



Regierung von Oberbayern  
Luftamt Südbayern

Az.: 315-FM-98/0-55

München, 29.12.1997  
Tel. 2272  
Zi. 1411

**Flughafen München;  
vorübergehende Errichtung einer Abfertigungshalle auf dem Vorfeld West**

Auf das Schreiben der Flughafen München GmbH (FMG) vom 23.12.1996 erläßt die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - gem. § 8 Abs. 1, 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Art. 2 § 12 des Gesetzes vom 19.10.1994 (BGBl. I S. 2978), zum Planfeststellungsbeschluß vom 08.07.1979, Az. 315 F-98-1, zuletzt geändert durch Änderungsbescheid - Plangenehmigung - vom 25.03.1997, Az. 315 FM-98/0-54, folgenden

**55. Änderungsbescheid - Plangenehmigung -**

**A. Verfügender Teil**

I. Die Errichtung und Inbetriebnahme einer (Interims-)Abfertigungshalle auf dem Vorfeld West vor dem Modul C wird mit den nachfolgenden Nebenbestimmungen genehmigt.

II. Nebenbestimmungen (Bedingungen, Auflagen)

1. Diese Genehmigung gilt nur bis zum Ablauf von 6 Monaten ab der Inbetriebnahme eines Terminal-Ost, längstens bis 30.06.2004.

Der Abbau der Interimshalle ist dem Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH rechtzeitig anzuzeigen.

2. Brandschutz

a) Die in der fachlichen Stellungnahme von Dipl.-Ing. K. Klingsohr vom 12.12.1996 enthaltenen Brandschutzmaßnahmen sowie der Inhalt des Brandschutzgutachtens zur Brandbelastung in der Interimshalle von Dr.-Ing. M. Kersken-Bradley vom 13.08.1997 sind mit den nachfolgenden Änderungen Gegenstand des Bescheides und insoweit verpflichtend.

- b) Sowohl die vorhandenen Notausgangs- als auch die Gate-Türen müssen im Brandfall frei benutzbar sein.

Soweit die FMG die Gate-Türen nicht zugleich als Notausgangstüren nutzt, sind auf den längeren Seiten der Halle jeweils zusätzlich zwei weitere den bestehenden Notausgangstüren entsprechende Notausgänge einzurichten. Alternativ kann einer dieser beiden zusätzlichen Notausgänge pro Längsseite auch auf einer Schmalseite der Halle errichtet werden.

- c) Die im Gutachten von Dr.-Ing. M. Kersken-Bradley festgestellte rechnerische Brandbelastung von ca. 30 kWh/m<sup>2</sup> darf grundsätzlich nicht erhöht werden.

Sollte eine Erhöhung erforderlich werden, bedarf diese der Zustimmung der zuständigen Bauaufsichtsbehörde.

Die FMG hat die Flughafen-Werksfeuerwehr anzuweisen, die Brandbelastung in der Halle (einschließlich der mit F-30 Wänden abgetrennten Nebenräume) regelmäßig zu kontrollieren und die Ergebnisse hiervon der zuständigen Bauaufsichtsbehörde mitzuteilen.

- d) Die Brandmeldeanlage muß entsprechend dem bereits im Terminal 1 realisierten Standard eine Einzelmelderidentifikation durch die Werkfeuerwehr ermöglichen.

Sowohl die vorhandenen Notausgangs- als auch die Gate-Türen müssen einzeln manuell bedienbar sein. Soweit die Gate-Türen nicht als Notausgänge genutzt werden und die unter b Satz 2 geforderten zusätzlichen Notausgänge geschaffen werden, müssen nur die Notausgangstüren einzeln manuell bedienbar sein.

- e) Die sogenannte ELA-Anlage muß auch Ansagen nur für das Interimsgebäude ermöglichen.
- f) Im Bereich der Interimshalle dürfen Busse nur und so abgestellt werden, daß zwischen ihnen ausreichende Abstände zur evtl. Nutzung als Fluchtweg bleiben.
- g) Nördlich der Grenze zwischen der Flugzeugabstellposition 113 und der Betriebsstraße sowie südlich der Grenze zwischen der Flugzeugabstellposition 115 und der Betriebsstraße sind in Ost-West-Richtung verlaufende zusätzliche Ablaufrinnen einzurichten, die in die nordsüdlich verlaufenden Ablaufrinnen münden und so ausgebildet werden, daß kein Treibstoff in die Nähe der Interimshalle gelangen kann.
- h) Die beiden nordsüdlich verlaufenden vorhandenen Ablaufrinnen sind an den Gebäudefassaden und an der Grenze der Omnibusparkposition zu verschließen.

