

Kopie



REGIERUNG VON OBERBAYERN  
Luftamt Südbayern



Gegen Empfangsbekanntnis

Flughafen München GmbH  
Konzernbereich Recht  
Postfach 23 17 55  
85326 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
10.05.2006			
Bitte bei Antwort angeben			
Unser Geschäftszeichen:			
25-33-3721.1-FM-2-06-78			
Tel. +49 89 2176-	Fax +49 89 2176-	Zimmer:	München,
2375	2979	1414	21.03.2007
Ihr/e Ansprechpartner/in:			
Herr Schrödinger			
peter.schroedinger@reg-ob.bayern.de			

Verkehrsflughafen München;  
Hotel (P 41 Süd)

**Anlagen:**

- 1 Plansatz
- 1 Kostenrechnung mit Zahlschein
- 1 Empfangsbekanntnis

- bitte ausgefüllt zurück -

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 19.04.2006 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gemäß § 8 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl I S. 550), zuletzt geändert durch Art. 5 Gesetz vom 09.12.2006 (BGBl I S. 2833), zum Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979, Az. 315-98/0-1, zuletzt geändert durch Plangenehmigung vom 18.12.2006, Az. 25-33-3721.1-FM-5-06-77, (77. ÄPFB) folgenden

**78. Änderungsbescheid – Plangenehmigung:**

**Briefanschrift:**  
Regierung von Oberbayern  
80534 München

**Dienstgebäude:**  
Maximilianstraße 39  
80538 München  
U4/U5 Haltestelle Lehel

**Öffnungszeiten:**  
Mo - Do: 08:00 - 16:00 Uhr  
Fr: 08:00 - 14:00 Uhr

**Vermittlung:**  
+49 89 2176-0  
**Telefax:**  
+49 89 2176-2914

**E-Mail:**  
poststelle@reg-ob.bayern.de  
**Internet:**  
<http://www.regierung-oberbayern.de>

## **A. Verfügender Teil**

### **I. Genehmigung des Plans**

Der Plan zur Ausweisung einer Hochbaufläche im östlichen Bereich des bestehenden Parkplatzes P 41 Süd zur Errichtung eines Flughafenhotels (Hotel P 41 Süd) auf dem Gelände des Verkehrsflughafens München (nördliches Bebauungsband) wird nach Maßgabe folgender (Einzel-) Pläne genehmigt:

- Tektur zu Plan I – 02c Hotel (P 41 Süd), Plan der baulichen Anlagen, Maßstab 1 : 5.000, vom 03.03.2006
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Lageplan der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahme, Nr. 432-3, Maßstab 1 : 2.000, vom 07.03.2006
- Tektur zu Plan D1a/F6.1a-92b Hotel (P 41 Süd), Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser nach Fertigstellung des FGH, Maßstab 1 : 5.000, vom 03.03.2006
- Tektur zu Plan D1a/F6.1a-124b Hotel (P 41 Süd), Lageplan der Entwässerung, Maßstab 1 : 5.000, vom 03.03.2006

Roteintragungen bzw. Änderungen der Pläne durch Nebenbestimmungen sind zu beachten.

### **II. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen mit Nebenbestimmungen und Hinweisen**

1. Im Planfeststellungsbeschluss wird am Ende der Ziffer V.1.1 (bei der Auflistung der der Erlaubnis zugrunde liegenden Pläne) nach dem Plan „-124b Tektur Neuordnung Flugbetriebsflächen Ost/Passagierabfertigungsbereich Ost“ der Plan „- 124b Tektur Hotel P 41 Süd“ eingefügt.
2. Im Planfeststellungsbeschluss wird Ziffer V.6.1 wie folgt geändert:
  - 2.1. Im Abschnitt „Die Grundwasserbenutzung geschieht durch folgende Bauwerke“ wird folgender Spiegelstrich angefügt:

„- Hotel (P 41 Süd) im nördlichen Bebauungsband“
  - 2.2. Im Abschnitt „Der Bewilligung zugrunde liegende Pläne“ wird folgender Spiegelstrich angefügt:

„- D1a/F6.1a-92b Tektur Hotel (P 41 Süd)“
3. Im Planfeststellungsbeschluss wird in Ziffer V.6.2. folgende Ziffer V.6.2.16 angefügt:

„6.2.16 6.2.9 ist bei Errichtung des Hotels (P 41 Süd) im nördlichen Bebauungsband nicht anzuwenden.“

4. Hinweise zu wasserwirtschaftlichen Belangen:

- 4.1. Entsprechend Ziffer V.6.2.8 des Planfeststellungsbeschlusses ist der Plan „Bauwerke im Grundwasser“ zu aktualisieren.
- 4.2. Das Bauwerk Hotel (P 41 Süd) ist im Grundwasserströmungsmodell (Ziffer V.6.2.11 des Planfeststellungsbeschlusses) zu berücksichtigen.
- 4.3. Die sonstigen in Ziffer V.6.2 des Planfeststellungsbeschlusses genannten Auflagen und Bewilligungen sind zu beachten.
- 4.4. Durch den Küchenbetrieb im Hotel ist von fettverunreinigten Abwässern auszugehen, die i. d. R. entsprechend der örtlichen Entwässerungssatzung einer Vorbehandlung (Fettabscheider) bedürfen. Regelmäßig wird in der Entwässerungssatzung gefordert:
  - Abwasser aus gewerblichen Betrieben, das aufschwimmende Öle und Fette enthält, darf nicht eingeleitet werden,
  - sofern mit dem Wasser Öle und Fette mit abgeschwemmt werden können, sind Abscheider einzuschalten,
  - die Abscheider müssen in regelmäßigen Abständen und bei Bedarf entleert werden.

Die für Fettabscheideranlagen maßgeblichen Normen DIN EN 1825 und DIN 4040-100 enthalten Vorgaben für die Wahl der Abscheider-Nenngröße in Abhängigkeit vom Abwasseraufkommen, sowie für Einbau, Betrieb und Wartung. Das ATV-Arbeitsblatt A 115 „Einleiten von nichthäuslichem Abwasser in eine öffentliche Abwasseranlage“ schlägt Richtwerte an der Übergabestelle zur Kanalisation vor. Diese Werte sind der maßgeblichen örtlichen Entwässerungssatzung zu entnehmen.

