



# Regierung von Oberbayern

Az. 315F-98/0-18

München, 23.07.1990

Neuer Flughafen München;

Änderungsplanfeststellung betreffend Rampengerätstation (RGS) 3

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG), Töginger Str. 400, 8000 München 87, vom 26.02.1990 erläßt die Regierung von Oberbayern nach § 8 ff Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl I S. 61), zuletzt geändert durch Art. 27 der Dritten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 26.11.1986 (BGBl I S. 2089), zum Planfeststellungsbeschluß 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 17. Änderungsplanfeststellungsbeschluß vom 28.05.1990, Az.: 315F-98/0-17 (17. ÄPFB) folgenden

## 18. Änderungsplanfeststellungsbeschluß

### A. Verfügender Teil

1. Die Änderung des Plans "Plan der baulichen Anlagen" (Nr. I-02c) wird gemäß dem Plan "Tektur zu Plan I-02c Rampengerätstation 3 S/N" festgestellt.

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

2. Die Festlegung der Bezugshöhenlagen in Nr. IV.5.9 des PFB 1979 (i.d.F. der Nr. A.V.2.6 des ÄPFB 1984, zuletzt geändert durch Nr. A.III.1 des 15. ÄPFB) wird wie folgt geändert:  
In Nr. 5.9 werden folgende weitere Festsetzungen angefügt:

"-Rampengerätestation 3 Süd ... 448,50 m ü.NN  
-Rampengerätestation 3 Nord ... 448,35 m ü.NN".

3. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse in Abschnitt V des PFB 1979 (i.d.F. der Nr. A.VIII des ÄPFB 1984, zuletzt geändert durch Nr. A.V. des 15. ÄPFB) werden wie folgt geändert:

- 3.1 In Nr. 1.1 (Erlaubnis nach Art. 16 BayWG zur Benutzung oberirdischer Gewässer durch Einleiten) wird im letzten Absatz nach der Plan-Nr. 124 b folgende neue Plan-Nr. eingefügt:  
"124 b Tektur Rampengerätestation 3 S/N".

- 3.2 In Nr. 7.1.1 (beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser) wird nach dem Begriff "Rampengerätestationen Vorfeld West," folgender neuer Begriff eingefügt:  
"Rampengerätestation 3,".

4. Die gegen das Änderungsvorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht im Laufe des Verfahrens erledigt haben.

5. Die sofortige Vollziehung dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.
6. Die Unternehmerin (FMG) trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluß werden eine Gebühr von 5.000 DM und Auslagen in Höhe von 1.635 DM erhoben.

## B. Sachverhalt

### 1. Planungsgrundlagen und Antrag

- 1.1 Der Lageplan I-02c i.d.F. des Tekturplans I-02b Rampengeräte (s. 9. ÄPFB vom 27.12.1989) weist für das Vorfeld West zwei Rampengerätestationen (RGS) mit Baumassen von 0,08 Mio m<sup>3</sup> bzw. 0,09 Mio m<sup>3</sup> und maximalen Gebäudehöhen von 10 m bzw. 11 m aus. Im Planänderungsverfahren zum 9. ÄPFB (Erweiterung der RGS) hatte die FMG bereits den nachfolgenden Antrag für eine dritte Rampengerätestation angekündigt und dabei nähere Angaben zur geplanten Nutzung gemacht (s. Schreiben vom 11.10.1989).  
Die zusätzlichen Bauflächen befinden sich am Westrand des mit Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 03.02.1988 (Az.: 315F-98/29-2/1) erweiterten Vorfelds. Das betreffende Gelände ist im Plan der baulichen Anlagen schraffiert dargestellt. Die Planlegende besagt hierzu unter Nr. A.: "örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr bestehend aus Straßen, Parkflächen und Grünflächen; nichtöffentliche Betriebsstraßen sind zulässig."

