

Entwurf

Az. 315F-98/0-9

München, 27.12.1989

Neuer Flughafen München;
Änderungsplanfeststellung zur Vergrößerung der Rampengerätesta-
tionen (RGS) im Bereich des Vorfelds West

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG), Töginger Str. 400,
8000 München 87, vom 19.01.1988/14.11.1989 erläßt die Regierung
von Oberbayern nach § 8 ff des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)
i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl I S. 61) zum
Planfeststellungsbeschuß vom 08.07.1979, Az.: 315F-98-1 (PFB
1979) i.d.F. des 1. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom
07.06.1984, Az. 315F-98/0-1 (ÄPFB 1984), zuletzt geändert durch
8. Änderungsplanfeststellungsbeschuß vom 30.10.1989, Az.
315F-98/0-8 (8. ÄPFB)

folgenden

9. Änderungsplanfeststellungsbeschuß

A. Verfügender Teil

1. Die Änderung des Plans "Plan der baulichen Anlagen" (Nr. I-02 b) wird gemäß dem Plan "Tektur zu Plan I-02 b Rampengeräte" (Stand November 1989) festgestellt.
2. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen ("Auflagen, Maßgaben und Hinweise") zum Plan der baulichen Anlagen in Nr. IV.5.6 und 9 des PFB 1979 i.d.F. der Nr. A.II.3.2 und 3 des 6. ÄPFB werden wie folgt geändert:
 - 2.1 In Nr. 5.6 (zulässige Überschreitungen der festgesetzten Gebäudehöhen) wird folgende weitere Festsetzung angefügt:
 - "- bei der Rampengerätestation 2 (Süd) auf dem Vorfeld West durch die Vorfeldkontrollkancel bis zu einer Höhe von 14 m.
 - 2.2 In Nr. 5.9 (Bezugshöhenlagen) werden folgende weitere Festsetzungen angefügt:
 - "- Rampengerätestation 1 Vorfeld West 447,75 m.ü.NN.
 - Rampengerätestation 2 Vorfeld West 448,14 m.ü.NN.

3. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen in Abschnitt V des PFB 1979 (i.d.F. des Abschnitts A. VIII. des ÄPFB 1984, zuletzt geändert durch Abschnitt A.2 des 7. ÄPFB) werden wie folgt geändert:

3.1 Zu Nr. V.6 (Bewilligungen zum ständigen Aufstauen... des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke).

3.1.1 Der Aufzählung in Nr. 6.1 werden folgende Bauwerke angefügt:

"Rampengerätestationen Vorfeld West".

3.1.2 Nr. 6 erhält folgende neue Fassung:

"6. Bewilligung nach § 8 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke:

6.1 Die Bewilligung dient dazu, Bauwerke in grundwasserführende Tiefen einzubringen.

Die Grundwasserbenutzung geschieht durch folgende Bauwerke:

Energiekanal, Grundwasserwannen der Rollbahnunterführungen einschließlich Pumpwerke, Entwässerungssystem im Grundwasser, Verrohrungsstrecken, Umleitung Ludwigskanal und Überleitung Süd-Nord, Überleitung Ostgraben II, Überleitung Maximiliansgraben, abgedichtete Sohle des Ableitungsgrabens Nord, Betonkanäle des Wasserversorgungssystems im Grundwasser, Einlaufbauwerk Ludwigskanal, Entnahmebauwerk Überleitung Süd-Nord, Flugzeugwaschwasserreinigungsanlage, Flugsicherungsgebäude, Versorgungszentrale, Versickerungsanlage, Regenüberlaufbecken BO 23, Regenklärbecken Süd und Nord, Gebäude im Passagierabfertigungsbereich, Feuerwachen Süd und Nord, Werkstätten, Flugzeugwartung, Verwaltung, Luftfracht, Luftpostleitstelle, Schachtbauwerk Nr. 6 im Vorfeld West, Entwässerungssystem Südliches Bebauungsband (Kanäle mit allen Sonderbauwerken), Bauwerke im Tanklager (Pumpstation Kesselwagengleise, Betriebsgebäude/Schaltwarte, Rückfülltank, Pumpstation Tanklager, Regenrückhaltebecken), Sende-Anlage, ASR Süd, Rampengerätestationen Vorfeld West.

Die Bewilligung gewährt das Recht, das Grundwasser südlich der Bauwerke jeweils bis zu 0,10 m aufzu-

stauen, umzuleiten und nördlich der Bauwerke entsprechend abzusenken.

Der Bewilligung liegen die Pläne Nr. D1a/F6.1a-92, 92a, Tektur zu Plan D1a/F6.1a-92a Rampengeräte, - 92b, Tektur zum Planausschnitt D1a/F6.1a-92b Sendeanlage, Tektur zum Planausschnitt D1a/F6.1a-92b ASR Süd; Lageplan Hydrantenleitung und Pits (Registriernr. 011507/10) zugrunde.