- 4.5. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist Niederschlagswasser vorzugsweise zu versickern. Es wird eine Prüfung empfohlen, ob eine Umorientierung der Niederschlagswasserentwässerung im Bereich des Hotels von einer Ableitung in ein Oberflächengewässer zu einer Versickerung über die Bodenzone machbar und sinnvoll ist.
- 4.6. Diese Genehmigung beinhaltet nicht die vorübergehende beschränkte Erlaubnis zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser in das Grundwasser und in oberirdische Gewässer (Bauwasserhaltung). Diese ist im Zusammenhang mit der Ausführungsplanung (Baugenehmigungsverfahren) bei der zuständigen Behörde gesondert zu beantragen.

**III. Nebenbestimmungen**

1. Landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme

Neben den üblichen Vorkehrungen gegen Wildverbiss sind auch Maßnahmen gegen Schäden durch möglicherweise zuwandernde Biber vorzusehen.

2. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleibt vorbehalten.

#### **IV. Hinweise**

##### 1. Hinweise der DFS:

- 1.1. Das Vorhaben ist in der Endplanung entsprechend § 18a LuftVG der DFS zur Bewertung vorzulegen, um die Störfreiheit der Fassaden für die Radaranlagen zu überprüfen. Bei der Vorlage des Bauvorhabens sollten die Bauhöhen der umliegenden Bauten (vor allem nach Nordosten und Osten) mitgeteilt werden. Unter Umständen können dann Entstörmaßnahmen für die Radaranlagen des Flughafens München entfallen. Für die Beurteilung sind die Planungen des Fassadenaufbaus und der Dachkonstruktion mitzuteilen.
- 1.2. Eine Kennzeichnung des Hotels als Luftfahrthindernis ist nicht erforderlich.
- 1.3. Bei der Bauausführung eventuell zum Einsatz kommende Kräne sind gesondert zu beantragen.

##### 2. Hinweise der Regierung von Oberbayern – Gewerbeaufsichtsamt -

- 2.1. Die im UG vorgesehenen Funktionsräume sind so zu planen und zu errichten, dass die Bereiche Hotelwäscherei, Wäschelager, Sozialräume für das Personal und Werkstatt entsprechend Ziffer 3.4 des Anhangs „Anforderungen an Arbeitsstätten nach § 3 Abs. 1“ der Arbeitsstättenverordnung ausreichend mit Tageslicht versorgt werden können. Dies kann z.B. durch eine entsprechend ausreichende Abböschung geschehen. Die Anforderung an Tageslicht hängt auch von der Anzahl und der Zeitdauer der dort Beschäftigten ab. Ggf. sind auch andere Räume (Lager...) entsprechend mit Tageslicht zu versehen.
- 2.2. Die Detailpläne sind rechtzeitig mit dem Gewerbeaufsichtsamt zu besprechen.
- 2.3. Es ist zu prüfen, ob die sich gegenüber dem Gebäude der DFS befindende Bushaltestelle – ggf. bereits während der Bauzeit – zu verlegen ist.

#### **V. Kosten**

1. Die FMG trägt die Kosten dieses Verfahrens.
2. Für diese Plangenehmigung wird eine Gebühr i. H. v. 3.500,-- € festgesetzt.
3. An Auslagen sind 385,-- € zu erstatten.

Die Festsetzung weiterer zu erstattender Auslagen bleibt vorbehalten.

(Gesamtkosten: 3.885,-- €)

## **B. Sachverhalt**

### **I. Antragsgrundlagen**

Diese Plangenehmigung betrifft das nördliche Bebauungsband des Verkehrsflughafens München im Bereich südlich der Nordallee und westlich des sog. Verteilerknotens West innerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes.

Das Vorhaben sieht die Ausweisung einer Hochbaufläche von 11.165 m<sup>2</sup> (ca. 145 m auf 80 m) mit einer zulässigen Baumasse von bis zu 0,10 Mio. m<sup>3</sup> und einer zulässigen Gebäudehöhe von bis zu 22 m im östlichen Bereich des bestehenden Parkplatzes P 41 Süd zur Errichtung eines Flughafenhotels (Hotel P 41 Süd) vor.

Die Vorplanung hat ein Hotel mit 500 Zimmern bzw. Suiten nebst Empfangs- und Restaurantbereich, Küchen- und Verwaltungstrakt, Lager- und Technikräumen zum Gegenstand. Eine mögliche Ausführungsvariante weist einen Hotelkomplex mit vier Flügeln in Form eines Kammes über einer Fläche von 55 m auf 135 m mit einer Grundfläche von 5.500 m<sup>2</sup> auf. Bei einer Höhe von 20 m sind sechs oberirdischen Geschosse vorgesehen. Das Gebäude soll eine eingeschossige Tiefgarage erhalten, deren Abmessung ca. 80 m auf 135 m betragen soll. Die restliche zur Plangenehmigung nachgesuchte Baufläche dient der Aufnahme der erforderlichen Zufahrten, Parkmöglichkeiten und Grünanlagen.

### **II. Antrag und Antragsbegründung**

#### **1. Einzelanträge**

Die FMG hat zur Durchführung des Vorhabens mit Schreiben vom 19.04.2006 einen Antrag auf Plangenehmigung (§ 8 Abs. 2 LuftVG) gestellt.

Sie hat beantragt, den Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München vom 08.07.1979 – Az. 315F-98-1 – in der aktuell gültigen Fassung nach Maßgabe im einzelnen aufgelisteter Anträge und den mit dem Antrag vorgelegten Planunterlagen und Erläuterungen zu ändern und die Errichtung eines Hotels auf dem Gelände des derzeitigen Parkplatzes P 41 Süd zuzulassen. Ferner wurde beantragt, die zur Durchführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Befreiungen etc. einschließlich aller erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse oder Bewilligungen zu erteilen.

Die Einzelanträge erstrecken sich auf die Änderung von Plänen der baulichen Anlagen und Grünordnung, mit Bauwerken im Grundwasser und der Entwässerung. Außerdem sollen landschaftspflegerische Pläne genehmigt werden.

#### **2. Antragsbegründung**

Die FMG begründet ihre Anträge im Wesentlichen wie folgt:

Das geplante Hotel sei zur Versorgung von Fluggästen und Besuchern des Flughafens München bestimmt. Der Flughafen München verfüge derzeit nur über das im zentralen Bereich gelegene 5-Sterne-Hotel „Kempinski“. Dieses sei von Montag bis Donnerstag mit einer Auslastung von 82% und Spitzenauslastungen bis zu 90% nahezu voll belegt. Unter der

Woche sei eine Steigerung dieser Auslastung kaum noch möglich. Parallel zu den anwachsenden Passagierzahlen am Flughafen sei seit der Eröffnung des Hotels von 1994 an die Zahl der Übernachtungen am Flughafen München und in seiner näheren Umgebung kontinuierlich angewachsen. Nach den Analyseergebnissen einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft liege der Flughafen München, was ein qualifiziertes Hotelangebot betreffe, bereits heute deutlich hinter vergleichbaren europäischen Flughäfen zurück. Die maßgebliche Qualitätshotellerie in Flughafennähe biete in München pro eine Million Fluggäste 62 Gästezimmer, während an den europäischen Vergleichsflughäfen zwischen 100 und 120 Gästezimmer offeriert würden. Diese Angebotsunterdeckung werde sich angesichts des anhaltenden Wachstums des Flughafens München ausweiten.