- i) Die gasdichte Abdichtung der vorhandenen Ablaufrinne unter der Interimshalle gegenüber dem Gebäude bzw. dem Luftraum unter dem Gebäude ist zu gewährleisten.

### 3. Abstimmungsvorbehalte

Hinsichtlich der Sicherheitsbelange gemäß § 19 b LuftVG hat sich die FMG mit dem Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie abzustimmen. Dies betrifft auch die Frage, ob und wann eine Anpassung der Zahl der im Modul C vorhandenen 7 Kontrollschleusen an die erweiterte Kontrollkapazität erforderlich ist.

- 4. Die Belange der Abwehr äußerer Gefahren gem. § 29 c LuftVG sowie die Eigensicherungspflichten gem. § 20 a LuftVG sind besonders zu berücksichtigen.
- 5. Die FMG hat innerhalb einer Frist von 3 Monaten ab Bekanntgabe dieses Bescheides die Interimshalle nach Maßgabe der Nebenbestimmungen dieser Genehmigung umzubauen, soweit sie in ihrer gegenwärtigen Ausführung diesen Vorgaben nicht entspricht.  
Bis zur Beendigung der erforderlichen Umbauarbeiten hat die FMG bei Betankungsvorgängen an Flugzeugen, bei denen von der Flügelspitze bis zur Interimshalle ein Mindestabstand zur Interimshalle von 20 m nicht eingehalten werden kann, ein einsatzbereites Feuerwehrfahrzeug unmittelbar bei der Interimshalle vor dem Modul C zu positionieren.

### III. Hinweis

Die FMG ist eigenverantwortlich zur Einhaltung der arbeitsstättenrechtlichen Vorschriften verpflichtet. Auf das im Rahmen der Anhörung ergangene Schreiben des Gewerbeaufsichtsamtes München-Land vom 18.02.1997 wird hingewiesen.

### IV. Vorbehalt weiterer Auflagen

Die Festsetzung weiterer Auflagen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs sowie zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, insbesondere im Hinblick auf den Brandschutz, bleibt vorbehalten.

### V. Kosten

Die Kosten für dieses Verfahren hat die FMG zu tragen. Die Gebühr wird auf 3.000,- DM festgesetzt. Auslagen, die von der FMG erhoben werden könnten, sind keine angefallen.

## B. Sachverhalt

### I. Antrag und Antragsbegründung

1. Die FMG hat dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie mit Schreiben vom 23.12.1996 die Errichtung einer (Interims-)Abfertigungshalle auf dem Vorfeld West des Verkehrsflughafens München angezeigt.

Diese Abfertigungshalle sollte über den bestehenden Flugsteig der Abfertigungsposition 114 an das Modul C des Terminal West angebunden werden.

2. Das Vorhaben wurde mit der Verkehrsentwicklung am Flughafen München begründet. 1997 sei mit einer weiteren Steigerung der Passagierzahlen und Flugbewegungen zu rechnen. Dieser Verkehrszuwachs betreffe vornehmlich die bisherigen Spitzenzeiten. Unbeschadet der bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Gate-Kapazitäten (Umbau der Komfortbrücken, Errichtung von zusätzlichen Behelfsstegen) sei nach den aktuellen Bedarfsprognosen die Errichtung der Interimshalle, mit der 11 zusätzliche Gates (bei gleichzeitigem Wegfall der vorhandenen 2 Gates des Brückensteiges der Position 114) kurzfristig realisiert werden könnten, eine unvermeidbare Voraussetzung für die Aufrechterhaltung einer verzögerungsfreien Abfertigung des Luftverkehrs am Flughafen München.

