



Neuer Flughafen München;
Triebwerksprobelaufstand mit Lärmschutzanlage;
Tekturantrag auf Erweiterung der Baufläche

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG), Töginger Str. 400, 8000 München 87, vom 21.01.1991 und 03.04.1991 erläßt die Regierung von Oberbayern nach § 8 ff des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), zuletzt geändert durch Art. 37 des Dritten Rechtsbereinigungsgesetzes vom 28.06.1990 (BGBl I S. 1243), zum Planfeststellungsbeschluß vom 08.07.1979, Az.: 315F-98-1 (PFB 1979), zuletzt geändert durch 25. Änderungsplanfeststellungsbeschluß vom 11.04.1991, Az.: 315F-98/0-25 (25. ÄPFB), im Anschluß an den 6. ÄPFB vom 03.07.1989 und den 24. ÄPFB vom 04.04.1991 folgenden

26. Änderungsplanfeststellungsbeschluß

A. Verfügender Teil

1. Die Änderung des Plans Nr. I-02c (Bauliche Anlagen und Grünordnung) wird gemäß dem Plan "I-02c Tektur Triebwerksprobelaufstand" festgestellt.
2. In Nr. IV.5.6 des PFB wird folgende weitere Ausnahme angefügt:
"- Bei einzelnen Konstruktionsteilen der Lärmschutzanlage auf dem Triebwerksprobelaufstand bis zu einer Gesamthöhe von 24,5 m".
3. Die Einwendungen der Gemeinde Hallbergmoos und des Landkreises Freising werden zurückgewiesen.
4. Die sofortige Vollziehung dieses Beschlusses wird angeordnet.
5. Die Unternehmerin (FMG) trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluß werden eine Gebühr von 5.000 DM und 2.700 DM an Auslagen erhoben.

B. Sachverhalt

1. Die FMG plant, am westlichen Rand des Vorfelds der Flugzeugwartungshallen (Südliches Bebauungsband) eine hallenartige Lärmschutzanlage für den dort gemäß 6. ÄPFB ausgewiesenen Triebwerksprobelaufstand zu errichten. Die auf der Vorder- und Rückseite prinzipiell offene Lärmschutzhalle wird eine Länge von ca. 105 m und eine uneinheitliche Breite von ca. 50 m bis 80 m aufweisen. Die Höhe des hauptsächlich aus einem abgeschrägten Satteldach bestehenden Gebäudes wird ca. 21 m betragen. Einzelne Konstruktionsteile werden ca. 24 m hoch sein. Die Firstrichtung wird in West-Ost-Richtung verlaufen. Auf der Westseite ist zusätzlich noch eine vorgelagerte Schutzmauer gegenüber dem Tanklager geplant, und auf der Ostseite sind noch vorgelagerte Rolll Tore vorgesehen. Das Bauwerk soll auf Einzelfundamenten in Form von Stahlbetonquadern ruhen. Die Dachkonstruktion soll an querlaufenden Hauptträgern aufgehängt werden. Die beiden größeren Hauptträger sollen den Außenwänden nördlich und südlich vorgelagert sein und oberhalb des Daches verlaufen, so daß sie die eigentliche Halle wie große, an den Enden abgeknickte Bügel überspannen werden. Die Halle wird hauptsächlich aus Stahlbetonelementen, Trapezblechteilen und Akkustikdämmstoff bestehen.
2. Bisherige Regelungen
 - 2.1 Im Plan der baulichen Anlagen Nr. I-02c ist für die Lärmschutzhalle ein durch Baugrenzen definierter Bauplatz von 85 m x 85 m ausgewiesen (siehe auch Plan Nr. B2-03d - Rollbahnen und Vorfelder).
 - 2.2 Die luftrechtliche Genehmigung des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974 enthält bezüglich der Triebwerksprobelläufe in Nr. A.I.8.f folgende Betriebsregelung:

"Probelläufe von Triebwerken dürfen auf dem Flughafen nur durchgeführt werden, soweit dabei in den in der näheren Umgebung des Flughafens liegenden Wohngebieten der dort vorhandene mittlere Lärmgrundpegel nicht erhöht wird."
 - 2.3 Der 6. ÄPFB - Nr. A.II.1 - (siehe Nr. IV.1.8 des Planfeststellungsgesamtbeschlusses) enthält folgende Auflagen:

"Triebwerksprobelläufe

Wartungsbedingte Triebwerksprobelläufe sind nur in dem hierfür vorgesehenen und auf dem Plan I-02c ausgewiesenen Trieb-

werksprobelaufstand zulässig.