### **3. Antragsunterlagen**

#### **3.1. Pläne**

Hinsichtlich der zur Genehmigung und Feststellung beantragten Pläne wird auf die Ziffer A.I. (Seite 2) des Antragsschreibens vom 19.04.2006 verwiesen.

#### **3.2. Technische Erläuterungsberichte, Beschreibungen, Gutachten**

Hierzu wurde eine Vorhabensbeschreibung, eine visualisierte Ausführungsvariante (mit Schnittlinien), eine hydrogeologische Begutachtung sowie ein Gründungsgutachten nebst weiteren Unterlagen als Anlagen zum Antrag vorgelegt, vgl. Ziffer A.IV und A.V (Seiten 3 u. 4) des Antragsschreibens vom 19.04.2006.

#### **3.3. Nachrichtlich beigefügte Unterlagen**

Hierzu wird auf Ziffer A.III (Seite 3) des Antragsschreibens vom 19.04.2006 verwiesen.

#### **3.4. Landschaftspflegerischer Begleitplan**

Zusammen mit dem Antrag wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan vorgelegt.

## **C. Verfahren**

### **I. Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern – hat zu dem Antrag folgende Stellen angehört:**

- Landratsamt Freising
- Landratsamt Erding – Untere Naturschutzbehörde -
- Große Kreisstadt Freising
- Gemeinde Hallbergmoos
- Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
- DFS Deutsche Flugsicherung (DFS)
- Wasserwirtschaftsamt München
- Regierung von Oberbayern – Gewerbeaufsichtsamt
- Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – Luftsicherheitsstelle am Flughafen München
- Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde

- Polizeipräsidium Oberbayern
- Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK)
- Deutsche Lufthansa AG

## II. Folgende wesentliche Stellungnahmen wurden abgegeben:

### 1. Landratsamt Freising

Seitens der **unteren Naturschutzbehörde** bestehen naturschutzfachlich und –rechtlich keine Einwände gegen das Vorhaben. Naturschutzrelevante Gesichtspunkte des Vorhabens seien vorab abgestimmt worden. Angeregt werde ein Schutz der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor Schäden durch Biber. Dieser Einschätzung hat sich die **höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern** angeschlossen.

Die **untere Wasserbehörde** teilt unter Bezugnahme auf das Gutachten des Wasserwirtschaftsamtes München vom 07.06.2006 ihr Einverständnis zu der erforderlichen Änderung der Bewilligung zur dauerhaften Benutzung des Grundwassers mit. Die erteilte gehobene Erlaubnis zur Entwässerung bedürfe keiner Anpassung, da die vorgesehenen Änderungen ohne Auswirkungen auf die bisher genehmigten Einleitungen seien. Eine Berichtigung der maßgeblichen Pläne sei ausreichend.

Seitens der **unteren Immissionsschutzbehörde** wurden keine Einwände erhoben.

### 2. Die **Große Kreisstadt Freising** lehnt das Vorhaben ab. Der Nachweis der Notwendigkeit für ein Hotel im Flughafengelände sei nicht geführt worden. Sie rügt im wesentlichen Folgendes:

- Es erscheine fraglich, ob ein Vorhaben von dieser Größenordnung im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens beurteilt werden könne. Es müsse überprüft werden, ob nicht ein Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. Vorprüfung des Einzelfalles notwendig wäre.
- Der 52. ÄPFB, auf den in den Verfahrensunterlagen Bezug genommen werde, erfasse das Plangebiet nur in Teilbereichen.
- Klärungsbedürftig sei, inwieweit die für eine Hotelnutzung vorgesehene Fläche als Passagierabfertigungsanlage klassifiziert und damit als unmittelbar betriebsbezogene Anlage des Flughafens dargestellt werden könne. Durch den gewerblichen Betrieb „Hotel“ würden Auswirkungen auf das Umland ausgelöst, die u. a. nach dem sog. Harmonisierungsgebot aus dem Landesentwicklungsprogramm (LEP B VI G 2.3) zu überprüfen seien.
- Es würden konkrete Aussagen zum Nachweis der erforderlichen Stellplätze fehlen<sup>1</sup>.
- Bei der zur Antragsbegründung angeführten „Angebotsunterdeckung“ hinsichtlich der Übernachtungsmöglichkeiten werde keinerlei Aussage darüber getroffen, inwieweit der ermittelte Bedarf bereits im Rahmen der im nahen Flughafenumland vorhandenen Bettenkapazitäten gedeckt werden könne. Gleichfalls fehlten Aussagen über die Auswirkungen

<sup>1</sup> Die Frage des Stellplatznachweises für Kraftfahrzeuge kann zwar Gegenstand der Bauleitplanung sein (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB), sie muss es aber nicht. Zwingend ist der Stellplatznachweis erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen (Art. 52 BayBO). Auf diese Thematik braucht daher im Rahmen dieses Plangenehmigungsverfahrens nicht weiter eingegangen zu werden.

des Vorhabens auf vorhandene Hotelbetriebe im Umland.

