



Regierung von Oberbayern

Az: 315F-98/0-32

München, 20.08.91

Neuer Flughafen München;
Planänderung betreffend Standortverschiebung Hotel

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG), Töginger Str. 400, 8000 München 87, vom 22.10.90 und 24.06.91 erläßt die Regierung von Oberbayern nach § 8 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), zuletzt geändert durch Art. 37 des 3. Rechtsbereinigungsgesetzes vom 28.06.1990 (BGBl I S. 1243), zum Planfeststellungsbeschluß vom 08.07.1979, Az: 315F-98-1 (PFB 1979), zuletzt geändert durch 31. Änderungsplanfeststellungsbeschluß vom 07.08.1991, Az: 315F-98/0-31 (31. ÄPFB) folgenden

32. Änderungsplanfeststellungsbeschluß

A. Verfügender Teil

I. Folgende Planänderungen werden festgestellt:

1. Der Plan Nr. I-02c (Plan der Baulichen Anlagen und Grünordnung) wird durch den Plan "I-02c Tektur Hotel" geändert.
2. Der Plan Nr. D1a/F6.1a-92b (Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser) wird durch den Plan "-92b Tektur Hotel" (Stand März 1991) geändert.
3. Der Plan Nr. D1a/F6.1a-124b (Lageplan der Entwässerung) wird durch den Plan "-124b Tektur Hotel" geändert.

II. Die Auflagen Abschnitt IV. des PFB werden wie folgt geändert:

) In Unterabschnitt 5 wird folgende neue Regelung eingefügt:

"5.13 Die Hauptebene von Passagen mit Glasüberdachungen wird als ein Vollgeschoß auf die Baumasse angerechnet. Zusätzlich angerechnet wird die Kubatur von Einbauten in den Galeriegeschossen."

III. Die wasserrechtlichen Gestattungen mit Auflagen in Abschnitt V. des PFB werden wie folgt geändert:

Postanschrift
Postfach
8000 München 22
Konto-Nr.
7482-806
PGiroA München
BLZ 700 100 80

Besuchszeiten
Mo - Do: 8.30 - 12.00 Uhr
13.00 - 15.00 Uhr
Freitag: 8.00 - 12.00 Uhr
oder nach Vereinbarung

Dienstgebäude
Hauptgebäude Maximilianstr. 39
☎ Vermittlung (089) 2176 1
☎ Teletex 89 80 58 regob
☎ Telex 17 898 058 regob
☎ Telefax (089) 2176 914

Eisenheimerstr. 41-43
(= E, s. oben Zimmer-Nr.)
☎ Vermittlung (089) 57 93 80
☎ Teletex 89 80 58 regob
☎ Telex 17 898 058 regob
☎ Telefax (089) 57 938 123

Karlstr. 48-50
(= K, s. oben Zimmer-Nr.)
☎ Vermittlung (089) 2176
☎ Teletex 89 75 18 robkarl
☎ Telex 17 898 058 regob
☎ Telefax (089) 2176 914

1. Zu Nr. 1 (Regenentlastung)
In Nr. 1.1 letzter Absatz werden die genannten Pläne wie folgt ergänzt:
"124b Tektur Hotel".
 2. Zu Nr. 6 (Grundwasseraufstau)
 - 2.1 Der Aufzählung in Nr. 6.1 wird folgendes Bauwerk angefügt:
"Hotel".
 - 2.2 In Nr. 6.1 letzter Absatz werden die genannten Pläne wie folgt ergänzt:
"92b Tektur Hotel".
 - 2.3 In Nr. 6.2 1. Absatz wird das Wort "und" durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort "Schmelzwasserbecken" folgender Begriff eingefügt:
"und das Hotel".
 3. Zu Nr. 7 (Bauwasserhaltung)
 - 3.1 Der Aufzählung in Nr. 7.1 wird folgendes Bauwerk angefügt:
"Hotel".
 - 3.2 In Nr. 7.1.1 letzter Absatz werden die genannten Pläne wie folgt ergänzt:
"92b Tektur Hotel".
 - 3.3 In Nr. 7.1.2 3. Absatz wird das Wort "und" durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort "Luftpostleitstelle" folgender Satzteil angefügt:
", das Schmelzwasserbecken und das Hotel"..
- IV. Die Einwendungen des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. werden zurückgewiesen.
- V. Die Unternehmerin (FMG) trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluß werden eine Gebühr von 8000 DM und 3080 DM an Auslagen erhoben.