Die FMG hat durch Schutzvorkehrungen am Triebwerksprobelaufstand die Einhaltung der Auflage Nr. A I 8f der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 (Nr. 8421b-VII/6/8c-24608) sicherzustellen. Die Schutzvorkehrungen sind so auszulegen, daß die durch die Triebwerksprobelaufe (Nr. 1.8.1) verursachten Pegel

- in Hallbergmoos, insbesondere in Hallbergmoos Nord (Eichnerweg), 55 dB(A) (max. Wirkpegel) und 35 dB(A) (Mittlungspegel)
- in Achering 65 dB(A) (max. Wirkpegel) und 45 dB(A) (Mittlungspegel)

bei Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) nicht überschreiten.

Abzustellen ist auf den lautesten regelmäßig geprüften Triebwerkstyp (CF6-50) bei Vollastbetrieb. Im Triebwerksprobelaufstand dürfen im Jahr zur Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) insgesamt nicht mehr als 18 Probelaufe mit Triebwerken der Typen JT 8 D 1-17 durchgeführt werden.

Vor Inbetriebnahme des Probelaufstandes ist im Benehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und dem Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen sowie der Regierung eine Abnahmeprüfung der Anlage durchzuführen und die Einhaltung der nach Nr. 1.8.2 zu gewährleisten Anforderungen der Regierung nachzuweisen. Über die Abnahme ist ein Protokoll zu erstellen und der Regierung auszuhändigen.

Uhrzeit, Dauer und Zweck der Probelaufe, Flugzeugtyp, Triebwerkstyp sowie die Ausrichtung der Flugzeuge sind aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind dem Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und der Regierung auf Anforderung vorzulegen.

Strahlgetriebene Flugzeuge dürfen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr in den Probelaufstand nicht mit eigener Kraft einrollen.

Die FMG verpflichtet sich, die Hofstelle auf dem Grundstück Fl.Nr. 3006 der Gemarkung Hallbergmoos zum Verkehrswert zu erwerben, wenn der Eigentümer dies wünscht (Schreiben vom 03.05.1989, Nr. HR-Vi-gr-fi). Der Eigentümer muß sich allerdings Aufwendungen der FMG für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zugunsten seines Anwesens (entsprechend PFB

1979 Nr. VI.6) anrechnen lassen. Die Übernahmeverpflichtung ist entsprechend dem PFB 1979 Nr. IV.1.6.3 auf den Zeitraum bis 5 Jahre nach Inbetriebnahme des neuen Flughafens München befristet (Schreiben der FMG vom 16.06.1989, Nr. HR-gr/fi). Sollte die FMG diese Hofstelle bis zur Inbetriebnahme des Triebwerksprobelaufstandes noch nicht erworben haben, hat sie durch Schallschutzvorkehrungen am Triebwerksprobelaufstand zu gewährleisten, daß die Bewohner der Hofstelle nicht in unzumutbarer Weise in ihrer Nachtruhe beeinträchtigt werden. Die Schallschutzvorkehrungen haben sicherzustellen, daß in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr durch wartungsbedingte Triebwerksprobelaufe unter den in Nr. 1.8.2 genannten Betriebsannahmen im Rauminneren der Schlafräume dieser Hofstelle bei geöffneten Fenstern (gekippt) keine höheren Schallpegel als 55 dB(A) auftreten.

Die Regelung in Nr. IV.1.6.2 des PFB 1979 gilt entsprechend. Die Höhe der angemessenen Entschädigung bleibt, sofern eine Einigung der Beteiligten nicht möglich sein sollte, einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Sollten sich nach Inbetriebnahme des Triebwerksprobelaufstandes erhebliche Änderungen der Auswirkungen der Probelaufe auf die Flughafenumgebung ergeben, bleiben weitere Auflagen vorbehalten ...".