- Das Vorhaben sei anhand des Zieles B II Z 1.3.7 des Landesentwicklungsprogramms zu überprüfen, wonach große Beherbergungsanlagen nur dann realisiert werden sollten, wenn sie zu einer allgemeinen Verbesserung des Angebots an touristischen Einrichtungen im jeweiligen Gebiet beitragen.
- 3. Das **Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie** teilt mit, dass keine Einwendungen bzw. Hinweise veranlasst seien.
- 4. Die **DFS** teilt mit, dass aus Hindernisgründen gegen das Vorhaben mit einer maximalen Höhe von 469,50 m ü. NN (20,50 m ü. Grund) keine Einwendungen bestünden. Aus Sicht der Flugsicherungstechnik würden für die Navigationsanlagen am Flughafen München keine Störungen erwartet. In der Endplanung (Baugenehmigungsverfahren) müsse das Vorhaben nochmals entsprechend § 18a LuftVG zur Bewertung vorgelegt werden, um die Störungsfreiheit der Fassaden für die Radaranlagen überprüfen zu können. Eine Kennzeichnung als Luftfahrthindernis werde nicht für erforderlich gehalten.
- 5. Das Gutachten des **Wasserwirtschaftsamtes München** kommt zu dem Ergebnis, dass die Genehmigungen für die durch das Vorhaben in Anspruch genommenen wasserrechtlichen Benutzungstatbestände erteilt werden können.
- 6. Seitens der **Regierung von Oberbayern – Gewerbeaufsichtsamt** – bestehen gegen das Vorhaben keine Einwände. Es wurden Hinweise und Empfehlungen ausgesprochen.
- 7. Die **Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde** – teilt mit, dass das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegenstehe. Die Flughafeninfrastruktur werde durch das Vorhaben verbessert und damit werde die Standortqualität sowie die Funktionsfähigkeit des Verkehrsflughafens München gesichert und entwickelt. Das Planungsgebiet liege gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Bayern im Stadt- und Umlandbereich im großen Verdichtungsraum München. Darüber hinaus könne das Vorhaben mit den landesplanerischen Zielen zum Lärmschutz in Einklang gebracht werden.
- 8. Die **IHK** befürwortet das Vorhaben aus der Sicht der von ihr vertretenen wirtschaftlichen Belange. Die Notwendigkeit für die Errichtung eines zweiten Hotels am Verkehrsflughafen München sei ausführlich und nachvollziehbar dargestellt worden. Für die örtliche Hotellerie dürfte das neue Angebot zu keiner belastenden Wettbewerbssituation führen.
- 9. Seitens des Landratsamtes Erding, der Gemeinde Hallbergmoos, der Luftsicherheitsstelle am Flughafen München, des Polizeipräsidiums Oberbayern und der Deutsche Lufthansa AG wurden keine Stellungnahmen abgegeben.



III. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – konnte nach pflichtgemäßer Ermessensausübung (Art. 40 BayVwVfG) über den Antrag gemäß § 8 Abs. 2 LuftVG im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens entscheiden.

1. Bei dem Vorhaben handelt es sich nicht um ein solches, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVG).

Bei dem verfahrensgegenständlichen Hotel einschließlich der Nebenanlagen handelt es sich nicht um ein Vorhaben, das selbst bzw. unter dem Gesichtspunkt der Änderung eines Flugplatzes uvp-pflichtig ist. Nr. 18.1.1 Anlage 1 zum UVP (Bauvorhaben) ist nicht einschlägig, weil das Hotel nicht im bisherigen Außenbereich i. S. d. § 35 BauGB errichtet werden soll. Bei der für den Bau des Hotels vorgesehenen Fläche handelt es sich um eine nach Luftverkehrsrecht bereits planfestgestellte Fläche. Ebenso wenig kann das Vorhaben unter den Begriff „Bau eines Flugplatzes“ i. S. d. Nr. 14.12 Anlage 1 zum UVP eingeordnet werden.

Auch unter dem Gesichtspunkt der Änderung oder Erweiterung eines nach Luftverkehrsrecht zugelassenen Flugplatzes ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3e Nr. 1 UVP i. V. m. Nr. 14.12.1 Anlage 1 zum UVP nicht veranlasst, weil das Vorhaben dort angegebene Größenwerte nicht selbst erreicht oder überschreitet.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3e Nr. 2, § 3c Sätze 1 und 3 UVP i. V. m. Nr. 14.12.1 Anlage 1 zum UVP hat ergeben, dass das Änderungsvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann. Diese Feststellung wurde gemäß § 3a Satz 2 Halbsatz 2 UVP bekannt gegeben.

2. Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde zumindest das Benehmen hergestellt (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG).

„Benehmen“ i. S. d. § 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG umschreibt eine Form der Behördenanhörung, verlangt jedoch nicht die Erreichung einer Willensübereinstimmung (Einvernehmen). Eine eingegangene Stellungnahme muss aber wenigstens zur Kenntnis genommen und in die Überlegungen einbezogen werden. In diesem Sinne wurde auch mit der Stadt Freising das Benehmen hergestellt, weil diese durch die Anhörung Gelegenheit erhalten hat, ihre Belange in das Verfahren einzubringen. Auf die von der Stadt Freising vorgebrachten Argumente wurde abwägend eingegangen (vgl. im Einzelnen unten).

Soweit die Äußerungen der Fachbehörden zum Änderungsvorhaben mit Forderungen verknüpft wurden, konnte diesen regelmäßig durch Nebenbestimmungen nachgekommen werden (§ 8 Abs. 2 Satz 2 i. V. m. § 9 Abs. 2 LuftVG).

3. Durch das Änderungsvorhaben werden Rechte anderer nicht bzw. nur unwesentlich beeinträchtigt (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVG).

3.1. Die in Anspruch genommenen Flächen befinden sich im Eigentum der FMG. Dies gilt sowohl für die für den Hotelbau vorgesehene Fläche, als auch für die Fläche der Ausgleichsmaßnahme.

Auch eine mittelbare Beeinträchtigung des Eigentums oder eigentumsgleicher Rechte Dritter ist nicht ersichtlich. Durch das Vorhaben wird die Zahl der Flugbewegungen nicht erhöht. Im Einwirkungsbereich des Vorhabens sind – ausgehend vom Hotel als Emissionsort - kei-

ne maßgeblichen Immissionsorte nach TA Lärm zu berücksichtigen.

3.2. Zu den "Rechten anderer" gehört auch die Planungshoheit der Gemeinden. Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit der Stadt Freising liegt jedoch nicht vor.

3.2.1. Es bestehen keine eigenen gemeindlichen Planungen, die durch das Änderungsvorhaben berührt sein könnten. Solche wurden von der Stadt Freising auch nicht vorgetragen.

Im Hinblick auf den in § 38 BauGB verankerten Vorrang des Luftverkehrsgesetzes gegenüber dem Bauplanungsrecht sind derartige Planungen aus Rechtsgründen bereits nicht zulässig. Die verfahrensgegenständliche Fläche unterliegt nicht der Planungshoheit der Stadt Freising. Das Vorhaben berührt ausschließlich Flächen, die innerhalb des bereits planfestgestellten Bereichs des Flughafens München liegen. Dies ergibt sich aus dem Plan der baulichen Anlagen (Plan I-02c; im maßgeblichen Bereich i. d. F. des 52. Änderungsbescheids – Plangenehmigung<sup>2</sup> – vom 11.11.1996).

