistungsfähig und weisen zum Teil große Kapazitätsreserven auf. Zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes K 1 spricht die VU 1 die Empfehlung aus, diesen mit einer Lichtsignalanlage (LSA) auszustatten, die mit der bereits bestehenden LSA am Knotenpunkt B 301/AS Hallbergmoos Süd koordiniert ist.

Diese Empfehlung deckt sich mit den Ergebnissen der verkehrlichen Betrachtungen im Plangenehmigungsverfahren „Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West)“, das mit dem 128. Änderungsbescheid - Plangenehmigung vom 02.02.2018 (128. ÄPG) abgeschlossen wurde. Diesem Verfahren lagen die „Verkehrstechnische Untersuchung von Knotenpunkten zur Neuordnung Bebauungsplanstruktur nördlich und südlich der Nordallee“, der Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 27.04.2017 (VU 2), ergänzt durch die „Fortschreibung der Verkehrstechnischen Untersuchung von Knotenpunkten zur Neuordnung Bebauungsplanstruktur nördlich und südlich der Nordallee“, der Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 10.01.2018 (VU 3) zugrunde. Diese damals u.a. auf Betreiben der Stadt Freising erstellte Fortschreibung VU 3 stellt auf das Prognosejahr 2030 ab und berücksichtigt auf der Grundlage der Existenz des Knotens West 0 u.a. auch bereits das Verkehrsaufkommen, das im Jahr 2030 mit den dann in Betrieb befindlichen Fahrzeugabstellflächen im SBB an den Knotenpunkten der B301 zu erwarten ist. Ziffer IV.14.30.9.2.2 PFB MUC (in diesen eingefügt durch die 128. ÄPG) gibt folgenden Hinweis zum Knotenpunkt K1, der AS Hallbergmoos Nord / B 301 und der AS 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.“

Somit ist festzustellen, dass die im Rahmen des 128. ÄPG-Verfahrens angestellten verkehrlichen Betrachtungen, die von der Existenz des Knotens West 0 ausgehen, bereits das mit den Fahrzeugabstellflächen im SBB induzierte Verkehrsaufkommen berücksichtigt haben. Diese Betrachtungen, die zu dem oben zitierten

Hinweis in Ziffer IV.14.30.9.2.2 PFB MUC geführt haben, sind deshalb in diesem Verfahren nicht mehr zu wiederholen.

Dies konnte die Stadt Freising bei ihrem berechtigten Hinweis zur erforderlichen Bewältigung verkehrlicher Belange nicht ohne weiteres erkennen. Bleibt noch anzufügen, dass sich die VU 1 mit dem Prognosehorizont 2019 in diesen Gesamtzusammenhang einfügt, um den verkehrlichen Zustand bewerten zu können, der vor der Inbetriebnahme des Knotens West 0 im Jahr 2020 – dieser Zustand lag VU 2 und VU 3 nicht zugrunde – zu erwarten ist.

Seitens des Luftamtes wird der in Ziffer IV.14.30.9.2.2 PFB MUC enthaltene Hinweis so verstanden, dass dieser auf die durch den Flughafen München induzierte tatsächliche Verkehrsentwicklung an den dort genannten Knotenpunkten abstellt, unabhängig, ob der Knoten West 0 existiert oder nicht.

## **7 Lärmimmissionen**

Das Vorhaben hat keine relevanten Lärmauswirkungen auf in der Nähe liegende Immissionsorte (IO). Die beiden Immissionsorte IO1 und IO2 Brandau befinden sich außerhalb des Einwirkungsbereiches der Fahrzeugabstellflächen und sind keiner relevanten Zusatzbelastung durch Lärm ausgesetzt.

Eingangs ist festzustellen, dass Verfahrensgegenstand nicht die Fahrzeugabstellflächen selbst sind, vgl. Ziffer B.III. Die Fahrzeugabstellflächen sind bereits fachplanungsrechtlich in einem früheren Verfahren bestandskräftig festgestellt worden. Eine nochmalige Genehmigung – einschließlich der damit verbundenen Prüfungen – kommt somit nicht in Betracht. Die FMG hätte – vorbehaltlich besonderer Rechtsmaterien, die in dem früheren Verfahren verständlicherweise noch nicht behandelt werden konnten, wie etwa artenschutzrechtliche oder wasserwirtschaftliche Gesichtspunkte – die Fahrzeugabstellflächen auch ohne erneute fachplanerische Entscheidung herrichten und nutzen können. Von den auf den Fahrzeugabstellflächen abgestellten Fahrzeugen (LKW, Taxis und Mietwagen) ausgehende Emissionen sind somit aus rechtlichen Erwägungen für die Entscheidung über den verfahrensgegenständlichen Antrag unbeachtlich.