3. Die FMG hat mit Schreiben vom 21.01., 27.01., 21.02., 27.02., 21.03., 26.03., 03.04. und 24.04.1991 bei der Planfeststellungsbehörde Antrag auf Zulassung der Lärmschutzanlage gestellt. Das Antragschreiben vom 03.04.1991 hat die Verschiebung der östlichen Baugrenze um 45 m gemäß Plan-Nr. I-02c Tektur Triebwerksprobelaufstand zum Gegenstand. In diesem Plan ist eine Gebäudehöhe von 21 m und eine Kubatur von 0,15 Mio m³ ausgewiesen. Die FMG hat in der Antragsbegründung u.a. folgendes geltend gemacht:

"Die für die Errichtung der Lärmschutzanlage in Anspruch zu nehmende Baufläche müßte gegenüber den ursprünglichen Festlegungen in der Planfeststellung um ca. 45 m nach Osten erweitert werden. Die Osterweiterung ist zum einen Folge einer Verschiebung des eigentlichen Lärmschutzbauwerks innerhalb der Baufläche um 25 m nach Osten und zum anderen Folge einer funktionsbedingten Vergrößerung der Lärmschutzanlage gegenüber den ursprünglichen planerischen Vorstellungen um ca. 20 m. Die Verschiebung des Lärmschutzbauwerks innerhalb der Baufläche resultiert im wesentlichen daraus, daß eine Schutzmauer zur Abschirmung der Strahlwirkung gegen das Tanklager noch innerhalb der Baufläche realisiert werden

mußte. Darüberhinaus wird zwischen der Schutzmauer und der Lärmschutzanlage die Zaunstraße geführt. Die Verlängerung des Lärmschutzbauwerks im Vergleich zu den früheren planerischen Vorstellungen ergibt sich aus der Schutzfunktion der Anlage Die Erfahrungen, die hinsichtlich einer Lärmschutzanlage auf dem Flughafen Düsseldorf vorlagen, haben ergeben, daß eine Lärmschutzanlage in der Form einer offenen Hallenkonstruktion am besten geeignet ist, die genannten Auflagen einzuhalten. Im Rahmen der weiteren Berechnungen hat sich dann auch herausgestellt, daß bei Errichtung einer derart konstruierten Lärmschutzanlage, begrenzt auf die in der Planfeststellung ausgewiesene Baufläche, mit einer Ost-West-Ausdehnung von 85 m zusätzlich die Errichtung einer sehr hohen Abschirmwand in nord-westlicher Richtung unvermeidlich geworden wäre. Aus Gründen der Hindernisfreiheit sowie unter städtebaulichen Gesichtspunkten konnte eine solche Lösung nicht hingenommen werden Die Ost-Erweiterung ist daher Folge der auflagegemäßen Schutzfunktion der Anlage. Die Einhaltung von Baugrenzen und Bauflächen sowie städtebauliche Gesichtspunkte sind demgegenüber irrelevant. Die Baugrenzen für den Triebwerksprobelaufstand haben lediglich die Funktion einer ungefähren Standortfestlegung, was auch daran zu erkennen ist, daß abweichend von der üblichen Planfeststellungspraxis keine Baumassen- und Bauhöhenfestsetzung erfolgt ist. Der Standort ändert sich im Ergebnis durch die Planung nicht. Da hier allein der Schutzzweck der Anlage entscheidungserheblich ist, hat die Festsetzung der Baufläche und Baugrenze der konkreten Planung zu folgen und nicht umgekehrt ...".

4. Mit dem 24. ÄPFB vom 04.04.1991 hat die Planfeststellungsbehörde die wasserrechtlichen Gestattungen zur Errichtung der Fundamente der Lärmschutzhalle erteilt.
5. Der dem Plan I-02c zugrundeliegende 6. ÄPFB vom 03.07.1989 wurde für sofort vollziehbar erklärt. Der Bayer. Verwaltungsgerichtshof hat die hiergegen gerichteten Eilanträge nach § 80 Abs. 5 VwGO mit Beschluß vom 27.10.1989 abgelehnt (BayVGH Nr. 20 AS 89.40069). Eine Hauptsacheentscheidung über die Anfechtungsklagen ist noch nicht ergangen. Die Gemeinde Hallbergmoos hat als Klägerin u.a. den Antrag gestellt, den Standort südlich der Flugzeughalle 4 aufzuheben und auf das Gelände der Halle 2 gemäß der ursprünglichen Lokalisierung im Plan Nr. I-02b (ÄPFB 1984) zurückzusetzen. Hilfsweise ist beantragt, den Nachtbetrieb auf dem Triebwerksprobelaufstand ganz oder zumindest teilweise auszuschließen.

6. Die Planfeststellungsbehörde hat mit Schreiben vom 30.01.1991 und 04.04.1991 folgende Stellen im Änderungsverfahren angehört:
- Bundesanstalt für Flugsicherung
 - Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
 - Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
 - Landratsamt Freising
 - Wasserwirtschaftsamt Freising
 - Gemeinde Hallbergmoos.