3.2.2. Die Planungshoheit der Stadt Freising ist auch nicht unter dem Gesichtspunkt tangiert, dass es sich bei dem Vorhaben nicht um eine Anlage handelt, die in den Anwendungsbereich des § 8 LuftVG fällt. Wäre dies der Fall, würde ein Fachplanungsrecht für ein Vorhaben in Anspruch genommen, für das es nicht vorgesehen ist. Das von der Rechtsordnung vorgesehene Verfahren würde umgangen, mit der Folge, dass eine Verletzung der Rechte desjenigen Planungsträgers vorliegen würde, der originär zuständig ist.

Auch bei der Änderung eines zu Recht nach Luftverkehrsrecht planfestgestellten Vorhabens (hier: Parkplatz für Fluggäste) ist zu prüfen, ob das Änderungsprojekt ein Vorhaben zum Gegenstand hat, das nach Luftverkehrsrecht zumindest planfeststellungsfähig ist. Allein der Umstand, dass es sich bei der für das Vorhaben in Anspruch genommenen Fläche um eine bereits nach Luftverkehrsrecht überplante Fläche handelt, reicht hierfür nicht aus. Wäre dies nicht so, könnte bei der Änderung von Fachplanungen der Bezug zum angewendeten Fachplanungsrecht verloren gehen.

Entscheidend ist somit die Frage, ob das Hotel als eine Flugplatzanlage angesehen werden kann. Der Begriff der Flugplatzanlage ist im Luftverkehrsrecht nicht definiert und muss deshalb durch Auslegung ermittelt werden. Nach der Zielsetzung des Luftverkehrsgesetzes sind Flugplatzanlagen jedenfalls solche Anlagen, die im Flugplatzgelände gelegen oder diesem zumindest zugeordnet sind und der Zweckbestimmung des Flughafens zumindest dienlich sind. Ein unmittelbarer oder mittelbarer Zusammenhang mit den Flugbetriebsflächen ist gerade nicht erforderlich. Bei der Auslegung kommt es entscheidend darauf an, auf den Einzelfall abzustellen und sich an der konkreten Zweckbestimmung des Flughafens zu orientieren.

Bezogen auf dieses Verfahren bedeutet dies, dass auf einen Verkehrsflughafen abzustellen ist, der die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen und als Drehkreuz von europäischen Rang dienen soll<sup>3</sup>. Bei einem derartigen Großflughafen gehört eine entsprechende Infrastruktur im landseitigen Bereich – die auch von den Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten des Flughafens und der Luftverkehrsgesellschaften erwartet wird – dazu. Zu nennen sind hier neben Flughafenbahnhöfen, Parkhäusern bzw. Parkplätzen, La-

<sup>2</sup> Insoweit ist der Einwand der Stadt Freising, „die 52. Planfeststellungsänderung, auf die in den Verfahrensunterlagen Bezug genommen werde, erfasse das Plangebiet nur in Teilbereichen“, zwar zutreffend, beruht aber auf einer Fehlinterpretation der Ausführungen der FMG: Die Antragsunterlagen behaupten nicht, dass das Vorhabensgebiet ausschließlich innerhalb des vom 52. ÄPFB geregelten Bereichs liegt, sondern gehen davon aus, dass der Plan der baulichen Anlagen im Bereich des Vorhabens zuletzt durch den 52. ÄPFB geändert wurde.

<sup>3</sup> Diese Funktionen erfüllt der Verkehrsflughafen München, vgl. auch das Ziel B.V.1.6.1 des LEP (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 08.08.2006, GVBl S. 471).

dengeschäften, Gebäuden für Sicherheitsbehörden und flugplatzbezogene Gewerbebetriebe auch Flughafenhotels. Dass Hochbauten auf dem Flughafengelände Gegenstand eines luftrechtlichen Fachplanungsverfahrens sein können, wird ausdrücklich in § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG genannt.

Flughafenhotels dienen dazu, abreisenden, durchreisenden oder ankommenden Fluggästen sowie Besuchern des Flughafens in unmittelbarer Nähe des Flughafens – noch auf dem Flughafengelände – eine Übernachtungsgelegenheit zu bieten. Fluggästen, die aus welchen Gründen auch immer, im Zusammenhang mit einem Flug übernachten wollen, soll eine Möglichkeit eröffnet werden, dies orts- und zeitnah zu den sonstigen Flughafeneinrichtungen tun zu können. Die Existenz von Flughafenhotels wird bei internationalen Großflughäfen mit einer Drehkreuzfunktion von europäischen Rang (Hub-Flughafen) – wie dem Verkehrsflughafen München – geradezu erwartet.

Das geplante Hotel stellt somit eine Flugplatzanlage<sup>4</sup> dar.

4. Die formellen tatbestandlichen Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 LuftVG liegen somit vor. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens hatte die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – als Rechtsfolge zu entscheiden, ob der Antrag trotz Vorliegens der formellen Voraussetzungen für eine Plangenehmigung nicht im Wege eines Planfeststellungsverfahrens zu verbescheiden gewesen war. Es sind jedoch keinerlei Gesichtspunkte dafür ersichtlich, dass ein Planfeststellungsverfahren – anstelle eines Plangenehmigungsverfahrens – zu einem höheren Erkenntnisgewinn für die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – und zu einer relevanten Verbesserung von Rechtsschutzmöglichkeiten führen würde.

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

## D. Entscheidungsgründe

- I. Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - ist als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen München für diesen Bescheid sachlich und örtlich zuständig (§ 10 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, Art. 9 ZustGVerk<sup>5</sup>, § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 20 ZustVVerk<sup>6</sup>).

Diese Plangenehmigung beruht auf § 8 Abs. 2 LuftVG.

## II. Planrechtfertigung

Das Änderungsvorhaben dient dem Verkehrsflughafen München. Es dient dazu, abreisen-

<sup>4</sup> Insoweit ist die Argumentation der Stadt Freising, durch die Klassifizierung der für die Hotelnutzung vorgesehenen Fläche im Plan der baulichen Anlagen als Passagierabfertigungsanlage (PA) solle das Vorhaben als eine unmittelbar betriebsbezogene Anlage des Flughafens dargestellt werden, ohne rechtliche Bedeutung. Die Kennzeichnung mit „PA“ im Plan der baulichen Anlagen ist unbedenklich, da dieser nur in Verbindung mit dem Planfeststellungsbeschluss gilt. I. Ü. sind alle Gebäude, die in erster Linie dem Aufenthalt von Fluggästen gewidmet sind, mit „PA“ gekennzeichnet, so auch das bereits bestehende Hotel „Kempinski“ oder die Terminal-Gebäude.

<sup>5</sup> Gesetz über Zuständigkeiten im Verkehrswesen vom 28.06.1990, GVBl S. 220, zuletzt geändert durch § 1 Nr. 129 Gesetz vom 07.08.2003, GVBl. S 497.