- 6.2 Für die Grundwasserwannen der Rollbahnunterführungen einschließlich ihrer Pumpwerke, für die Gebäude im Passagierabfertigungsbereich, für die Feuerwachen Süd und Nord, für die Werkstätten, die Flugzeugwartung, die Verwaltung, die Luftfracht und die Luftpostleitstelle ist geschlossene Bauweise vorzusehen.

Die notwendigen Ausführungspläne hierfür sind dem Wasserwirtschaftsamt Freising rechtzeitig vor Beginn der Bauausführung zur Prüfung vorzulegen."

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

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

"Rampengerätestationen Vorfeld West".

- 3.2.2 7.1.1 erhält folgende neue Fassung:

"Die Gewässerbenutzung wird erlaubt zur Errichtung folgender Bauwerke:

S-Bahn;
Energiekanal, Grundwasserwannen der Rollbahnunterführungen einschließlich Pumpwerke, Rohrleitungen mit zugehörigen Bauwerken im Grundwasser, begehbare Versorgungskanäle, Einlauf- und Auslaufbauwerk Ludwigskanal, Entnahmbauwerk Überleitung Süd-Nord, Flugzeugwaschwasserreinigungsanlage, Flugsicherungsgebäude, Versorgungszentrale, Versickerungsanlage, Regenklärbecken Süd und Nord, Gebäude im Passagierabfertigungsbereich, Feuerwachen Süd und Nord, Werkstätten, Flugzeugwartung, Verwaltung, Luftfracht, Luftpostleitstelle, Schachtbauwerk Nr. 6 im Vorfeld West, Entwässerungssystem Südliches Bebauungsband (Kanäle mit allen Sonderbauwerken), Bauwerke im Tanklager (Pumpstation Kes-

selwagengleise, Betriebsgebäude/Schaltwarte, Rückfülltank, Pumpstation, Tanklager, Regenrückhaltebecken), Sende-Anlage, ASR Süd, Rampengerätstationen Vorfeld West.

Der Erlaubnis liegen die Pläne D1a/F6.1a-92, - 92a, Tektur zu Plan D1a/F6.1a-92a Rampengeräte, - 92b, Tektur zum Planausschnitt D1a/F6.1a-92b Sende-Anlage, Tektur zum Planausschnitt D1a/F6.1a-92b ASR Süd, - 104a bis einschließlich - 115a; Lageplan Hydrantenleitung und Pits (Registriernummer 011507/10); E2-04a, - 05a, - 06a, - 10, - 15, - 16 und - 17 zugrunde."

4. Die Prüfung und Zulassung der Ausführungsplanung für die Kfz-Betriebstankstelle (RGS 2) nach den besonderen wasser- und gewerberechtlichen Vorschriften bleibt nach Maßgabe der Regelung in Nr. V.1.2.16 des PFB 1979 i.d.F. der Nr. A.VIII.1.8 des ÄPFB 1984 vorbehalten.
5. Die gegen das Änderungsvorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht im Laufe des Verfahrens erledigt haben.
6. Die sofortige Vollziehung dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.
7. Die Unternehmerin (FMG) trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluß werden eine Gebühr von 7.000 DM und 1.331 DM an Auslagen erhoben.

B. Sachverhalt.

1. Vorgeschichte

Der Plan der baulichen Anlagen I-02 b enthält bezüglich der beiden Rampengerätstationen (nördlich: RGS 1, südlich: RGS 2) folgende Festsetzungen:

"Rampengerät", "0,02" (zulässige Baumasse in Mio m³ pro Gebäude), "6" (zulässige Gebäudehöhe in m).

Der Plan sieht als Bebauungsvorschlag Gebäude von je 150 m bis 240 m Länge vor. Hinsichtlich Standort und Gebäudeausdehnung gilt die Regelung in Nr. IV.5.3 des PFB 1979 (S. 48 und 568) i.d.F. der Nr. A.III.2.2 des ÄPFB 1984 (S. 31):

"Die für die Rampengerätestationen vorgesehenen überbaubaren Flächen sind nur beispielhaft, von ihnen kann abgewichen werden."

Eine Grundwasserberührung war nach der früheren Planung nicht vorgesehen.

2. Antrag

2.1 Der ursprüngliche Änderungsantrag vom Januar 1988 sah hauptsächlich die Heraufsetzung der zulässigen Gebäudehöhen von 6 m auf 9 m (nebst Erhöhung für die Vorfeldkontrollkanzel in der RGS 2 auf 12 m) und die Erhöhung der Baumassen von 0,02 auf 0,08 Mio m³ (RGS 1) bzw. von 0,02 auf 0,09 Mio m³ (RGS 2) vor. Außerdem waren für die RGS 1 zwei ins Grundwasser reichende Kellerbereiche (UK 441,00 und 442,00) und für die RGS 2 ein weiterer solcher mit einer UK von 442,00 geplant.