B. Sachverhalt

1. Die FMG hat mit Schreiben vom 22.10.90 (und 11.01., 14.01., 15.02., 20.02., 25.04., 24.06.91) bei der Regierung von Oberbayern als luftrechtliche Planfeststellungsbehörde Antrag auf Zulassung der Standortverschiebung für das geplante Hotel nebst Erteilung der erforderlichen wasserrechtlichen Gestattungen gestellt.

Mit Schreiben vom 25.04.91 hat die FMG ergänzend den Plan Nr. D1a/F6.1a-92b Tektur Hotel (Stand März 1991) im Austausch gegen den entsprechenden überholten Plan (Stand September 1990) zur Planfeststellung eingereicht.

2. Das im Zentralbereich geplante Hotel war schon 1979 vorgesehen. Damals sollte es in den oberen Stockwerken des ursprünglich anders konzipierten Zentralgebäudes untergebracht werden. Im ÄPFB 1984 (siehe S. 177) wurde ein neuer Standort nördlich des Zentralgebäudes ausgewiesen. Im 2. ÄPFB vom 05.06.1987 wurde dann eine Verschiebung des Standortes auf die Südseite des Zentralgebäudes zugelassen. Im Plan der baulichen Anlagen-Nr. I-02b i.d.F. der Tektur vom Juni 1987 war für den Bereich südlich vom Zentralgebäude und Tower eine Erweiterung der dortigen Baufläche um ca. 1 ha ausgewiesen. Der Bauraum hatte demnach einen Umfang von ca. 200 m x 100 m. Die zulässige Gebäudehöhe war auf 22 m begrenzt. Der Sichtschattenplan vom Januar 1987, welcher der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) zur fachtechnischen Würdigung vorlag, enthielt bezüglich des Hotels die Konkretisierung auf ein Gebäude von den Ausmaßen 110 m x 70 m mit einer Erweiterungsmöglichkeit um ca. 60 m nach Süden. Infolge einer weiteren Änderung der Planungskonzeption für den Zentralbereich wurde auf dem betreffenden Baugelände in der Nähe des Tower inzwischen ein Parkhaus errichtet. Das Hotel soll nach den endgültigen Plänen der FMG nunmehr ca. 300 m nordöstlich des Zentralgebäudes auf einem Gelände entstehen, das bisher als Flugbetriebsfläche (Vorfeld Ost) ausgewiesen war.
3. Das von der FMG geplante Hotel soll ca. 400 Zimmer aufweisen. Es soll hauptsächlich aus zwei parallel angeordneten, gleich großen, jeweils 115 m langen und 20 m breiten Baukörpern bestehen. Der 40 m breite Zwischenraum soll zu etwa 2/3 mit einer flach gewölbten Glaskuppel überdacht und als Atrium-Halle ausgestaltet werden. Die Höhe der Baukörper (E+4) soll 25 m betragen, diejenige der Glasüberdachung max. 30 m. Das Gebäude soll unterkellert werden. Die Geländeoberkante liegt auf 447 m ü.NN. Der mittlere Grundwasserstand liegt bei ca. 443 m ü.NN. Die Kellerunterkante wird 7 m unter dem Geländeniveau liegen, die Aufzugsschächte