<sup>6</sup> Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen vom 22.12.1998, GVBl S. 1025, zuletzt geändert durch Verordnung vom 08.03.2006, GVBl S. 159.

den, durchreisenden oder ankommenden Fluggästen sowie Besuchern des Flughafens in unmittelbarer Nähe des Flughafens – noch auf dem Flughafengelände – eine Übernachtungsgelegenheit zu bieten. Fluggästen, die - aus welchen Gründen auch immer - im Zusammenhang mit einem Flug oder einer beruflichen Tätigkeit übernachten wollen, soll eine Möglichkeit eröffnet werden, dies orts- und zeitnah zu den sonstigen Flughafeneinrichtungen tun zu können. Die Existenz von Flughafenhotels wird bei internationalen Großflughäfen mit einer Drehkreuzfunktion von europäischen Rang (Hub-Flughafen) – wie dem Verkehrsflughafen München – von diesem Personenkreis erwartet.

Die FMG hat glaubhaft vorgetragen, dass – neben dem bestehenden, im zentralen Bereich des Flughafens gelegenen, 5-Sterne-Hotels „Kempinski“ – ein Bedarf für ein weiteres Flughafenhotel besteht. Nach den Analyseergebnissen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young GmbH besteht eine Angebotsunterdeckung im Bereich der Qualitätshotellerie im engeren Umfeld des Flughafens. Das Hotel „Kempinski“ ist darüber hinaus von Montag bis Donnerstag mit 82% (Spitzen 90%) ausgelastet, was praktisch einer Vollbelegung entspricht. Steigerungsmöglichkeiten sind dort kaum vorhanden. Außerdem entspricht das 5-Sterne-Hotel „Kempinski“ nicht den finanziellen Möglichkeiten eines Großteils der Fluggäste. Diese Bedarfsanalyse wird von der IHK gestützt, indem sie als ausführlich und nachvollziehbar bezeichnet wird.

Demgegenüber bemängelt die Stadt Freising, dass nicht geprüft wurde, inwieweit sich der von der FMG ermittelte Bedarf bereits im Rahmen der im nahen Flughafenumland vorhandenen Hotellerie bzw. dort zu erwartender Zuwächse gedeckt werden könne. Hierzu ist festzustellen, dass in den Antragsunterlagen auch Ausführungen zur Quantität und Qualität der Beherbergungssituation im Umland des Flughafens enthalten sind<sup>7</sup>. Hierzu wird ausgeführt, dass die Steigerung des Bettenangebots im Umland des Flughafens mit 2,6% p. a. deutlich hinter der Steigerung der Gästeankünfte (7,1% p. a.) bzw. der Zahl der Übernachtungen (6,2% p. a.) zurückgeblieben sei. Auch im Umland des Flughafens besteht deshalb – insbesondere vor dem Hintergrund des zu erwartenden weiteren deutlichen Zuwachses an Fluggästen – eine Angebotsunterdeckung, auf die seitens der Hotellerie reagiert wird. Ansonsten wäre es nicht erklärbar, dass z. B. in der Gemeinde Oberding, in der bereits nahezu 1.000 Übernachtungsmöglichkeiten bestehen, weitere Hotels entstehen<sup>8</sup>. Ähnlich wie bei den prognostizierten weiteren deutlichen Steigerungen in der Luftverkehrsbranche selbst, wird auch mit einer Steigerung der Übernachtungszahlen am Flughafen München und in dessen Umfeld gerechnet. Insoweit dürfte eine belastende Wettbewerbssituation für die bestehende Hotellerie – wie auch die IHK annimmt – nicht zu befürchten sein. Eine ähnliche Einschätzung hat offensichtlich die örtliche Hotellerie<sup>9</sup>.

Im Ergebnis ist daher festzustellen, dass im Hinblick auf die weiterhin zu erwartenden Zuwächse an Fluggästen und den damit einhergehenden Übernachtungszahlen sowohl am Flughafen München als auch in dessen Umland ein Bedarf an zusätzlichen Übernachtungsmöglichkeiten besteht. Die Ausbaupläne in beiden Bereichen bestätigen dies. Ein Schutz vor weiteren Wettbewerbern in diesem Marktsegment ist nicht veranlasst. Das unternehmerische Risiko an Fehleinschätzungen der künftigen Entwicklung tragen die Hotelbetreiber selbst.

Insgesamt ist damit das Vorhaben nach den Zielsetzungen des Luftverkehrsrechts gerechtfertigt.

<sup>7</sup> Ziffer A.1.2 der „Vorhabensbeschreibung Hotel (P 41 Süd), FMG, Stand 03.03.2006“.

<sup>8</sup> vgl. die Presseartikel in der Erdinger SZ vom 14.09.2006 („Ein neues Großhotel für Schwaig“) und 26.02.2007 („Hotelbranche sieht sich im Aufwind“).

<sup>9</sup> vgl. den Presseartikel in der Erdinger SZ / Freisinger Tagblatt vom 09.02.2007 („Keine Zeit für Angstschweiß - Gaststättenbranche fürchtet neues Hotel nicht“).

### III. Unüberwindbare Planungsleitsätze

Unüberwindbare Planungsleitsätze, z. B. aus dem Bereich der Raumordnung und Landesplanung, stehen dem Änderungsvorhaben nicht entgegen.

1. Die höhere Landesplanungsbehörde hat ausdrücklich festgestellt, dass das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen steht.

Sie hat hierzu darauf hingewiesen, dass das Planungsgebiet im großen Verdichtungsraum München liege (LEP A I 3.1<sup>10</sup>, LEP 2003 A II 2.1.1). Hierzu enthält das Landesentwicklungsprogramm unter LEP A I 3.1.4, 3. Spiegelstrich folgende Ausführungen: „Es ist von besonderer Bedeutung, die Leistungsfähigkeit des großen Verdichtungsraums München und seine Rolle als Impulsgeber für die Entwicklung Bayerns zu gewährleisten. Seine Sicherung und Weiterentwicklung als Kern einer europäischen Metropolregion in seiner wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Metropolfunktion ist anzustreben.“. Insoweit steht der Bau eines weiteren Flughafenhotels, der letztendlich mit der Weiterentwicklung des Flughafens München korrespondiert, im Einklang mit den Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms zur Entwicklung der Verdichtungsräume.

Weiterhin hat die höhere Landesplanungsbehörde darauf hingewiesen, dass das Planungsgebiet innerhalb der Zone B des Lärmschutzbereichs zur Lenkung der Bauleitplanung (LEP B V 6.4.1) liege, in der eine uneingeschränkte gewerbliche Nutzung zulässig sei. Das Vorhaben könne somit mit den Zielen zum Lärmschutz in Einklang gebracht werden.