2.2 Die endgültige Änderungsplanung (Stand November 1989) weist Baumassen von 0,07 Mio m³ (RGS 1) und 0,08 Mio m³ (RGS 2) aus. Die zulässige Gebäudehöhe ist mit 10 m bzw. 11 m angegeben, wobei die Höhe der Vorfeldkontrollkanzel mit 14 m beziffert ist. Die ins Grundwasser reichenden Teilunterkellerungen sind gegenüber dem ursprünglichen Tekturplan zu - 92a im wesentlichen gleichgeblieben; eine Änderung ergab sich nur bei der Kellertiefe des RGS 2 (neu: UK 443,50). Außerdem ist nunmehr die Realisierung der schon von Anfang an vorgesehenen Betriebstankstelle für Vorfeldfahrzeuge (Planzeichen "T") geplant.

2.3 Die FMG hat ihren Antrag vom 19.01.1988 mit Schreiben vom 02.03.1988, 10.06.1988, 21.07.1988, 19.08.1988, 11.10.1989 und 14.11.1989 ergänzt und erläutert. Die Anträge betreffen außer den Planänderungen auch die wasser- und gewerberechtlichen Gestattungen und die sofortige Vollziehung. Die Raum- und Funktionspläne wurden der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Die unverzügliche Vorlage der Ausführungspläne für die Betriebstankstelle wurde zugesagt.

2.4 Die FMG hat die Änderungsplanung folgendermaßen begründet:

Die Rampengerätestationen, die anfangs nur als unselbständige Nebengebäude zur Unterbringung von Vorfeldfahrzeugen, Gerätschaften und Werkstätten konzipiert gewesen

seien, sollen nunmehr der konzentrierten Abwicklung des gesamten Vorfeldbetriebs dienen.

Die Vergrößerung der beiden Gebäude habe mehrere Gründe. Hauptursache seien die gegenüber der Erstkonzeption aus den 70iger Jahren stark angestiegenen Nutzeranforderungen. So habe vor allem die Lufthansa (DLH) mittlerweile einen so großen Platzbedarf angemeldet, daß ihr das RGS 1 nicht nur teilweise, sondern nunmehr gänzlich zur Verfügung gestellt werden soll. Hinzu komme in diesem Zusammenhang, daß auch mehrere andere Fluggesellschaften neuerdings Bedarf an eigenen Vorfeldbüros und Operation-Flächen zur Abwicklung von Umlade- und Servicevorgängen angemeldet hätten.

Außerdem sei es erforderlich geworden, einige vorfeldspezifische Nutzungen, die nach der Erstkonzeption im Zentralbereich mit untergebracht werden sollten (z.B. Kantine und Sozialräume für Vorfeldpersonal, Ersatzteillager, Enteisungsstation), in die Rampengerätestationen zu verlegen, da der PA-Bereich vollständig der Passagier- und Gepäckabfertigung vorbehalten bleiben solle. Von der "Auslagerung" werde aber nicht die Passagierabfertigung im engeren Sinne profitieren, - es werde keine Vermehrung von Check-in-Schaltern oder Vergrößerung von Wartesälen geben - sondern es solle der von den Fluggesellschaften angemeldete Büroflächenbedarf im Funktionsbereich Passagierabfertigung (insbesondere für die Ticketausgabe) befriedigt werden. Außerdem bedinge der zu erwartende Anstieg des Anteils an Großraumflugzeugen, daß gegenüber der Erstkonzeption größere Fahrzeuge sowie Wartungsgeräte einzusetzen seien, was einen beträchtlichen Mehrbedarf an Unterstellräumen bedeute. Dafür aber könne man sich durch das konzentrierte Funktionsprogramm den andernfalls erforderlichen, unwirtschaftlichen Pendelverkehr zwischen Zentralgebäude und Rampengerätestationen ersparen.

Im übrigen sei auch zu bedenken, daß die Rampengerätestationen ursprünglich für ein Terminal mit einer Jahreskapazität von 10 Mio Passagieren konzipiert gewesen seien, nun aber für die Abfertigung von 12 - 14 Mio ausgelegt seien.

Mit der Vergrößerung der Rampengerätestationen sei keine Kapazitätserhöhung der Flughafenanlagen in ihrer Gesamtheit verbunden, sondern es handele sich hauptsächlich um die Anpassung der Vorfeld-Kapazitäten an den von den Fluggesellschaften angemeldeten erhöhten Platzbedarf und außerdem um die Anpassung an den Ausbau des Terminal West. Die vergrößerten Rampengerätestationen sollen die zügige und reibungslose Abfertigung des Luftverkehrsauf-

kommens gewährleisten, seien selbst aber nicht Ursache für den prognostizierten weiteren Anstieg.