werden 9 m tief in den Boden reichen. Auf der Westseite des Hotels soll eine ca. 150 m x 80 m große Tiefgarage mit über 1000 Stellplätzen auf 3 Ebenen gebaut werden. Die Unterkante der Tiefgarage wird ca. 7 m unter dem Geländeniveau liegen. Außerdem soll an der Nordwestseite des Hotels noch ein oberirdischer Parkplatz mit ca. 200 Stellplätzen angelegt werden. Die Oberfläche der Tiefgarage soll parkartig begrünt werden. Die Verkehrserschließung des Hotels sowie der Tiefgarage soll von Westen her über die in Süd-Nord-Richtung verlaufende Einbahnstraße "Hauptmagistrale 04" erfolgen. Die tiefliegenden Bauteile des Hotels und der Tiefgarage sollen wegen des Grundwassers im Schutz einer dichten Baugrube bestehend aus Schmaldichtwänden (Beton) mit Spundwandabschnitten (Stahl) errichtet werden. Diese Baugrubenwände werden ca. 11 m bis 12 m tief in den Boden reichen und in die wasserundurchlässige tertiäre Trennschicht einbinden.

Die Baugrubenumschließung wird während der Tiefbauphase, die von der FMG auf ca. 1 Jahr veranschlagt ist, gemäß den Berechnungen des Ingenieurbüros für Hydrogeologie Dr. Blasy & Mader vom September 1990 und April 1991 im ungünstigsten Fall einen Grundwasseraufstau von 7 cm verursachen. Die beim Leerpumpen des Baugrubentrogs anfallende Wassermenge wird max. 90 l/s betragen. Für die anschließende Restwasserhaltung wurde eine Fördermenge von 18 l/s errechnet. Das entnommene Grundwasser soll in der Nähe der Baustelle vollständig und unverschmutzt im Erdboden versickert werden. Nach Bauende sollen zur Verringerung des Grundwasserstaus die Spundwände gezogen und die Schmalwände teilweise aufgebroschen werden. Sämtliche Maßnahmen sollen jeweils nach Absprache mit dem Wasserwirtschaftsamt erfolgen.

4. Die Regierung hat folgende Stellen am Verfahren beteiligt:

- Bundesanstalt für Flugsicherung
- Bayerisches Staatsministerium f. Wirtschaft und Verkehr
- Oberste Baubehörde
- Bayerisches Staatsministerium des Innern
- Landratsamt Erding
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Gemeinde Oberding
- Luftamt Südbayern
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. erhob prinzipielle Einwendungen gegen Erweiterungsplanungen im Passagierabfertigungsbereich und forderte die Regierung im übrigen auf, über den Änderungsantrag der FMG erst nach Vorlage eines Entwicklungskonzeptes für die Planung der Ostseite des Zentralbereiches zu entscheiden. Den hierzu anberaumten Erörterungstermin vom 20.02.91 nahm der Bund Naturschutz nicht wahr.

Ansonsten wurden gegen das Änderungsvorhaben keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Das Einvernehmen des Landratsamtes Erding als der für den Vollzug des Wasserrechts ansonsten zuständigen Behörde ist gegeben. Von einer öffentlichen Auslegung der Pläne hat die Regierung nach pflichtgemäßem Ermessen aus Gründen der Verfahrensökonomie abgesehen, weil die Bewohner des Flughafenumlandes von der Standortverschiebung nicht betroffen sind, Belange Dritter also weder erstmals noch stärker als bisher berührt werden.

C. Entscheidungsgründe

1. 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 in Planfeststellungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz (BayRS 960-1-2-W), § 14 Abs. 1 WHG und Art. 3 Abs. 1 BayVwVfG.
2. Rechtsgrundlagen
 - 2.1 Gestaltung und Durchführung des Planänderungsverfahrens erfolgten nach § 10 LuftVG i.V.m. Art. 72, Art. 73 Abs. 3 u. 8, Art. 76, Art. 40, Art. 26 BayVwVfG, § 14 Abs. 3 WHG. Der vorliegende Beschluß konnte im Wege des Änderungsverfahrens ergehen. Der Änderungsantrag der FMG, der einen begrenzten und überschaubaren Funktionsbereich des Flughafens betrifft, hat keine planungsrechtlich bewältigungsbedürftigen Probleme grundsätzlicher Art aufgeworfen. Die Hauptmerkmale der Flughafenplanung - der Umfang des zu-

lässigen Flugbetriebes, das 2-Bahnen-System und dessen Konfiguration, die Dimensionierung des Flughafens - bleiben von der innerhalb des ausgewiesenen Flughafengeländes stattfindenden Standortverschiebung unberührt. Das Verfahren konnte somit auf die Untersuchung und Würdigung der potentiellen Auswirkungen des Änderungsvorhabens auf den neuen Bauplatz und dessen nähere Umgebung im Zentralbereich beschränkt bleiben.