Ebenso wurde von der höheren Landesplanungsbehörde darauf hingewiesen, dass durch den geplanten Hotelbau die Flughafeninfrastruktur verbessert und damit die Standortqualität sowie die Funktionsfähigkeit des Verkehrsflughafens München gesichert und entwickelt werde.

2. Die von der Stadt Freising gegen das Vorhaben vorgebrachten Argumente im Zusammenhang mit raumordnerischen Gesichtspunkten greifen nicht durch:

Eine Verletzung des sog. Harmonisierungsgrundsatzes (LEP B VI 2.3 (G)) liegt nicht vor. Dieser Grundsatz fordert die zuständigen Planungsträger im großen Verdichtungsraum München zwar auf, gewerbliche Siedlungsflächen nur auszuweisen, wenn in der betreffenden Gemeinde gleichzeitig und auf der selben Planungsebene Wohnsiedlungsflächen ausgewiesen werden, die ausreichend Wohnraum für den mit den neuen gewerblichen Siedlungsflächen zu erwartenden Bevölkerungszuwachs ermöglichen. Wie aus der Begründung zu diesem Grundsatz ersichtlich, findet dieser Grundsatz jedoch keine Anwendung, wenn die Gewerbeflächen für unmittelbar flughafenbedingte Gewerbebetriebe ausgewiesen werden. Hierzu zählt insbesondere ein Flughafenhotel.

Auch die unmittelbare Anwendbarkeit des von der Stadt Freising genannten Zieles LEP B II 1.3.7 (Z) ist nicht gegeben. Dieses Ziel nimmt von seinem Wortlaut her Bezug auf „touristische Einrichtungen im jeweiligen Gebiet“, womit auf den Begriff „Tourismusgebiet“ Bezug genommen wird. Das Planungsgebiet bzw. die Stadt Freising liegt jedoch in keinem Tou-

<sup>10</sup> Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 08.08.2006, GVBl S. 471, ber. S. 929). Das LEP 2006 ist am 01.09.2006 in Kraft getreten. Teilweise wird in den Verfahrensunterlagen deshalb noch auf das mit Ablauf des 31.08.2006 außer Kraft getretene LEP 2003 (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 12.03.2003, GVBl S. 173) Bezug genommen. Wenn in diesem Bescheid letzteres gemeint ist, wird dieses ausdrücklich mit „LEP 2003“ bezeichnet.

rismusgebiet i. S. d. LEP B II 1.3.1 (Z) oder 1.3.2 (Z)<sup>11</sup>. Unabhängig davon stellt das geplante Hotel ein notwendiges Element einer qualitativ hochwertigen Flughafeninfrastruktur dar und trägt dadurch zur allgemeinen Verbesserung des Angebots an touristischen Einrichtungen im regionalen Teilraum (kein Tourismusgebiet i. S. d. LEP!) bei. Eine Beeinträchtigung einer mittelständisch strukturierten Fremdenverkehrswirtschaft ist aufgrund des vorhandenen Bedarfs an zusätzlichen Übernachtungsmöglichkeiten im Umland des Verkehrsflughafens München – wie bereits oben ausgeführt – nicht zu besorgen.

#### **IV. Abwägung**

Das Änderungsvorhaben konnte nach Abwägung mit den von ihm berührten Belangen zugelassen werden.

##### **1. Belange der Städtebaus**

Die Fläche für den geplanten Hotelbau befindet sich südlich der Nordallee und gehört damit zum sog. nördlichen Bebauungsband des Flughafens München. Sie gliedert sich in die ebenfalls südlich der Nordallee planfestgestellten Hochbauzonen „Sonstige Flughafenutzung (SF)“ für die Verwaltungsgebäude der FMG (ca. 200 m östlich) und die Flughafen-tankstelle West (ca. 300 m westlich) ein. Nördlich der Nordallee befindet sich gegenüber der Projektfläche das Gebäude der Deutschen Flugsicherung, an das sich weiter östlich bis zum Haupttor weitere Hochbauten anschließen. Nach Süden reicht die Baugrenze nicht näher an die Flughafenautobahn heran, als die o. g. Verwaltungsgebäude der FMG. Das Hotel fügt sich somit in die bereits vorhandene Bebauung des sog. nördlichen Bebauungsbandes beiderseits der Nordallee ein. Eine entscheidende Umprägung des Ortsbildes wird – obwohl das Erscheinungsbild des Flughafens sich aus dem Blickwinkel der sich aus Westen auf der Flughafenautobahn nähernden Personen ändern wird – durch das Vorhaben somit nicht ausgelöst.

Städtebauliche Belange, die durch das Vorhaben negativ berührt sein könnten, wurden von den um Stellungnahme gebeten Stellen nicht erwähnt.

Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern – kommt zu dem Ergebnis, dass Belange des Städtebaus dem geplanten Hotel nicht entgegenstehen.

##### **2. Belange des Naturschutzes**

Zu diesem Belang hat die FMG einen landschaftspflegerischen Begleitplan (Grünplan GmbH vom 07.03.2006) erstellen lassen. Dieser geht von der bereits planfestgestellten Situation aus, die auf dem überwiegenden Teil der durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Fläche einen Parkplatz, i. Ü. Landschaftsrasen vorsieht (52. ÄPFB). Der fragliche Bereich ist größtenteils als zu versiegelnde örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr ausgewiesen. Der landschaftspflegerische Begleitplan stellt fest, dass sich im Untersuchungsgebiet keine nach Art. 13d BayNatSchG geschützten Biotope, Schutzgebiete oder Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie (92/43/EWG) befinden. Auch kommen im näheren Umfeld der Vorhabensfläche keine Schutzgebiete i. S. d. Naturschutzrechts vor.

Der vom landschaftspflegerischen Begleitplan im Einzelnen ausgewiesene rechnerische Grünflächenverlust bei Ausschöpfung der beantragten maximalen Baumasse von 4.341 m<sup>2</sup> führt nach dem Ergebnis des landschaftspflegerischen Begleitplans unter Zugrundelegung

<sup>11</sup> vgl. hierzu auch die der Begründung zum LEP beiliegende Karte „Tourismusgebiete“.

eines Kompensationsfaktors<sup>12</sup> von 0,3 zu einem Ausgleichserfordernis von 1.302 m<sup>2</sup>. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen wurden zusammen mit dem Vorhaben beantragt. Der landschaftspflegerische Begleitplan kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Durchführung dieser Kompensationsmaßnahmen der naturschutzfachliche Eingriff eingriffsnah und vollständig ausgeglichen wird.