3. Bauwerksbeschreibung

3.1 Die beiden Rampengerätestationen sollen so angeordnet werden, daß sie gleich weit vom Rand des Terminals (ca. 250 m) und gleich weit vom südlichen bzw. nördlichen Rand des Vorfelds (ca. 100 m) entfernt sind. Der Abstand untereinander wird ca. 450 m betragen. Der Standort der RGS 1 befindet sich auf dem Gemeindegebiet der Stadt Freising (Lkr. Freising), derjenige der RGS 2 auf dem Gemeindegebiet von Oberding (Lkr. Erding).

3.2 Die Bauzeichnungen sehen folgende Gebäudegrößen vor: Die nördliche Rampengerätestation (RGS 1/Lufthansa) wird eine Nord-Süd-Ausdehnung von 185 m und eine Breite von 37 m aufweisen. Die Traufhöhe wird grundsätzlich 6 m betragen. Die maximale Gebäudehöhe von ca. 9 m wird im Bereich der Lufthansa-Leitzentrale und an den Firsten der Oberlichtbänder (sog. Sheds) erreicht. Die Sheds bilden kein durchgehendes Zickzackband, sondern sind mit Zwischenabständen von jeweils 7 m einzeln angeordnet. In der RGS 1 soll u.a. eine Enteisungsmittelstation mit einem Tank von 40 m³ Fassungsvermögen für Glykolenteisungsmittel installiert werden. Auf dem Dach der Leitzentrale soll ein kleiner, pyramidenförmiger Lichtschacht von 4 m x 4 m Grundfläche und 2 m Höhe angebracht werden. Die südliche Rampengerätestation (RGS 2) wird eine Nord-Süd-Ausdehnung von 234 m und eine Breite von 37 m aufweisen. Dort wird die Traufhöhe grundsätzlich 7,5 m, die Firsthöhe (mit Sheds) ca. 10,5 m betragen. Im Bereich der Vorfeldkontrollkanzel wird die Gesamthöhe knapp 14 m betragen. In der RGS 2 soll u.a. eine Kfz-Betriebstankstelle für Vorfeldfahrzeuge installiert werden.

3.3 Die Rampengerätestationen werden größtenteils oberhalb des Grundwasserspiegels liegen. Die Fundamenttiefe beträgt grundsätzlich "minus 1,2 m" bezogen auf das Vorfeldniveau. Ins Grundwasser werden nur ein Enteisungsmittelagerbereich von 19 m x 36 m sowie ein Technikbereich von 13 m x 37 m (RGS 1) und ein Abwassertankbereich von 9 m x 37 m (RGS 2) reichen. Die Kellertiefen (Unterkante Fundamente) betragen ca. 4 m bis maximal 7 m. Der Kraftstofftank der Betriebstankstelle soll zwar in den Boden versenkt werden, aber nicht ins Grundwasser ragen.

4. Verfahren

4.1 Anhörung

Die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde hat die Stadt Freising und die Gemeinde Oberding und folgende Behörden und Stellen angehört:

- Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS)
- Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Landratsamt Erding
- Landratsamt Freising
- Luftamt Südbayern
- Gewerbeaufsichtsamt München Land
- Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft
- Wasserwirtschaftsamt Freising

4.1.1 Die Stadt Freising hat mit Schreiben vom 18.02.1988, 09.05.1988, 09.09.1988 und 07.11.1989 gegen die Änderungsplanung eingewendet, daß die Kapazitätserweiterung der Rampengerätstationen eine höhere Anzahl von Flugbewegungen und insbesondere von Nachtflügen ermöglichen würde; dies würde zu einer Ausweitung der Lärmzonen und demzufolge zu einer erheblichen Einschränkung der Planungshoheit der Stadt Freising führen. Außerdem würde sich die Baumassenerhöhung negativ auf die Einfahrtsituation zum Flughafen auswirken.

Jedenfalls sollte die Verlagerung einzelner Funktionsbereiche auf die Rampengerätstationen zu einer Baumassenreduzierung beim Terminal West führen.

4.1.2 Die Gemeinde Oberding hat dem Planänderungsantrag mit Schreiben vom 13.11.1989 zugestimmt.

4.1.3 Die BFS hat in ihren Stellungnahmen der geplanten Erweiterung der Rampengerätstationen unter dem Vorbehalt, daß bestimmte Gebäudeabschnitte nicht mit radarstörenden, ganzflächigen Metallverblendungen versehen werden, zugestimmt (siehe bereits Schreiben vom 12.08.1988).

4.2 Gutachten

4.2.1 Das von der FMG beauftragte Ingenieurbüro für Hydrogeologie im Bauwesen, Dr. Blasy & Partner, hat in seinen Gutachten vom 19.07.1988 und 29.07.1988 ausgeführt, daß der von den Teilunterkellerungen verursachte, rechnerische Grundwasseraufstau in jedem Fall kleiner als 1 cm sei.