Nach dem ursprünglichen Konzept der Unternehmerin war für die RGS 3 die Errichtung eines einzelnen Baukörpers mitten auf der Flughafenachse geplant. Im Planänderungsantrag hingegen ist die Ausweisung zweier, durch die S-Bahntrasse getrennte Bauflächen vorgesehen. Hinsichtlich Baumassengröße (in Mio m<sup>3</sup>) und Gebäudehöhen (in m) wurden folgende Festsetzungen beantragt: RGS 3 Süd: 0,3/11, RGS 3 Nord: 0,5/11.

Der Standort der RGS 3 Süd befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Hallbergmoos, derjenige der RGS 3 Nord befindet sich teilweise auf dem Gebiet der Gemeinde Hallbergmoos, überwiegend aber auf dem Gebiet der Stadt Freising.

Der Planänderungsantrag der FMG (s. Schreiben vom 26.02., 13.03., 04.04., 08.05., 10.07.1990) umfaßt außer der Festsetzung von Bauflächen auch die wasserrechtlichen Gestattungen zur Bauwasserhaltung sowie zur Entwässerung und den Sofortvollzug des Beschlusses.

## 2. Bauwerks- und Funktionsbeschreibung

- 2.1 Die beiden Gebäude der RGS 3 sollen beidseits der Flughafenachse neben der Tunneleinmündung der S-Bahn errichtet werden. Die Bauplätze liegen am Fuß der bis zu 10 m hohen Böschung des Flughafenringstraßendamms. Der Abstand der Gebäude zueinander wird nach dem letzten Planungsstand ca. 40 m betragen. Die Gebäudegrundflächen plus Abstellbereich im Freien werden insgesamt ca. 1 ha umfassen. Der

südliche Baukörper wird eine Länge von 95 m und der nördliche eine solche von 140 m aufweisen. Die Breite beträgt jeweils 38 m, die Traufhöhe jeweils 7,5 m. Die maximale Gebäudehöhe von 10,7 m wird an den Firsten der vereinzelt angeordneten Oberlichtbänder (sog. Sheds) auftreten. Die RGS 3 Nord ist als geschlossenes Gebäude, die RGS 3 Süd als größtenteils offene Halle ohne Außenwände konzipiert. Die beiden Bauten werden allseitig von Betriebsstraßen umgeben sein. Eine Unterkellerung ist nicht vorgesehen. Die Fundamente werden nach Fertigstellung des Flughafens oberhalb des Grundwasserspiegels liegen. Während der Bauzeit ist aber mit einer Grundwasserberührung zu rechnen, da infolge zahlreicher Bauwasserhaltungen im Zentralbereich sowie im Südlichen Bebauungsband und der damit zusammenhängenden Versickerungen vorübergehend ein erhöhter Grundwasserspiegel auftreten wird. Für die Errichtung der RGS 3 ist deshalb eine örtlich und zeitlich begrenzte offene Bauwasserhaltung mit anschließender Versickerung in unmittelbarer Nähe geplant.

- 2.2 Die FMG sieht für die Rampengerätestationen insgesamt folgende Funktionsaufteilung vor: Die RGS 1 steht ausschließlich der Lufthansa (DLH) zur Verfügung, die RGS 2 soll hauptsächlich dem Bodenverkehrsdienst der FMG dienen, die RGS 3 Süd soll hauptsächlich als Frachtzwischenlager fungieren und die RGS 3 Nord soll eine Gerätehalle für den Bodenverkehrstransportdienst und daneben noch einen Büro- und Sozialbereich für Kabinenreinigungsfirmen umfassen.

### 3. Verfahren

#### 3.1 Anhörung

Die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde hat die Stadt Freising, die Gemeinde Hallbergmoos, den Landkreis Freising und folgende Behörden und Stellen angehört:

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

3.1.1 Die Stadt Freising hat gegen die Planänderung eingewendet, daß die Ausweisung zusätzlicher Bauflächen für Rampengerätestationen zu einer Kapazitätserhöhung im Passagierabfertigungs- und Frachtumschlagsbereich führen würde. Dies hätte eine höhere Zahl von Flugbewegungen zur Folge, was wiederum eine stärkere Immissionsbelastung hinsichtlich Lärm und Abgasen bedeuten würde.