Seitens der unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Freising bestehen gegen das Vorhaben naturschutzfachlich und –rechtlich keine Einwände. Der landschaftspflegerische Begleitplan und die daraus entwickelten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden zwischen der FMG und der Behörde abgestimmt. Eine Anregung der unteren Naturschutzbehörde wurde aufgegriffen.

Bei Beachtung der vorgeschlagenen und angeordneten naturschutzfachlichen Gestaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen stehen somit Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege dem Vorhaben nicht entgegen.

### 3. Belange des Landschaftsbildes

Der von der FMG vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplan befasst sich auch mit den Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild. Es wird u. a. ausgeführt, dass sich das geplante Bauvolumen nach Ausmaß und Höhenentwicklung nach den tatsächlich vorhandenen Hochbauten bzw. nach den planungsrechtlich zulässigen Bauhöhen im westlichen Einfahrtbereich des Flughafens richte. Gleichwohl erfolge eine großvolumige bauliche Verdichtung, die das Gesamterscheinungsbild des westlichen Flughafeneingangsbereichs verändern werde. Dagegen werde sich das Gesamterscheinungsbild des Flughafens insgesamt nicht ändern, ebenso nicht die Fernwirkung von Blickpunkten südlich, westlich oder nördlich des Flughafens.

Zu den Auswirkungen des Projekts auf das Landschaftsbild wurde von den um Stellungnahme gebetenen Stellen nichts vorgetragen.

Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern – kommt zu dem Ergebnis, dass der geplante Hochbau – aus Sicht der sich von Westen auf der sog. Flughafenautobahn nähernden Reisenden - zwar das derzeitige Erscheinungsbild des Flughafens insoweit verändern wird, als dass die derzeit vorhandenen großzügigen Grün- bzw. Parkplatzflächen, die einen freien Blick bis jenseits der Nordallee ermöglichen, verkleinert werden. Jedoch befinden sich bereits derzeit sowohl westlich (300 m) als auch östlich (ca. 200 m) des vorgesehenen Hotelstandortes bereits Hochbauten, so dass letztendlich eher davon gesprochen werden kann, dass das Hotelgebäude eine Lücke zwischen diesen füllt bzw. verkleinert, als dass es nach Süden in die Freiflächen nördlich der Flughafenautobahn hineinreicht. Der Gebäudekomplex wird auch nicht näher an die Flughafenautobahn (bis auf ca. 150 m) heranrücken, als die bisher vorhandene Bebauung in diesem Bereich. Belange des Landschaftsbildes stehen daher dem Vorhaben nicht in einem Ausmaß entgegen, dass diese über die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ausgeglichen werden müssten.

### 4. Wasserwirtschaftliche Belange

Das Vorhaben beinhaltet wasserrechtliche Benutzungstatbestände. Es werden Bauteile in das Grundwasser eingebracht. Niederschlagswasser wird über eine vorhandene Regenwasserkanalisation in Oberflächengewässer eingeleitet. Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen. Während der Errichtung des Bauwerks ist eine vorübergehende Bauwasserhaltung

<sup>12</sup> Berechnung nach dem Leitfaden „Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des StMLU.

erforderlich, die jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Das Wasserwirtschaftsamt München hat das Vorhaben in wasserwirtschaftlicher Hinsicht geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass relevante Auswirkungen des Bauwerks im Grundwasser hinsichtlich einer Veränderung des Grundwasserabflusses aufgrund der Möglichkeit einer Unterströmung des Bauwerks nicht gegeben sind. Auch die Erweiterung der zu entwässernden Flächen um 0,3 ha wird als unerheblich eingestuft. In der Summe werde der Anfall von Niederschlagswasser, das in Oberflächengewässer abgeleitet werden müsse, nicht wesentlich verändert. Der Verschmutzungsgrad von Dachflächenwasser sei im Vergleich zu Niederschlagswasser von Parkplätzen sogar geringer. Mit der Feststellung, dass Versagungsgründe für die erforderlichen wasserrechtlichen Benutzungstatbestände, die eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit oder der Rechte Dritter erwarten lassen und nicht durch Nebenbestimmungen verhütet oder ausgeglichen werden können, nicht vorliegen, hat das Wasserwirtschaftsamt München das wasserwirtschaftliche Einverständnis mit dem Vorhaben mitgeteilt.

Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - hat die vorgeschlagenen wasserrechtlichen Bewilligungen ausgesprochen und die Nebenbestimmungen vollinhaltlich in diese Genehmigung aufgenommen. Versagungsgründe, die eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit oder eine Verletzung von Rechten Dritter aufzeigen und die nicht durch die o. g. Nebenbestimmungen verhindert oder ausgeglichen werden können, sind auch aus Sicht der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - nicht ersichtlich.

Bei Beachtung der angeordneten wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen stehen somit Belange der Wasserwirtschaft dem Vorhaben nicht entgegen.

5. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch diese Plangenehmigung insbesondere Rechte anderer in relevanter Weise nicht berührt werden. Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt.

Mit dem Änderungsvorhaben wird es den Fluggästen und den Besuchern des Flughafens ermöglicht, flughafennah zu übernachten. Neben dem bereits bestehenden Flughafenhotel „Kempinski“ entsteht ein weiteres Flughafenhotel mit einem niedrigeren Preisniveau. Eine solche Übernachtungsmöglichkeit wird auf dem Gelände eines Großflughafens wie dem Verkehrsflughafen München erwartet.

Bei Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange konnte dem Antrag der FMG mit Einschränkung (Nebenbestimmungen) entsprochen werden.

## **E. Kosten**

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

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV), § 13 Abs. 1 Nr. 1 und § 14 VwKostG.

Die Gebühr bemisst sich nach Abschnitt V Nr. 7a a) des Gebührenverzeichnisses zu § 2 Abs. 1 LuftKostV.

Die Auslagen können gemäß § 3 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. § 10 Abs. 1 Nm. 4 und 7 VwKostG erhoben werden (Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Bekanntgaben



sowie für Gutachten der wasserwirtschaftlichen Fachbehörden). Die Festsetzung weiterer zu erstattender – derzeit noch nicht bekannter – Auslagen bleibt vorbehalten.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diese Plangenehmigung kann Klage erhoben werden. Die Klage muss innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstr. 23, 80539 München, erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von 6 Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO –).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

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 Zustellung 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.

Eine Klageerhebung per E-Mail ist nicht zulässig.

Schrödinger  
Regierungsdirektor