Hierbei hat vor allem die Gemeinde Hallbergmoos Einwendungen erhoben (siehe Schreiben vom 28.02.1991). Die Gemeinde hat geltend gemacht, daß über ihre Anfechtungsklage gegen den 6. ÄPFB und den darin enthaltenen Klageantrag auf Aufhebung des jetzigen Standorts des Triebwerksprobelaufstands noch nicht entschieden sei. Außerdem bezweifelt die Gemeinde grundsätzlich, daß die von der FMG in Auftrag gegebene Lärmschutzanlage geeignet wäre, die gebotene Lärmdämpfung zu gewährleisten. Die Gemeinde hat ferner beanstandet, daß in den von der FMG vorgelegten Nachweisen zur Abschirmwirkung von einem Mittelungspegel von 35,7 dB(A) die Rede sei, obwohl laut 6. ÄPFB der Grenzwert von 35,0 dB(A) betrage und ferner, daß bei der Berechnung des Mittelungspegels nicht auf jede einzelne Nacht, sondern auf den Durchschnitt mehrerer Nächte abgestellt worden sei, was zu einer unzulässigen Verminderung des Lärmschutzes für Hallbergmoos führen würde. Das Landratsamt (Landkreis) Freising hat mit Schreiben vom 27.02. und 28.02.1991 ebenfalls auf den Umstand hingewiesen, daß der Nachweis der Abschirmwirkung nicht auf einen für jede einzelne Nacht errechneten Mittelungspegel beruhe. Außerdem hat das Landratsamt postuliert, daß der Triebwerksprobelaufstand möglichst weit weg von jeglicher Wohnbebauung, insbesondere der Ortschaft Hallbergmoos entfernt sein sollte. Aus diesem Grund wurde eine Verschiebung um ca. 150 m in nord-westlicher Richtung im unmittelbaren Anschluß an das Tanklager angeregt.

7. Von einer öffentlichen Auslegung des Tekturplans hat die Planfeststellungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen aus Gründen der Verfahrensökonomie abgesehen, da von der Erweiterung der Baufläche für die geplante Lärmschutzhalle niemand in seinen Belangen und gar Rechten betroffen wird. Die im 6. ÄPFB für den Betrieb des Triebwerksprobelaufstands festgesetzten Lärmgrenzwerte werden durch die Verschiebung der Baugrenzen nach Osten um 45 m nicht berührt. Eine Erhöhung der Grenzwerte wurde weder beantragt noch ist eine solche durch den vorliegenden Beschluß von amtswegen zugelassen

werden. Der vorliegende Änderungsbeschluß beinhaltet auch noch nicht die Betriebszulassung für den Nachtbetrieb des Triebwerksprobelaufstands. Die Betriebszulassung wird durch den vorliegenden Beschluß auch weder in rechtlicher noch in tatsächlicher Hinsicht vorweggenommen.

8. Beim Erörterungstermin am 26.04.1991 im Landratsamt Freising kam bei den wesentlichen Punkten keine Einigung zustande. Es konnte lediglich das Mißverständnis bezüglich des Grenzwerts von 35,7 dB(A) ausgeräumt werden. Dieser bezieht sich auf die Auflage im luftrechtlichen Genehmigungsbescheid. Es handelt sich also um einen anderen Grenzwert als den im 6. ÄPFB enthaltenen. Es wurde im Erörterungstermin klargestellt, daß der Grenzwert von 35,7 dB(A) nicht an die Stelle des Grenzwertes von 35,0 dB(A) getreten ist.

Im übrigen blieben die Hauptfragen zwischen den Gebietskörperschaften und der Unternehmerin umstritten. Der Erste Bürgermeister der Gemeinde Hallbergmoos stellte insbesondere die Richtigkeit des im deBA-Gutachten enthaltenen Mittelungspegels von 41,6 dB(A) als maßgebliche nächtliche Geräuschvorbelastung für Hallbergmoos-Nord in Frage, weil in diesem Wert ein pauschaler Zuschlag von 3 dB(A) für die vom Gutachter angenommene Verdopplung des Straßenverkehrsaufkommens bis kurz vor Inbetriebnahme des Flughafens enthalten ist, der nach Auffassung der Gemeinde überhaupt zu Unrecht, jedenfalls aber zu hoch angesetzt sei. Außerdem machte der Bürgermeister nochmals geltend, daß der Mittelungspegel von 35 dB(A) gemäß 6. ÄPFB in jeder einzelnen Nacht und nicht etwa nur im Mittel mehrerer Nächte eingehalten werden müßte. Im übrigen verwies der Bürgermeister darauf, daß er beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof Antrag auf Ausschluß des Nachtbetriebs gestellt habe.