- 3.1.2 Die Gemeinde Hallbergmoos hat prinzipielle Einwände gegen jegliche Erweiterung der Flughafenanlagen erhoben und außerdem verlangt, daß die FMG "ein Gesamtkonzept über die Ausbaumaßnahmen des Flughafens" vorlegen solle. Außerdem stellte die Gemeinde fest, daß der Änderungsantrag keine Aussagen über etwaige ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die geplante Bodenversiegelung enthalte.
- 3.1.3 Der Landkreis Freising hat zwar keine förmlichen Einwendungen erhoben, sich aber für eine Verschiebung der Gebäude weg von der Mittelachse ausgesprochen, damit das städtebauliche Erscheinungsbild des Terminals nicht durch vorgelagerte Bauwerke beeinträchtigt werde.
- 3.1.4 Die Bundesbahndirektion hat in ihrer Stellungnahme u.a. darauf hingewiesen, daß beim potentiellen Bau eines Fernbahntunnels neben dem S-Bahntunnel eine vorübergehende Demontage von Gebäudeteilen der RGS 3 Nord erforderlich wäre.
- 3.1.5 Das Landratsamt Freising und die Große Kreisstadt Freising haben sich für den Fall, daß der geänderte Plan festgestellt werden sollte, dafür ausgesprochen, das Landratsamt zur insgesamt zuständigen Bauaufsichtsbehörde zu bestimmen.
- 3.2 Erörterungstermin

Beim Erörterungstermin, der nach vorheriger Benachrichti-

gung am 13.07.1990 im Landratsamt Freising stattfand, kam ausweislich des Sitzungsprotokolls in den wesentlichen Punkten keine Einigung zwischen den Beteiligten zustande. Teilnehmer waren außer der FMG der Landkreis Freising und die Stadt Freising. Die Anregungen in städtebaulicher Hinsicht haben sich durch die Erörterung erledigt.

### 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 Abs. 1 WHG und Art. 3 Abs. 1 BayVwVfG.

#### 2. Rechtsgrundlagen

2.1 Gestaltung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens erfolgten nach § 10 Abs. 2 LuftVG i.V.m. Art. 73 ff BayVwVfG und Art. 84 BayWG.

2.1.1 Nach § 8 LuftVG i.V.m. Art. 76 BayVwVfG bedarf es grundsätzlich eines neuen Planfeststellungsverfahrens, wenn der festgestellte Plan vor Fertigstellung des Vorhabens geändert werden soll.



Der Beschluß konnte hier im Wege des Änderungsplanfeststellungsverfahrens ergehen. Der Änderungsantrag der FMG betrifft einen klar umrissenen und deshalb einer gesonderten Betrachtung zugänglichen Funktionsbereich des Flughafens. Der Tekturplan enthält nichts wesentlich Neues. Die Ausweisung einer an das Vorfeld anschließenden zusätzlichen Baufläche für Rampengerätestationen steht in engem funktionellen Zusammenhang mit der bereits zugelassenen baulichen Nutzung des Vorfelds. Das Verfahren konnte deshalb auf die Untersuchung und Würdigung der potentiellen Auswirkungen der Errichtung und Nutzung der zusätzlichen Gebäude beschränkt bleiben. Das Änderungsverfahren hat keine grundsätzlichen Fragen der Flughafenplanung aufgeworfen. Eine erneute Würdigung von Fluglärm- und Abgasbelastung war nach Sach- und Rechtslage nicht veranlaßt. Die Kapazitätserweiterung der Rampengerätestationen bewirkt keine Kapazitätserhöhung im Terminalbereich (Warteräume, Abfertigungsschalter, Flugsteige) und auch keine Vermehrung der Vorfeldabstellpositionen. Der Umfang von Flugbetrieb und Fluglärm ist in der Planfeststellung bereits auf der Basis der praktischen Maximalkapazität des Zwei-Bahnensystems nach Maßgabe der 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie und insbesondere der Nachtflugregelung gewürdigt und planerisch bewältigt worden (§ 9 Abs. 2 LuftVG). Änderungen des "zugelassenen" Flugbetriebs waren weder beantragt, noch sind solche in diesem Beschluß von amtswegen zugelassen worden. Wie schon im 9. ÄPFB vom 27.12.1989 betreffend die Rampengerätestationen 1 und 2

festgestellt wurde, können die Vorfeldeinrichtungen keine Vergrößerung des Flugbewegungsaufkommens bewirken.