4.2.2 Das Wasserwirtschaftsamt Freising hat als amtlicher Sachverständiger die Richtigkeit der Aufstauberechnung bestätigt und gutachtlich festgestellt, daß sich durch die Tieferlegung der Rampengerätestationen keine nennenswerten wasserwirtschaftlichen Auswirkungen ergäben. Die vorgesehenen Gründungsebenen der Kellerbereiche lägen mit Sicherheit noch in den quartären Kiesen. Die tertiären Deckschichten des Grundwassers blieben unberührt, ein hydraulischer Kurzschluß sei deshalb ausgeschlossen. Die Änderung sei aus wasserwirtschaftlicher Sicht als unwesentlich zu erachten. Die Bauwasserhaltung könne in offener Weise erfolgen, so daß hier die einschlägigen Auflagen des PFB 1979 gelten. Für den Enteisungsmittelstank sei keine Eignungsfeststellung i.S.v. § 19 h WHG erforderlich, da es sich um eine Anlage einfacher oder herkömmlicher Art handle. (Siehe Schreiben des WWA FS vom 01.03.1988, 21.09.1988, 06.10.1989, 27.11.1989, 30.11.1989).

Das Landesamt für Wasserwirtschaft hat mit Schreiben vom 24.10.1988 mitgeteilt, daß gegen die Errichtung einer Enteisungsmittelstation keine grundsätzlichen Einwände bestünden.

4.3 Erörterungstermin

Beim Erörterungstermin, der nach vorheriger Benachrichtigung am 30.11.1989 im Rathaus von Freising stattfand, kam ausweislich des Sitzungsprotokolls vom 01.12.1989 keine Einigung zwischen den Beteiligten zustande.

Die Stadt Freising erklärte, daß ihre Bedenken in städtebaulicher Hinsicht mittlerweile ausgeräumt seien, daß sie sich aber nach wie vor gegen jegliche Kapazitätserweiterung bei den landseitigen Passagierabfertigungsanlagen wende, da sie befürchte, daß der bisher zugelassene maximale Flugbetrieb eines Tages aufgrund von "Sachzwängen" eine erhebliche Ausweitung erfahren könnte. Dem sei von vornherein entgegenzutreten.

Die FMG entgegnete, daß sich durch die Folgeänderungen im Terminal West keine Kapazitätserhöhung bei der Abfertigung ergäbe, da die Abfertigungsschalter, die Wartesäle, die Flugsteige und nicht zuletzt die Vorfeldpositionen weder vermehrt noch vergrößert werden würden.

Außerdem benötige man neuerdings im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs umfangreichere Gepäckkontrollräume.

C. Entscheidungsgründe

1. Zuständigkeit

Die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 10 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten im Planfeststellungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz (BayRS 960-1-2-W), § 14 WHG und Art. 3 Abs. 1 BayVwVfG.

2. Rechtsgrundlagen

2.1 Gestaltung und Durchführung des Planänderungsverfahrens erfolgten nach § 10 LuftVG i.V.m. Art. 73 ff BayVwVfG und Art. 84 BayWG.

2.1.1 Nach Art. 76 BayVwVfG bedarf es grundsätzlich eines neuen Planfeststellungsverfahrens, wenn der festgestellte Plan vor Fertigstellung des Vorhabens geändert werden soll.

Der Änderungsantrag der FMG betrifft Vorfeldbauten. Hierbei handelt es sich um einen gesondert zu betrachtenden Funktionsbereich des Flughafens. Das Verfahren war deshalb nicht für die gesamte Flughafenanlage neu durchzuführen, sondern konnte auf die Untersuchung und Würdigung der potentiellen Auswirkungen der geplanten Erweiterung der Rampengerätestationen beschränkt bleiben (Änderungsplanfeststellungsverfahren).

Das Änderungsvorhaben wirft keine planungsrechtlich bewältigungsbedürftigen Probleme grundsätzlicher Art auf. Der Tekturplan enthält nichts wesentlich Neues. Die (erhebliche) Vergrößerung der Kubatur bezieht sich auf eine bereits zugelassene bauliche Nutzung des Vorfelds.