- 2.2 Die Feststellung der Einzelpläne beruht auf § 8 LuftVG. Die wasserrechtlichen Gestattungen beruhen auf Art. 84 BayWG i.V.m. § 2, § 3 Abs. 1 und Abs. 2, § 7, § 8 WHG und Art. 16 und 17 BayWG.
- 2.3 Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 LuftKostV, § 13 VwKostG i.V.m. Abschnitt V. 7a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV.
- 2.4 Die Entscheidung über die Einwendungen beruht auf § 10 Abs. 5 LuftVG.
- 2.5 Eine Baugenehmigung wird durch diesen Beschluß nicht ersetzt (siehe § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayBO).

3. Würdigung

Die Ermittlung der mit der Standortverschiebung für das Hotel verbundenen potentiellen Auswirkungen hat ergeben, daß hierdurch gravierende öffentliche Belange nicht beeinträchtigt und Rechte anderer nicht beeinflußt werden.

- 3.1 Probleme der Raumordnung und Landesplanung hat die Planänderung nicht aufgeworfen, weil die im Zentralbereich stattfindende Standortverschiebung des Hotels, das nach Art, Maß und Lokalisierung der baulichen Nutzung schon seit jeher in der Flughafenplanung enthalten ist, nicht raumbedeutsam ist.
- 3.2 Bauplanerisch ist die Standortverschiebung erforderlich, da der bisher vorgesehene Bauplatz südlich des Tower mittlerweile zulässigerweise mit einem Parkhaus belegt ist.

Die damit einhergegangene Nutzungsänderung für das betreffende Gelände stand im Einklang mit dem Planfeststellungsbeschuß. Gemäß Nr. IV 5.4 PFB dürfen die zwischen den Terminals gelegenen sonstigen Bauflächen des Passagierabfertigungsbereichs ("PA") auch für Parkhäuser beansprucht werden.

- 3.3 Die teilweise Überbauung des bisher als Flugbetriebsfläche (Vorfeld Ost) ausgewiesenen Geländes wird den zukünftigen Terminalbau oder den Vorfeldbetrieb nicht beeinträchtigen oder gar in Frage stellen. Die jetzige Platzierung des Hotels hat zwar zur Folge, daß die nördliche Hälfte des Terminal Ost mangels Vorfeldflächen an der bisher im Plan I-02c ausgewiesenen Stelle nicht mehr errichtet werden kann (siehe auch 11. ÄPFB "SGF-Terminal"), dieses Problem wird sich aber durch die mittelfristig von der FMG geplante Verlagerung des Terminal Ost um 250 m erledigen.

Wie die Planfeststellungsbehörde schon im 15. ÄPFB vom Mai 1990 ("Allg. Luftfahrt") eingehend dargelegt hat, folgt aus der Belegung der neutralen Zone mit Parkhäusern, daß der Bereich zwischen den beiden Terminals erweitert werden muß, damit auch die sonstigen zentralen Nutzungen wie Mitarbeiterparkplätze, Hotel, Fernbahnhof, Verwaltungsgebäude für Luftfahrtunternehmen noch untergebracht werden können. Das bereits im PFB 1979 planfestgestellte Terminal Ost soll nach den Ausbauplänen der FMG wahrscheinlich bis Ende der 90er Jahre verlagert werden; das Vorfeld Ost würde dann dementsprechend bis zur Überleitung Süd-Nord reichen. Der künftige Entwicklungsbedarf für den Zentralbereich nebst Vorfeld Ost wurde schon im 15. ÄPFB untersucht und gewürdigt. Hierbei haben sich keine grundsätzlichen planerischen Bedenken gegen eine Erweiterung der neutralen Zone ergeben.