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 aus Gründen der Verfahrensökonomie abgesehen, weil durch das Änderungsvorhaben Belange Dritter, insbesondere Lärmschutzinteressen der Bewohner des Flughafenumlands nicht neu, erstmalig oder stärker als bisher berührt werden (s. Art. 76, Art. 73 Abs. 3 und Abs. 8, Art. 72, Art. 40 BayVwVfG).

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 § 8, § 10 LuftVG i.V.m. Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG.

2.3 Die Erlaubnis zur Bauwasserhaltung wurde nach Art. 17 BayWG, § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1, § 7 WHG, Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG, Art. 84 BayWG erteilt, die Erlaubnis zum Einleiten von Regenwasser nach Art. 16 BayWG.

2.4 Die Entscheidung über die Einwendungen beruht auf § 10 Abs. 5 Satz 2 und Abs. 7 LuftVG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG.

- 2.5 Die Anordnung der sofortigen Vollziehung erging gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO.
- 2.6 Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 LuftKostV, § 10 Abs. 1 VwKostG.
- 2.7 Baugenehmigungen werden durch diesen Beschluß nicht ersetzt (vgl. § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG). Die Bestimmung der zuständigen Bauaufsichtsbehörde nach Art. 3 Abs. 2 BayVwVfG obliegt der höheren Bauaufsichtsbehörde.
- 3. Abwägung
  - 3.1 Belange
    - 3.1.1 Funktionalität des Flughafenbetriebs

Die Rampengerätestationen dienen der Abwicklung der vorfeldbezogenen Wartung und der Flugzeugabfertigung. Die mit der Änderungsplanung bezweckte Kapazitätserweiterung bei den Vorfeldeinrichtungen ist im Interesse eines adäquaten und unkomplizierten Vorfeldebetriebs vernünftigerweise geboten. Den entsprechenden Platz- und Raumbedarf hat die FMG durch Funktions- und Baubeschreibungen in schlüssiger Weise glaubhaft gemacht. Die eingeplanten Nutzungen (Beifrachtzwischenlager, Geräte- und Fuhrpark,

Aufenthaltsräume) sind funktional vorfeldbezogen. Ohne ausreichende Vorfeldeinrichtungen könnte das zu erwartende Luftverkehrsaufkommen nicht ordnungsgemäß, d.h. nur unter Inkaufnahme von Verspätungen abgewickelt werden. Als Alternative zur Unterbringung des Frachtguts, der Geräte sowie der Fahrzeuge in der Halle käme nur das Abstellen im Freien in Betracht. Dies wäre allerdings keine taugliche Lösung, da hierbei Sachen von beträchtlichem Wert Wind und Wetter ausgesetzt wären.

### 3.1.2 Betriebspflicht

Die Kapazitätserweiterung bei den Rampengerätestationen ermöglicht es der FMG, den der gesetzlichen Betriebspflicht entsprechenden angemessenen Vorfeldservice zu gewährleisten (s. § 45 Abs. 1 LuftVZO).

### 3.1.3 Ortsbild

Die beiden zusätzlichen Hallen werden dem städtebaulichen Erscheinungsbild des Flughafens nicht abträglich sein. Aufgrund des Umstands, daß das Niveau des Straßendamms bis zu 10 m höher liegt als das der Bauplätze, werden die niedrigen Gebäude größtenteils von der Böschungskrone überragt werden und deshalb nicht weiter auffallen. Der auf der Flughafenringstraße ankommende Flughafenbenutzer oder Besucher, dem sich kurz nach der Gabelungsstelle (Nordast/Südast) das Terminal in voller Breite darbietet,

wird über die beiden neuen Hallen hinwegsehen können. Hierbei werden nur die Spitzen der Sheds ins Blickfeld hineinragen.