Die sich im Terminal West ergebenden Folgeänderungen sind weder in tatsächlicher noch in rechtlicher Hinsicht von Belang. Die Planfeststellungsbehörde geht aufgrund der plausiblen Darlegungen der FMG davon aus, daß durch das Änderungsvorhaben keine Erhöhung der Terminalkapazität eintreten wird. Im übrigen ist das Terminal West bereits in seiner Gesamtheit für die Passagierabfertigung ("PA") zugelassen, so daß die geplanten zusätzlichen Büroflächen für den PA-spezifischen Service der Fluggesellschaften ohnehin von der Planfeststellung abgedeckt sind. Das Problem der Erhöhung der Flughafengesamtkapazität hat

sich in diesem Verfahren nicht gestellt. Der Umfang von Flugbetrieb und Fluglärm ist in der Planfeststellung bereits auf der Basis der praktischen Maximalkapazität des Zweibahnsystems nach Maßgabe der 62 dB(A) - Lärmgrenzlinie, der allgemeinen Lärmschutzaufgaben und insbesondere der Nachtflugregelung gewürdigt und zugelassen worden. Bis zu der daraus resultierenden Obergrenze ist der Flugbetrieb mit seinen Auswirkungen somit planungsrechtlich bewältigt. Im Hinblick auf die (bereits erweiterte) Kapazität des Terminal West von 12 - 14 Mio Passagieren pro Jahr ist die Gesamtbetriebskapazität des Flughafens noch nicht annähernd erschöpft.

Unter diesen Umständen kann sich im Zusammenhang mit den Rampengerätestationen die Frage der Bewältigung des Fluglärms keinesfalls neu stellen.

- 2.1.2 Die Anhörung erfolgte gemäß § 10 Abs. 2 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG. Von einer öffentlichen Auslegung der Pläne hat die Planfeststellungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen (Art. 76 Abs. 1, Art. 73 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 8, Art. 72 Abs. 1, Art. 40 BayVwVfG) aus Gründen der Verfahrensökonomie abgesehen, weil Belange Dritter, d.h. die Lärmschutzinteressen der Bewohner des Flughafen-umlandes nicht stärker als bisher berührt werden (s.o. 2.1.1):
- 2.1.3 Der Erörterungstermin wurde gemäß den Regeln des § 10 Abs. 5 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG abgehalten.
- 2.2 Die Feststellung der Zulässigkeit des Änderungsvorhabens beruht auf § 10 Abs. 1 LuftVG i.V.m. Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG.
- 2.3 Die Gestattungen zur Gewässerbenutzung wurden hinsichtlich
 - der beschränkten Erlaubnis zur Bauwasserhaltung nach Art. 17 BayWG, § 3 und § 7 WHG, Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG;
 - der Bewilligung zum Einbringen von Fundamenten in grundwasserführende Tiefen nach § 3 und § 8 WHG, Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG erteilt.
Die Neufassung der Nr. V. 6 und Nr. V. 7.1.1 erfolgte aus redaktionellen Gründen.
- 2.4 Der Entscheidungsvorbehalt für die abschließende Entscheidung über die Zulassung der Tankstelle beruht auf

Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG: Die Vorschriften über wassergefährdende Stoffe und brennbare Flüssigkeiten sind wegen der in § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG statuierten Ersetzungswirkung im Planfeststellungsverfahren zu prüfen. Die abschließende Entscheidung ist mangels entsprechender Unterlagen noch nicht möglich, wird aber zu gegebener Zeit mittels eines Ergänzungsbeschlusses separat ergehen können, da die Prüfung und Festlegung der fachtechnischen Details gemäß der Erkenntnis von Wasserwirtschaftsamt und Gewerbeaufsichtsamt keine schwerwiegenden Probleme aufwerfen wird.

- 2.5 Die Entscheidung der Einwendungen beruht auf § 10 Abs. 5 Satz 2 und Abs. 7 LuftVG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG.
- 2.6 Die Anordnung der sofortigen Vollziehung erging gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO.
- 2.7 Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 LuftKostV, § 10 Abs. 1 Nr. 5 VwKostG und § 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG.
- 2.8 Baugenehmigungen werden durch diesen Änderungsplanfeststellungsbeschuß nicht ersetzt (vgl. § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG).
3. Planrechtfertigung

Die Rampengerätestationen dienen der Abwicklung der vorfeldbezogenen Wartung (§ 6 LuftBO) und der Flugzeugabfertigung. Die Vorhaltung geeigneter Serviceeinrichtungen zur ordnungsgemäßen Vorfeldabfertigung gehört zu den Betriebspflichten der Flughafenunternehmerin (siehe § 45 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO). Die mit der Änderungsplanung bezweckte Erweiterung der Rampengerätestationen in quantitativer und qualitativer Hinsicht ist im Interesse einer adäquaten und unkomplizierten Vorfeldabfertigung vernünftigerweise geboten. Den entsprechenden Raumbedarf hat die FMG durch detaillierte Funktions- und Baubeschreibungen in schlüssiger Weise glaubhaft gemacht. Alle eingeplanten Nutzungen (Zwischenlager für Beiladefracht, Gerätehallen, Werkstätten, Flugzeugenteisungsstation mit Tank, Kfz-Unterstellhallen, Tankstelle für Vorfeldfahrzeuge, Technikräume, Ersatzteillager (z.B. für Reifen), Aufenthalts-, Sanitär- und Umkleieräume für Vorfeld-Personal, Personalkantine, Büros zur Steuerung der Vorfeldaktivitäten, Frischwasser- und Entkeimungsstation, Fäkalienstation,

Vorfeldkontrollkancel, Lufthansa- Leitzentrale) sind funktional vorfeldbezogen.