Die Vertreter des StMLU sprachen sich für die Einhaltung des Mittelungspegels in jeder einzelnen Nacht aus und folgerten daraus, daß es u.U. zu einer Betriebsregelung im Sinn einer Lärmkontingentierung kommen könnte.

Der Vertreter des Landratsamtes Freising erhob insbesondere die Forderung, daß über die im 6. ÄPFB verlangte Führung eines Betriebstagebuches hinaus auch noch ein registrierendes Schallmeßgerät zur Kontrolle des Nachtbetriebs am Emissionsort installiert werden müßte.

Die FMG trat sowohl der Auffassung, daß der Mittelungspegel von 35 dB(A) in jeder einzelnen Nacht eingehalten werden müßte, als auch der Forderung nach Installierung eines

Meßgeräts am Emissionsort entgegen. Die FMG führte aus, daß der Grenzwert von 55 dB(A) für Einzelschallereignisse auch bei ungünstigen Wetterlagen eingehalten wurde. Dies gelte im Normalfall auch hinsichtlich des Mittelungspegels von 35 dB(A). Nur in Ausnahmefällen könnten Überschreitungen auftreten. Ein ausreichender Schallschutz wäre aber auch dann noch gewährleistet, zumal nach den Ergebnissen der vom schalltechnischen Büro "deBA" durchgeführten umfangreichen Schallmessungen selbst in der ruhigen Umgebung von Hallbergmoos ein Immissionspegel von 35 dB(A) nachts überall deutlich überschritten werde. Im übrigen sei die Auffassung, daß der Mittelungspegel in keiner einzigen Nacht überschritten werden dürfte, von der TA Lärm nicht gedeckt. Außerdem könne man den Triebwerksprobelaufstand, auf dem selbst bei maximaler Auslastung des Flughafens nicht mehr als durchschnittlich 2 - 3 Probeläufe pro Nacht stattfinden werden, nicht mit einem gewerblichen Motorenprüfstand nach der 4. BImSchV vergleichen, der die meiste Zeit in Betrieb sei. Das geforderte Meßgerät sei im übrigen allenfalls wegen der Einhaltung der Lärmwerte am Immissionsort sinnvoll.

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 im Planfeststellungsverfahren nach dem LuftVG (BayRS 960-1-2-W) und Art. 3 Abs. 1 BayVwVfG.
2. Der Änderungsantrag auf Erweiterung der Baufläche für die Lärmschutzhalle ist entscheidungsreif. Der Umstand, daß hinsichtlich des 6. ÄPFB noch eine Klage beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof anhängig ist, steht dem nicht entgegen, da die Klage wegen der Anordnung der sofortigen Vollziehung des angefochtenen 6. ÄPFB keine aufschiebende Wirkung nach § 80 Abs. 1 VwGO hat. Außerdem vermittelt die antragsabweisende Eilentscheidung des Bayer. Verwaltungsgerichtshof nach § 80 Abs. 5 VwGO eine zusätzliche Planungssicherheit.
3. Gegenstand des vorliegenden 26. ÄPFB ist die Verschiebung der Ostgrenze des bisher für die Lärmschutzhalle ausgewiesenen Bauplatzes.
 - 3.1 Nicht zu befinden war im vorliegenden Änderungsplanfeststellungsbeschluß über die Einhaltung der zugelassenen Lärmpegel durch die geplante Lärmschutzhalle. Die endgültige Beurteilung muß gemäß 6. ÄPFB der vorgeschriebenen Abnahmenprüfung vorbehalten bleiben und könnte,