#### 3.1.4 Natur und Landschaft

Bedingt durch die Lage der beiden Gebäude inmitten des Flughafengeländes und durch die sie umgebenden hohen Aufschüttungen und größeren Gebäude werden die zusätzlichen Rampengerätstationen nicht in die freie Landschaft hineinwirken.

Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild werden durch das Änderungsvorhaben nicht beeinträchtigt. Wie oben in Nr. B.1.1 ausgeführt ist, handelte es sich bei der nunmehr ausgewiesenen Baufläche bisher um eine "örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr". Auf dem betreffenden Gelände war also bereits eine partielle Versiegelung vorgesehen. Durch die Ausweisung der zusätzlichen Bauplätze entfällt zwar ein Teil der Rasenflächen, die planerisch vorgegebene Struktur der Straßenzüge mit Begleitgrün in Gestalt parkartiger Böschungen und bepflanzter Zwischenräume am Rand des Vorfelds bleibt als solche aber erhalten. Das betreffende Gelände, das auf demselben Niveau wie das Vorfeld liegt und durch den hohen Straßendamm von der begrünten westlichen Anfahrtszone deutlich abgesetzt ist, stellt optisch kein grünordnerisches Element, sondern vielmehr ein Anhängsel des Vorfelds dar. Für die Leistungsfähigkeit

des Naturhaushalts bildet das betreffende, relativ kleine Gelände, das von den Ringstraßenästen, der S-Bahn, den Betriebsstraßen sowie dem Vorfeld eingeengt und geprägt wird und andernfalls nur eine Kurzrasendecke ohne Büsche und Bäume aufgewiesen hätte, keinen relevanten Faktor. Aufgrund der genannten Umstände stellt die Ausweisung der zusätzlichen Bauflächen, die nur 0,1 % der offenen Flughafenflächen ausmachen, keinen Eingriff i.S.v. Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG dar, sodaß die Auferlegung ökologischer Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nach Art. 6 a BayNatSchG nicht in Betracht kam.

#### 3.1.5 Wasserwirtschaft

Der Wasserhaushalt wird durch die zusätzliche Bebauung nicht gestört. Infolge des Anschlusses der RGS 3 an das differenzierte Kanalisationsnetz des Gesamtentwässerungssystems ist gewährleistet, daß größere Regenwassermengen mittels Regenüberlaufbecken in oberirdische Vorflutgräben gelangen. Das Landesamt für Wasserwirtschaft hat die im Plan D1a/F6.1a-124b dargestellte Entwässerung vom Grundsatz her fachlich gebilligt. Die durch die Überbauung bedingte Verminderung der Rasenversickerungsflächen stellt keinen wesentlichen Faktor dar, da der Grundwasserspiegel innerhalb des Flughafens ohnehin abgesenkt und reguliert ist. Auch im übrigen sind keine schädlichen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft zu befürchten. Die Erlaubnis zur Vornahme von Bauwasserhaltungsmaßnahmen konnte erteilt

werden, da Versagungsgründe nach § 6 WHG nicht bestehen. Die vorübergehenden Grundwasserabsenkungen während der Errichtung der Bauwerksfundamente lassen nach Einschätzung des Sachverständigen Dr. Blasy und des Wasserwirtschaftsamts Freising keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse erwarten, zumal das zu Tage gelangene Förderwasser nahe der Baustelle mittels Absetz- und Versickerungsbecken unverschmutzt wieder ins Grundwasser eingeleitet werden soll.

Belange Dritter werden nicht berührt, weil die Auswirkungen der Absenkungen geringfügig sind und deren Reichweiten sich auf die Mitte des Flughafengeländes beschränken. Das Einvernehmen des Landratsamts Freising als der ansonsten für das Wasser zuständigen Behörde nach § 14 Abs. 3 WHG liegt vor.