4. Abwägung

4.1 Belange

4.1.1 Die räumliche und funktionale Erweiterung der Rampengerättestationen ermöglicht es der FMG, den der gesetzlichen Betriebspflicht entsprechenden angemessenen Vorfeldservice zu gewährleisten. Ohne ausreichende Vorfeldeinrichtungen könnte das zu erwartende Luftverkehrsaufkommen nicht ordnungsgemäß, d.h. nur unter Inkaufnahme von Verspätungen abgefertigt werden. Die Planänderung erfolgt somit auch im Interesse der Pünktlichkeit des Luftverkehrs.

4.1.2 Die Rampengerättestationen werden in ihrer vergrößerten Form weder dem Ortsbild von Freising noch speziell dem städtebaulichen Gesamtbild des Flughafens abträglich sein. Wie oben in Nr. B. 3 beschrieben ist, werden die beiden Gebäude größtenteils eine niedrige Traufhöhe (6 m bzw. 7,5 m) aufweisen. Abgesehen von der Vorfeldkontrollkancel werden die Gebäude auch unter Berücksichtigung der einzelnen Shed-Aufbauten die Höhe einer Reihenanlage nicht übersteigen. Im Hinblick auf die Größenverhältnisse im Bereich des Terminals sowie des Vorfelds West und unter Berücksichtigung der auf dem Flughafengelände üblichen Gebäudehöhen und Kubaturen werden sich die Rampengerättestationen nicht auffällig ausnehmen, sondern im Gegenteil deutlich untergeordnet wirken. Hiervon konnte sich die Planfeststellungsbehörde bei einer Ortsbesichtigung und anhand von Modellfotos ein genaues Bild machen.

Der Anblick des Terminals West wird durch die Erweiterung der Rampengerättestationen nur unerheblich beeinträchtigt. Einen völlig freien Blick auf das Terminal im ganzen wird ein Betrachter ohnehin nur vom Aussichtshügel aus haben, da zum einen die Höhenlage der Ringstraßenäste Süd und Nord kaum einen Ausblick zuläßt und das Vorfeld West in der Regel mit zahlreichen großen Passagierflugzeugen unmittelbar vor den Modulen belegt sein wird. Der ansonsten günstigste Blickwinkel wird sich den Autofahrern am Ende des Flughafenszubringers West in Höhe der Gabelung, nahe dem Vorfeld bieten. Der Fahrdamm am Vorfeldrand ist bis zu 10 m hoch, so daß man von dort aus das ganze Vorfeld überblicken kann. Von diesem "Idealpunkt" aus betrachtet, werden sich die Rampengerättestationen in Folge ihrer Platzierung nur an den Endstücken des Terminals (jeweils zu

einem Fünftel) visuell auswirken. In Anbetracht des Umstandes, daß schon vorher Gebäude von 6 m Höhe zugelassen waren, dürfte die Sichtminderung, die infolge der Erhöhung eintreten wird, kaum mehr als 5 % der Fassadenfläche des Terminals ausmachen. Von der Baugestaltung her werden sich die Rampengerätestationen durchaus positiv in die Flughafenbebauung einfügen. Die aufgelockerte Dachform ist gestalterisch einer platten Flachdachlösung mit einer etwas niedrigeren Gesamthöhe jedenfalls vorzuziehen. Die geringfügige Bauhöhenüberschreitung durch die Lichtschachtpyramide auf der RGS 1 ist gemäß Nr. IV. 5.8 des PFB 1979 zulässig, da es sich hierbei um einen Dachaufbau von untergeordneter Bedeutung handelt.