- 3.4 Die Ausweisung des neuen Bauplatzes für das Hotel als Einzelgebäude führt auch nicht zu einer ungeordneten städtebaulichen Entwicklung im Zentralbereich. Das Hotel ist zwar architektonisch als selbständiges Bauwerk geplant, wird sich aber städtebaulich in ein Gesamtkonzept für eine erweiterte neutrale Zone einfügen. Die FMG hat im Februar 1991 auf Verlangen der Regierung ein "Flächennutzungskonzept Ost" vorgelegt, das zwar nicht die Qualität eines ver-

bindlichen Teilplans der baulichen Anlagen besitzt, das für die Beurteilung der weiteren städtebaulichen Entwicklung des Zentralbereichs aber hinreichend konkretisiert ist. Auf der Flughafenachse in der Mitte der sogenannten Dienstleistungszone soll nach diesem städtebaulichen Rahmenkonzept ein neues Zentralgebäude ("MAC") in Ost-West-Ausrichtung als Verkehrsknotenpunkt mit Büro- und Ladennutzung entstehen. Nördlich des geplanten MAC wird sich das Hotel befinden. Den nördlichen und südlichen Abschluß der ca. 1 km langen Zwischenzone werden wahrscheinlich Parkhäuser oder Parkplätze bilden. Die Bauwerke sollen nach Höhe und Erscheinungsbild so gestaltet werden, daß sie architektonisch und städtebaulich zusammenpassen und sich in das Gesamterscheinungsbild des Flughafens einfügen.

Die FMG hat hierzu mit Schreiben vom 20.02.91 u.a. folgendes mitgeteilt:

"Es handelt sich dabei lediglich um städtebauliche Vorüberlegungen der FMG. Bestimmte Rahmeneckpunkte können dabei jedoch schon als verbindlich betrachtet werden. So werden etwa die nord-südlichen Baulinien für das Terminal Ost vom bereits planfestgestellten SGF-Terminal vorgegeben. Die Baulinien für die neutrale Zone in Nord-Süd-Richtung werden durch das Flughafenhotel bestimmt und die städtebauliche Dominante wird im Zentrum zwischen den beiden Passagierabfertigungsspangen über dem S-Bahnhof und Fernbahnhof zu liegen kommen. Die genaue Konfiguration einzelner Baukörper und exakte Höhen können in diesem Planungs- und Entscheidungsstadium noch nicht verbindlich feststehen. Insgesamt dürfte jedoch ein Verhältnis 60 : 40 der versiegelten Flächen zu den Grünanteilen zugrundegelegt werden können."

- 3.5 Das Hotel wird auch höhenmäßig zur Bebauung des Zentralbereichs passen. Die zulässige Wandhöhe beträgt 25 m, die zulässige Höhe des Scheitelpunktes der Dachkuppel beträgt 30 m. Diese Höhen entsprechen denjenigen der Aufbauten auf dem Terminal West, sprengen also nicht den städtebaulichen Rahmen. Die im ÄPFB 1984 Seite 177 enthaltene Feststellung, daß eine Reduzierung der zulässigen Bauhöhe in der neutralen Zone auf 22 m zu begrüßen sei, weil dadurch die Silhouette des Passagierabfertigungsbereichs flacher werde und sich die Kontraste der Gebäude zu der umliegenden Landschaft verringern würden, steht der im vorliegenden

Beschluß gefundenen positiven Einschätzung der geplanten Gebäudehöhe nicht entgegen. Die damalige Einschätzung der Regierung bezog sich auf eine andere städtebauliche Situation. Damals sollten das Hotel und das Verwaltungsgebäude für die Luftfahrtunternehmen dicht neben dem Terminal West errichtet werden, wohingegen diese Bauwerke nunmehr wegen der mittlerweile entstandenen (relativ niedrigen) Bebauung mit Parkhäusern ein beträchtliches Stück von der Passagierabfertigungsspanne abgesetzt sein werden. Durch die Schaffung größerer (begrünter) Zwischenräume wird sich das Hotelgebäude am neuen Standort in einem städtebaulich aufgelockerten Umfeld befinden. Im übrigen bietet das inzwischen beinahe fertiggestellte Terminal einen konkreten Eindruck vom optischen Erscheinungsbild der Bebauung im Zentralbereich. Die tatsächliche Anschauung hat der Regierung die Erkenntnis vermittelt, daß die nunmehr zugelassene Gebäudehöhe nicht den noch im ÄPFB 1984 angenommenen Kontrast zur umliegenden Landschaft bewirken wird.