#### 3.1.6 Kommunale Belange

Die gemeindliche Planungshoheit als Element des Selbstverwaltungsrechts nach 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 RGS 3 wären aufgrund ihrer Lage inmitten des Flughafens und wegen § 38 BauGB einer andersnutzigen Bauleitplanung ohnehin nicht zugänglich.

Die Errichtung und Nutzung der beiden zusätzlichen RGS-Gebäude wird keinen zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehr in Freising oder Hallbergmoos nach sich ziehen. Das Bei-

frachtzwischenlager dient ausschließlich dem Umladen des Frachtguts von Flugzeug zu Flugzeug. Im Unterschied zu den Frachthallen (FR) im Südlichen Bebauungsband besteht auf dem Vorfeld keine Zufahrts- und Umschlagmöglichkeit für Spediteure.

### 3.1.7 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Die Funktion des Ringstraßensystems wird durch die beiden zusätzlichen RGS-Gebäude nicht beeinträchtigt. Infolge der Errichtung dieser Bauwerke entfällt zwar die Möglichkeit, die ursprünglich geplante Falschfahrerrampe zu bauen, die FMG hatte dieses Projekt aber schon vorher mit fachlicher Billigung des Straßenbauamts München aufgegeben.

### 3.1.8 Erschließbarkeit des Flughafengeländes

Die Durchführung des Änderungsvorhabens wird den potentiellen Bau eines Intercityanschlusses nicht blockieren. Die vorübergehende Demontage von Gebäudeteilen der RGS 3 Nord würde keine unwirtschaftlichen Aufwendungen erfordern, weil die Stahlgerüste des betreffenden Hallenteils nach glaubhaftem Bekunden der FMG unschwer zerlegt und später wieder aufgestellt werden könnten. Hinsichtlich der bautechnischen Detailforderungen der Bundesbahn zur Sicherung der Stabilität des S-Bahntunnels und zur Einhaltung von Mindestabständen beim Bau der RGS-Gebäude hat die FMG die Einhaltung aller "Auflagen" zugesichert.



3.1.9 Die Belange des Lärmschutzes für die Bewohner des Flughafenumlandes bedurften hier im Hinblick auf die Ausführungen in Nr. C.2.1.1 keiner Überprüfung.

### 3.2 Würdigung

Die Ermittlung der denkbaren Auswirkungen des Änderungsvorhabens hat ergeben, daß durch die Ausweisung zusätzlicher Bauflächen für RGS-Gebäude keine Belange privater oder öffentlicher Art beeinträchtigt werden. Dem wichtigen Interesse an der Schaffung adäquater und effizienter Vorfeldserviceeinrichtungen konnte somit ohne Hintanstellung anderer Belange Rechnung getragen werden.

4. Die von kommunaler Seite erhobenen Einwendungen waren aus den in Nr. C.3 dargelegten Gründen zurückzuweisen.
5. Die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsänderungsbeschlusses und die sich daraus ergebende Möglichkeit, mit der Durchführung des Änderungsvorhabens 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 RGS 3 alsbald begonnen werden, damit die Fertigstellung dieser zusätzlichen Vorfeldein-

richtungen bis zur Aufnahme des Probebetriebs Ende 1991 erreicht werden kann. Im übrigen wird hinsichtlich der Eilbedürftigkeit des Baus der Rampengerätestationen und hinsichtlich des vorrangigen Interesses an der umgehenden Fertigstellung und unverzüglichen Inbetriebnahme des Flughafens gegenüber dem an der aufschiebenden Wirkungen von Rechtsmitteln auf die entsprechenden Ausführungen im PFB 1979 Abschnitt F, im ÄPFB 1984 Abschnitt C.VIII und im 9. ÄPFB Nr. C.6 Bezug genommen.

6. Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG die FMG als Antragstellerin. Die Gebühr wurde nach Nr. V.7a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV bemessen. An Auslagen ist das Honorar für den Stenographen im Erörterungstermin angefallen.

#### Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bayerischen 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.A.

Grote  
Oberregierungsrat