da man sich vor Fertigstellung des Bauwerkes immer im prognostischen Bereich befindet, derzeit ohnehin noch nicht erfolgen. Andererseits konnte die Frage, ob die von der Firma LSB konstruierte Halle nach Bauart und Konzeption überhaupt als taugliche Lärmschutzanlage qualifiziert werden kann, hier nicht offen bleiben; denn es bestände kein hinreichendes Interesse am Erlaß eines förmlichen Bescheides und der damit verbundenen planungsrechtlichen Änderung, wenn von vornherein fraglich oder gar unwahrscheinlich wäre, daß die Anlage ihren Zweck, die Einhaltung von Lärmschutzauflagen zu gewährleisten, erfüllen könnte. Aus diesem Grund waren die Konstruktionspläne und die damit verbundenen Schalldämmwertberechnungen einer Plausibilitätskontrolle zu unterziehen. Wie aus der Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 18.04.91 (Az: 8455-752-19052) hervorgeht, ist die geplante Lärmschutzhalle prinzipiell geeignet, den erforderlichen aktiven Schallschutz zu erbringen. Das StMLU hat ausgeführt, daß - vorbehaltlich des Ergebnisses der Abnahmeprüfungen, vorbehaltlich weiterer baulicher und betrieblicher Auflagen und in Ansehung einer prognosebedingt unvermeidbaren Unsicherheitsbandbreite von einigen Dezibel - die Grenzwerte in Bezug auf die Ortschaften Achering und Hallbergmoos wahrscheinlich eingehalten werden. In Bezug auf die Hofstelle auf dem Grundstück Fl.Nr. 3006 der Gemarkung Hallbergmoos ergibt sich aus den vom StMLU errechneten Lärmwerten, daß die Grenzwerte dort normalerweise ebenfalls eingehalten werden dürften. Diese positive Prognose läßt sich auch für den ungünstigsten Fall vertreten (Faktoren: freie Schallausbreitung und besondere Wind- und Wetterverhältnisse bei Wartung eines Großraumflugzeuges mit besonders weit außen angebrachten Triebwerken), sofern man die Dämmwirkung eines gekippten Fensters gemäß der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (Urteil des 20. Senats vom 27.07.1989, Az: 20 B 81 D.I., Seite 127 des Urteils) mit 15 dB(A) ansetzt.

- 3.2 Die schallschutztechnischen Einzelfragen brauchten hier nicht vertieft zu werden, da sie nicht Gegenstand des Tekurantrages waren und ohnehin erst im Zuge der Abnahmeprüfung endgültig geklärt werden können und dann aufgrund des im 6. ÄPFB enthaltenen Auflagenvorbehalts noch potentielle zusätzliche Anforderungen berücksichtigt werden könnten. Im übrigen bestünde auch die Möglichkeit, die Dämmwirkung der geplanten Konstruktion gegebenenfalls durch technisch und finanziell realisierbare Umbaumaßnahmen innerhalb der nunmehr ausgewiesenen Baugrenzen zu erhöhen. So hat der Projektingenieur der Lärmschutzhalle im Erörterungstermin schlüssig dargelegt, daß man, falls wider Erwarten Nach-

besserungen von amtswegen erforderlich sein sollten, auf der Westseite der Anlage noch eine Schallschutzwand errichten, die Dachschlitze verkleinern und den V-Ausschnitt auf der Ostseite mit zusätzlichen Trapezblechteilen ausfüllen könnte.

- 3.3 Auch die im Änderungsverfahren aufgeworfene Frage, wie der Mittelungspegel von 35 dB(A) zu definieren ist, betrifft nicht den Tekturantrag als eigentlichen Verfahrensgegenstand, sondern vielmehr die Auslegung der diesbezüglichen Auflage im 6. ÄPFB. In diesem Zusammenhang sei allerdings angemerkt, daß durch die angegebenen Grenzwerte (55/35 dB(A)) das vom StMWV formulierte Schutzziel in Anlehnung an die Werte der TA Lärm konkretisiert werden sollte. Die Planfeststellungsbehörde hat im 6. ÄPFB einerseits festgestellt, daß es sich bei dem Triebwerksprobelaufstand nicht um einen Motorenprüfstand i.S.d. 4. BImSchV, sondern um eine echte Flughafenanlage handelt, und andererseits auf die TA Lärm Bezug genommen (siehe S. 70 des 6. ÄPFB). Die Nachweisprüfung zur Einhaltung der Grenzwerte ist in der TA Lärm geregelt, sodaß die im 6. ÄPFB getroffene Lärmschutzauflage hinreichend klar und bestimmt ist und eine Definition des Begriffs "Mittelungspegel" seitens der Planfeststellungsbehörde nicht veranlaßt ist.