- 4.1.3 Schädliche Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft sind nicht zu befürchten. Gemäß den Berechnungen des Ingenieurbüros Dr. Blasy & Partner wird der durch die Anlagenfundamente bedingte Grundwasseraufstau minimal sein. Für den Baugrubenaushub bedarf es lediglich einer lokal und temporär eng begrenzten offenen Bauwasserhaltung mit anschließender Versickerung in nächster Nähe. Gemäß den Gutachten des Wasserwirtschaftsamts Freising werden die Auswirkungen der Grundwassernutzung (Bauwasserhaltung und Aufstau) mit Sicherheit geringfügig sein. Eine Beeinträchtigung des tertiären Grundwassers ist ausgeschlossen. Das Wasserwirtschaftsamt hat das Änderungsvorhaben als unwesentlich erachtet. Gemäß der Erkenntnis des PFB 1979 (S. 462 und S. 463) ist ein Grundwasseraufstau bis zu 10 cm noch als geringfügig zu qualifizieren. Bezüglich der entscheidungsmäßig vorbehaltenen Lagerung von Benzin (wassergefährdender Stoff i.S.v. § 19 g Abs. 5 WHG) bestehen seitens des Wasserwirtschaftsamtes keine grundsätzlichen Bedenken. Die Klärung und Festlegung der fachtechnischen Einzelheiten kann demnach einen Ergänzungsbeschluss vorbehalten bleiben.
- 4.1.4 Gegen die Errichtung der Betriebstankstelle als einer Überwachungsbedürftigen Anlage zur Lagerung und Abfüllung brennbarer Flüssigkeit i.S.v. § 24 GewO bestehen seitens des Gewerbeaufsichtsamts München-Land keine grundsätzlichen Sicherheitsbedenken, so daß auch insoweit die endgültige Entscheidung über die fachliche Zulässigkeit vorbehalten bleiben kann (siehe Schreiben des GAA vom 29.11.1989).
- 4.1.5 Belange der Flugsicherheit werden von der Änderungsplanung nicht berührt. Soweit es zur Vermeidung von Radarstörungen eines Verzichts auf glatte Metallfassadenteile

bedarf, wäre diesem Erfordernis im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren mittels einer entsprechenden Auflage Rechnung zu tragen (siehe § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, Art. 74 Abs. 4 BayBO).

4.1.6 Die kommunale Planungshoheit als Element des gemeindlichen Selbstverwaltungsrechts (Art. 11 Abs. 2 und Art. 83 BV, Art. 28 Abs. 2 GG und § 2 Abs. 1 BauGB) wird durch das Änderungsvorhaben nicht eingeengt. Die Bauplätze der Rampengerätestationen als Flughafenbestandteile wären wegen § 38 BauGB einer andersnutzigen Bauleitplanung ohnehin nicht zugänglich. Die Annahme der Stadt Freising, daß durch die Vergrößerung der Rampengerätestationen mittelbar zu einer Ausweitung der "Lärmzonen" führen würde und dadurch die Planungsmöglichkeiten im Flughafenumland "erheblich eingeschränkt" wären, ist unzutreffend. Die Planänderung wird keine Erhöhung des zugelassenen Flugbetriebs und daher auch keine lärmbedingte Einengung der bauleitplanerischen Möglichkeiten zur Folge haben.

4.1.7 Im Hinblick auf die Ausführungen unter Nr. C. 2.1.1 und Nr. C. 4.1.6 stellt sich auch die Frage des Lärmschutzes für die Bewohner des Flughafenumlands im vorliegenden Verfahren nicht neu.

4.2 Würdigung

Die Ermittlung der potentiellen Auswirkungen des Änderungsvorhabens hat ergeben, daß durch die quantitative und qualitative Erweiterung der Rampengerätestationen keine Belange privater oder öffentlicher Art beeinträchtigt werden. Dem wichtigen Interesse an der Schaffung adäquater und effizienter Vorfeldservice-Einrichtungen konnte somit ohne Hintanstellung anderer Belange Rechnung getragen werden.

5. Die Einwendungen der Stadt Freising waren aus den in Nr. C. 2 bis C. 4 dargelegten Gründen zurückzuweisen, soweit sie sich nicht bereits durch den Erörterungstermin erledigt haben (Baugestaltung und Städtebau).

6. Die Anordnung des Sofortvollzugs dieses Planfeststellungsänderungsbeschlusses und die sich daraus ergebende Möglichkeit, mit der Durchführung des Vorhabens unbeschadet eventueller Rechtsbehelfe Dritter alsbald beginnen zu können, liegt im öffentlichen Interesse und auch im überwiegenden Interesse der Unternehmerin.

Nach dem realistischen Generalbauablaufplan der FMG müßte mit dem Bau der Rampengerätstationen spätestens im Frühjahr 1990 begonnen werden, damit die abschließende Fertigstellung wie vorgesehen bis Dezember 1991 erreicht werden kann. Die im PFB 1979 (Abschnitt F) und im ÄPFB 1984 (Abschnitt C. VIII) enthaltenen Ausführungen zum vorrangigen Interesse an der umgehenden Verwirklichung sowie der unverzüglichen Inbetriebnahme des neuen Flughafens gegenüber dem an der aufschiebenden Wirkung von Rechtsmitteln gelten nach wie vor. Außerdem würde eine unangemessene Einschränkung des grundgesetzlich garantierten Rechtsschutzanspruchs schon wegen der festgestellten Unbedenklichkeit des Änderungsvorhabens nicht eintreten.

7. Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin. Die Gebühren wurden nach Nr. V. 7a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV bemessen. Die Auslagen wurden für die Gutachten des Wasserwirtschaftsamts in Rechnung gestellt.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 8000 München 34 schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muß den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung beigelegt werden, ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

I

Grote

Grote
Oberregierungsrat