Von den verfahrensgegenständlichen Bauflächen, bzw. von den darauf zu errichtenden Sanitärcontainern (Abstand zu IO1 und IO2 ca. 1.100 m) und dem Aufenthaltsgebäude (Abstand zu IO1 und IO2 ca. 1.300 m) gehen nach Einschätzung



des Luftamtes keine relevanten Emissionen aus. Das Luftamt hat deshalb von der FMG keine Lärmbegutachtung durch ein externes Institut gefordert. Der Wunsch der unteren Immissionsschutzbehörde nach einem Lärmkataster für den Flughafen München kann nicht Gegenstand eines einzelnen Plangenehmigungsverfahrens sein. Den kann – verfahrensunabhängig – allenfalls allgemein nachgegangen werden.

Denn die FMG hat gleichwohl eine „Schalltechnische Untersuchung Südliches Bebauungsband – Fahrzeugabstellflächen (Taxi und LKW)“, vom 16.01.2019, vorgelegt, in der eine Prognose der Geräuschentwicklungen durch die beiden Fahrzeugabstellflächen gemäß TA Lärm unter Zuhilfenahme der vom LfU herausgegebenen und für die Geräuschprognose von Parkplätzen empfohlenen sog. Parkplatzlärmstudie getroffen wird. Eine Betrachtung der bereits vorhandenen Vorbelastung ist nicht Teil dieser Untersuchung.

Ergebnis der Untersuchung ist, dass durch die Fahrzeugabstellflächen hervorgerufenen Beurteilungspegel an den Immissionsorten IO1 und IO2 sowohl tagsüber als auch nachts (IO1 tags 17,7 dB(A), nachts 14,3 dB(A); IO2 tags 17,8 dB(A), nachts 14,4 dB(A)) weit unter den „reduzierten“ Immissionsrichtwerten (nach Nr. 2.2 TA Lärm; tags 50 dB(A), nachts 35 dB(A)) für ein Dorf-/Mischgebiet liegen. Die beiden Immissionsorte befinden sich demnach außerhalb des Einwirkungsbereiches (vgl. Nr. 2.2 TA Lärm) der Fahrzeugabstellflächen und sind keiner relevanten Zusatzbelastung durch Lärm (vgl. Nr. 3.2.1 TA Lärm) ausgesetzt. Eine Erhöhung der Gesamtlärmbelastung durch den Betrieb der Fahrzeugabstellflächen ist vor allem auch im Hinblick auf die bereits vorhandene Vorbelastung durch Flug- und Straßenlärm nicht zu befürchten. Dieser in sich schlüssigen Untersuchung und dem nachvollziehbaren Ergebnis derselben schließt sich das Luftamt an.

## **8 Lufthygiene**

Zur Lufthygiene gelten die rechtlichen Erwägungen in Ziffer D.III.7 im Zusammenhang mit dem Verfahrensgegenstand entsprechend.

## **IV**

### **Abwägung**

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 und rechtlich veranlasst – in den verfügenden Teil dieser Plangenehmigung übernommen und sind von der FMG verbindlich zu beachten.

Belange der Wasserwirtschaft werden aufgrund der festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht negativ berührt. Auch Belange des Naturschutzes stehen dem Vorhaben nach übereinstimmender Ansicht der höheren und der unteren Naturschutzbehörde nicht entgegen. Die naturschutzfachlich vorgesehenen Ausgleichs- bzw. CEF-Maßnahmen 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, die sich i. Ü. mit dem Vorhaben Einverstanden erklärt hat, zustehende Planungshoheit nicht beeinträchtigt. Die verkehrliche Erschließung ist gesichert. Die von der FMG in diesem und bereits in einem früheren luftrechtlichen Verfahren vorgelegten Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, dass durch Optimierungsmaßnahmen auch bei hinzutreten des vorhabenbedingten Mehrverkehrs eine akzeptable Verkehrsqualität erreicht werden kann. 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 (Begutachtung durch das Wasserwirtschaftsamt).

## **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](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebehrens 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](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmen.

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

Schrödinger  
Regierungsdirektor