- 3.6 Die Ergänzung der Auflagen zum Plan der baulichen Anlagen in Bezug auf überdachte Passagen dient der Klarheit der planerischen Festsetzungen. Infolge der dadurch getroffenen Unterscheidung zwischen Geschößnutzung und Atriumnutzung, also zwischen intensiver und extensiver Nutzung, weist die im Plan I-02c Tektur "Hotel" zugelassene Baumasse eindeutig das für die Geschößnutzung geltende Maß der baulichen Nutzung aus.
- 3.7 Der Umstand, daß die auf der Westseite des Hotels geplante Tiefgarage im Bereich der bisher dort ausgewiesenen Baufläche für das Terminal Ost ("PA") entstehen wird, stellt keinen planungsrechtlichen Widerspruch zum Plan Nr. I-02c dar. Gemäß Nr. IV.5.5 des PFB sind innerhalb der Bauflächen mit dem Planzeichen "PA" auch Parkgaragen zulässig.
- 3.8 Schädliche Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft sind nicht zu erwarten. Das Wasserwirtschaftsamt Freising ist in seinem Gutachten vom 09.01., 01.03. und 10.06.91 zum Ergebnis gelangt, daß die Tiefbauplanung die wasserwirtschaftlichen Anforderungen erfülle und Belange Dritter nicht berührt werden.
Das Wasserwirtschaftsamt Freising hat u.a. folgendes ausgeführt:

"Die Bauwerke liegen teilweise im Grundwasser. Der Grundwasserabfluß wird dadurch behindert, was zu Aufstau, Absenken und Umleiten des Grundwassers führt. Den größten Einfluß auf das Grundwasser übt die dichte Baugrubenumschließung. In den Antragsunterlagen ist nachgewiesen, daß der zu erwartende Grundwasseraufstau für diesen ungünstigsten Fall ca. 7,0 cm beträgt. Eine überschlägige Nachrechnung mit der gängigen Gleichung bestätigte die Richtigkeit des Ergebnisses laut Stellungnahme Dr. Blasy & Mader. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verringerung des Grundwasserstaus nach Bauende (Ziehen der Spundwände, konstruktive Öffnungen der Schmalwand von jeweils 5 m auf der unterstromigen Seite) werden ausdrücklich befürwortet. Durch die vorliegende Planänderung ergibt sich keine Auswirkung auf die allgemeine ständige Grundwasserabsenkung und die Gewässerordnung. Es sind keine Baumaßnahmen, die diese beeinflussen - wie z.B. Bedarfsdränungen zur Begrenzung des Grundwasserhochstandes - vorgesehen. Die genehmigte ständige allgemeine Grundwasserabsenkung ist für das geplante Bauwerk ausreichend... Durch die geschlossene Baugrube ist eine spürbare Grundwasserabsenkung außerhalb der Baugrube nicht zu befürchten. Das geförderte Wasser ist vollständig zu versickern. Beim Ziehen der Spundwände sind die entsprechenden Schlitze mit geeigneter Bentonitsuspension zu verpressen."