4. Rechtsgrundlagen

- 4.1 Gestaltung und Durchführung des Planänderungsverfahrens erfolgten nach § 10 LuftVG i.V.m. Art. 72 und 76 BayVwVfG. Der Planänderungsantrag vom 21.01.91 und insbesondere vom 03.04.91, der speziell die Verschiebung der östlichen Baugrenze zum Gegenstand hat, betrifft eine bereits im 6. ÄPFB planungsrechtlich im Grundsatz gewürdigte Teilanlage des Wartungsbereiches. Die vom Änderungsantrag aufgeworfenen Fragen und Belange waren aus diesem Grund einer objektspezifischen Betrachtung zugänglich.
- 4.2 Die Feststellung der Planänderung beruht auf § 8 LuftVG i.V.m. Art. 74 BayVwVfG.
- 4.3 Die Entscheidung über die Einwendungen beruht auf § 10 Abs. 5 LuftVG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.
- 4.4 Die Anordnung der sofortigen Vollziehung erging aufgrund von § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO.
- 4.5 Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 LuftKostV i.V.m. § 10 Abs. 1 Nr. 5 und § 13

Abs. 1 Nr. 1 VwKostG.

4.6 Eine gegebenenfalls erforderliche Baugenehmigung wird durch diesen Beschluß nicht ersetzt (siehe § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG).

5. Belange

5.1 Eine Berührung von Belangen des Städtebaus wurde nicht eingewendet und ist auch ansonsten nicht ersichtlich. Die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes wird durch die Vergrößerung und Verschiebung der Lärmschutzhalle um insgesamt 45 m nach Osten nicht beeinträchtigt. Die Halle ist ca. 0,7 km von der Kreisstraße FS 44 im Westen und über 1 km vom Ortsrand von Hallbergmoos im Süden entfernt. Außerdem fällt die Lärmschutzhalle vor dem Hintergrund der erheblich höheren und längeren Flugzeugwartungshallen städtebaulich ohnehin nicht ins Gewicht.

5.2 Landschaftspflegerische Belange werden durch das Änderungsvorhaben ebenfalls nicht beeinträchtigt. Der Umstand, daß die Erweiterungsfläche (45 m x 85 m) im Plan "Bauliche Anlagen und Grünordnung" Nr. I-02c teilweise grün gekennzeichnet ist, bedeutet nicht, daß es sich hierbei um eine Dauergrünfläche mit Pflanzgebot handelt. Gemäß der Planlegende zu Nr. I-02c kennzeichnen die grauen Bahnen mit grünen Zwischenräumen eine "Verkehrsfläche Flugtrieb". Die nichtversiegelten Flächen zwischen den Flugbetriebsflächen sind zwar mit einer Rasenvegetation zu versehen (siehe PFB 1979 S. 45), eine genaue Lokalisierung ist mit dem Begrünnungsgebot aber nicht verbunden. Der PFB 1979 (S. 331 f) enthält hierzu folgende Klarstellung: "Die Planfeststellung der Rollbahnen und Vorfelder erstreckt sich nach Ziff. 8 der Planfeststellungsrichtlinien auf die "Bereiche", die für ihre Anlage vorgesehen sind. Diese Bereichsfeststellung ist für die planerische Optimierung des Rollbahnsystems und der Vorfelder erforderlich. Die FMG hat dadurch die Möglichkeit, innerhalb der Bereiche, die für die Anlage der Rollbahnen und Vorfelder notwendig sind, ihre darauf bezogene Planung, den sich aus der Fortschreibung der technischen Detailplanung, der Entwicklung des Fluggeräts und der Änderungen in den Abfertigungsmodalitäten ergebenden Erkenntnissen und Forderungen anzupassen."

Die hier zugelassene Erweiterung der Baufläche für den Triebwerksprobelaufstand hat somit keine zusätzlichen grünordnerischen Maßnahmen innerhalb des Flughafens zur Folge. Dies gilt auch hinsichtlich potentieller ökologischer Ersatzmaßnahmen nach Art. 6a BayNatSchG unter dem Aspekt

der Errichtung hoher Gebäude (siehe 6. ÄPFB S. 58). Für die Errichtung der Wartungshalle samt Lärmschutzanlage wurden bereits im 6. ÄPFB ökologische Ersatzmaßnahmen verfügt. Auch wenn die Auflage im 6. ÄPFB hinsichtlich der Triebwerksprobelaufhalle keine Gebäudehöhenangabe enthält, so muß aber durch diese Nebenbestimmung jedenfalls eine Höhe als zulässig angesehen werden, welche die Wartung von Großraumflugzeugen ermöglicht. Somit liegt kein neuer Eingriff i.S.d. Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG vor.