Beeinträchtigungen des Grundwassers, die mit dem geplanten Bauvorhaben u.U. einhergehen könnten, werden bei Einhaltung der allgemeinen wasserwirtschaftlichen Auflagen des PFB, der Regeln der Technik und der baubegleitenden Hinweise des Wasserwirtschaftsamtes verhütet. Bei der gebotenen fachkundigen Bauausführung besteht auch nicht die Gefahr, daß die tiefreichenden Baugrubenwände die tertiäre Trennschicht durchstoßen und dadurch einen hydraulischen Kurzschluß verursachen würden. Die zum Ziehen der Spundbohlen vorgesehene Verfahrensweise entspricht der Auflage in Nr. V.7.2.11 des PFB. Die geplante Versickerung des entnommenen Grundwassers entspricht dem im PFB 1979 S. 89 enthaltenen Gebot der Wiedereinleitung ins Grundwasser. Der fortwährende Grundwasseraufstau nach Auflassung der Baugrubenumschließung ist wasserwirtschaftlich unbedenklich. Der während der Tiefbauphase zu erwartende Grundwasseraufstau beträgt rechnerisch

im ungünstigsten Fall 7 cm. Die unterirdischen Gebäudeteile des Hotels und der Tiefgarage werden nur etwa halb so tief wie die Baugrubenumschließung in das Grundwasser hineinragen, so daß der spätere maximale Aufstau noch weitaus geringer ausfallen wird. Gemäß der Erkenntnis im PFB 1979 S. 463 wäre noch ein Aufstau bis zu 10 cm als geringfügig und demnach unschädlich anzusehen.

3.9 Die Errichtung des Hotels wird auch die Sicherheit des Luftverkehrs nicht beeinträchtigen. Zwar liegt insbesondere die Ostfassade des Hotels im Strahlungs- und Reflexionsfeld der beiden Radaranlagen (ASR Süd und Nord), so daß auf dem Radarschirm möglicherweise reflexionsbedingte Mehrfachdarstellungen desselben Flugzeugs auftreten könnten, gegebenenfalls ließe sich dieses Problem aber mittels entsprechender Fassadenverkleidungen oder sog. Absorbersegel bautechnisch lösen (siehe Gutachten der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. - DLR - vom 29.11.90, 07.03.91, 16.05.91). Das nähere kann im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren durch Auflagen oder Auflagenvorbehalt geregelt werden. Der Standort und die Ausrichtung des Gebäudes wird hiervon jedenfalls nicht in Frage gestellt.

3.10 Das Heranrücken des Hotelstandortes an das SGF-Terminal führt auch nicht zu erheblichen Risiken bei der Passagierabfertigung im sicherheitsgefährdeten Bereich, wenngleich die kürzeste Distanz zwischen den beiden Gebäuden nur etwa 200 m beträgt. Damit bestände die potentielle Möglichkeit, daß vom Hotel aus gefährliche Eingriffe in den Luftverkehr unternommen werden könnten. Diese Gefahr kann allerdings durch entsprechende Sicherheitsvorkehrungen am Gebäude und im Gelände wirkungsvoll gebannt werden. Die Festlegung der Auflagen im einzelnen kann nach Mitteilung des Staatsministeriums des Innern auch noch im Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Wichtig ist vor allem, daß in den kritischen Fassadenabschnitten Fenster ohne Öffnungsvorrichtung eingebaut werden. Das Staatsministerium des Innern hat seine Bedenken mit Schreiben vom 01.02.91 unter Hinweis auf die mit den anderen Sicherheitsbehörden und der FMG vereinbarten Sicherheitsvorkehrungen zurückgestellt.

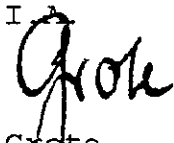
3.11 Die Erschließung des Hotels ist gesichert. Dies gilt insbesondere auch für den Straßenanschluß. Infolge der für die Hauptmagistrale 04 vorgesehenen Einbahnregelung können die mittels PKW verkehrenden Besucher des Hotels jeweils nach rechts einfahren oder ausfahren, ohne eine Gegenfahrbahn kreuzen zu müssen.

4. Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin. Die Auslagen sind für die zweimalige Begutachtung durch das Wasserwirtschaftsamt und für die Teilnahme eines Stenographen am Erörterungstermin angefallen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann Klage erhoben werden. Die Klage muß innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Bescheides schriftlich beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof München, Ludwigstr. 23, 8000 München 34 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 oder in Abschrift beigelegt werden, ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

I



Grote
Oberregierungsrat