- 5.3 Kommunale Belange, insbesondere das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht nach Art. 28 Abs. 2 GG und die davon umfaßte gemeindliche Planungshoheit (§ 2 Abs. 1 BauGB) sind ebenfalls nicht berührt; denn eine andersnutzige Bauleitplanung für die Erweiterungsfläche käme wegen § 38 BauGB ohnehin nicht in Betracht, weil das betreffende Gelände bereits fachplanerisch als Flugbetriebsfläche ausgewiesen ist.
- 5.4 Die Sicherheit des Luftverkehrs unter dem Aspekt der Funktionstüchtigkeit der Außenanlagen der Flugsicherung bleibt gewährleistet. Zwar hat die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) in ihren Stellungnahmen vom 12.03. und 25.04.1991 geltend gemacht, daß Störungen der ILS-Anlage LOC 08 R und der Radaranlagen (ASR) nicht auszuschließen seien, jedoch könnten diese potentiellen Probleme gegebenenfalls durch besondere bauliche Nachbesserungen an der Halle behoben werden. Die planungsrechtlich gebotene Problembewältigung kann im vorliegenden Fall somit durch einen entsprechenden Auflagenvorbehalt im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren erreicht werden.
6. Die Einwendungen der Gemeinde Halbergmoos und des Landkreises Freising waren zurückzuweisen, weil sie sich nicht auf die hier zugelassene Tektur, sondern vielmehr auf den 6. ÄPFB bezogen, also nicht entscheidungserheblich waren. Eine Verschiebung des Triebwerksprobelaufstands an die ursprünglich vorgesehene Stelle oder auf das Gelände südlich der Treibstofflagertanks käme schon deshalb nicht in Betracht, weil die betreffenden Bereiche im Plan I-02c als Bauflächen für einen weiteren Flugzeughangar bzw. für die Erweiterung des Tanklagers ausgewiesen, also bereits planerisch belegt sind. Im übrigen würde eine Verschiebung einen teilweisen Widerruf des 6. ÄPFB voraussetzen. Hierfür bestünde aber kein Anlaß, weil die dem 6. ÄPFB zugrundeliegenden Gegebenheiten und die darauf aufbauenden Planungserwägungen nach wie vor Geltung haben.
7. Würdigung

Im Hinblick darauf, daß durch die Erweiterung des Bauräumes für die Lärmschutzhalle weder private noch kommunale und sonstige öffentliche Interessen beeinträchtigt werden, konnte dem Antrag auf Verschiebung der östlichen Baugrenze zum Zweck der Errichtung einer sowohl dem Wartungsbedarf als auch dem Lärmschutz angemessenen Halle ohne Hintanstellung anderer Belange Rechnung getragen werden.

8. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung und die sich daraus ergebende Möglichkeit, mit der Errichtung des Bauwerks unbeschadet eventueller Rechtsbehelfe Dritter alsbald beginnen zu können, liegt im öffentlichen Interesse und auch im überwiegenden Interesse der Unternehmerin. Nach dem realistischen Bauablaufplan der FMG, der auf die Inbetriebnahme des Flughafens im Mai 1992 hin ausgerichtet ist, müßte der Bau der Lärmschutzanlage alsbald erfolgen, da die gesamte Bauzeit auf ca. 12 Monate veranschlagt ist. Hinzu kommt, daß es gemäß der Nr. A.II.1.8.3 des 6. ÄPFB nach Fertigstellung der Anlage noch einer förmlichen Abnahme bedarf. Im übrigen gelten die Ausführungen im PFB 1979 (Abschnitt F), im ÄPFB 1984 (Abschnitt C.VIII) und im 6. ÄPFB (Abschnitt C.III) hinsichtlich der Eilbedürftigkeit der Erweiterung des Südlichen Bebauungsbands und hinsichtlich des vorrangigen Interesses an der umgehenden Fertigstellung und unverzüglichen Inbetriebnahme des Flughafens nach wie vor.
9. Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin. Die Gebühren wurden nach Nr. V.7a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV bemessen. Die Auslagen wurden für den Stenographen im Erörterungstermin in Rechnung gestellt.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann Klage erhoben werden. Die Klage muß innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Bescheids schriftlich beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof München, Ludwigstraße 23, 8000 München 34, erhoben werden. Die Klage muß den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streigegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Be-

gründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden, ferner 2 Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

I.A.

Grote
Oberregierungsrat