Zur Wahrung der erforderlichen "balance of capacity" der land- und luftseitigen Abfertigungseinrichtungen sei beabsichtigt, die bislang im Modul C vorgesehene Errichtung von 2 Behelfsstegen nunmehr im Bereich des Modul B auszuführen. Ferner sei vorgesehen, den Abfertigungsbereich des Modul B zum reinen Non-Schengen-Bereich umzuwandeln und die zentrale Paßkontrolle am Zugang zum Warteraum B zu reaktivieren, so daß die abfliegenden Passagiere auf die jeweils zentral vorhandenen Paß- und Sicherheitskontrollen gleichmäßig verteilt werden könnten. Ein Beitrag zum Abbau von Kapazitätsengpässen bei den Sicherheitskontrollen zu Spitzenverkehrszeiten sei nach der Einschätzung der Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München bereits mit der Abschaffung des "Wiegeverfahrens" und der "Harmonisierung" der Fluggastkontrollen im "high-risk-Flugverkehr" ab dem 07.11.1996 erzielt worden. Auch die im Bereich des Modul A erzielten positiven Testergebnisse der Passagierkontrolle mit Hilfe von Torsonden lasse einen weiteren erheblichen Beschleunigungseffekt erwarten. Außerdem würden weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Fluggastkontrollen (z. B. Optimierung der Hinweisbeschilderung, Errichtung von Lichtzeichenanlagen) angestrebt.

Durch Beauftragung geeigneter Fachplaner habe die FMG sichergestellt, daß auch ohne die Durchführung eines Baugenehmigungsverfahrens die in materieller Hinsicht zu stellenden Anforderungen an das Bauvorhaben eingehalten würden. Die Berücksichtigung der Belange des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes sei durch die planungsbegleitende enge Ein-

bindung des Sachverständigen Herrn Dipl.-Ing. Klingsohr und der Flughafen-Werksfeuerwehr gewährleistet.

Geschützte Rechte Dritter würden durch das Vorhaben ersichtlich nicht berührt, insbesondere liege die in Anspruch genommene Fläche im Zentrum des planfestgestellten Flughafengeländes und befinde sich vollständig im Eigentum der FMG.

3. Dem Schreiben der FMG waren folgende Anlagen beigelegt:

- Lageplan Abfertigungshalle Vorfeld West
- Übersicht über den LH-Gate-Bedarf
- Baubeschreibung einschl. Plänen
- Verkehrsablaufpläne Ebenen 03 und 04
- Brandschutzgutachten von Dipl.-Ing. K. Klingsohr v. 12.12.1996

## II. Verfahren

1. Im Hinblick auf die zur Zeit der Anzeige des Vorhabens gegebene Rechtslage, wonach eine Baugenehmigungspflicht nicht bestand, und deshalb die sicherheitsrechtlichen Belange im Planfeststellungsverfahren zu prüfen waren, wurde das Plangenehmigungsverfahren von Amts wegen eingeleitet.

Mit dem Bauvorhaben wurde vor Genehmigungserteilung begonnen, es ist zwischenzeitlich fertiggestellt und Mitte Mai 1997 in Betrieb genommen worden.

2. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wurden folgende Gebietskörperschaften, Träger öffentlicher Belange, Behörden und sonstige Stellen um Stellungnahme gebeten:

- Bundesministerium für Verkehr
- Bayer. Staatsministerium des Innern
- Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
- Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft und Wasserwirtschaftsamt Freising
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Gewerbeaufsichtsamt München-Land
- Landratsamt Erding
- Gemeinde Oberding
- Polizeipräsidium Oberbayern
- Polizeidirektion Flughafen München
- Grenzschutzpräsidium Süd
- Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München GmbH
- Luftfahrt-Bundesamt am Flughafen München
- AOC Airline Operators Committee Munich
- Deutsche Lufthansa AG Station München
- Luftamt Südbayern - Luftsicherheitsstelle -

- SG 800 (Raumordnung, Landesplanung), SG 201 (Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Katastrophenschutz) und SG 421 (Städtebau, Bauplanung, Bauordnung) bei der Regierung von Oberbayern

3. Folgende Stellen haben Einwendungen erhoben:

- a) Die Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München GmbH äußerte erhebliche Bedenken im Hinblick auf das entstehende Mißverhältnis zwischen land- und luftseitiger Abfertigungskapazitäten, was zu erheblichen Passagierstauungen und daraus resultierenden Abflugverzögerungen führen könnte.

Auch die Luftsicherheitsstelle der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - am Flughafen München wies auf das Mißverhältnis hinsichtlich der "balance of capacity" hin. Die optimistischen Erwartungen der FMG zu einer relevanten Steigerung der Kontrollrate hielten einer realistischen Betrachtungsweise nicht stand.

Das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie hat auf einen diesbezüglichen Klärungsbedarf hingewiesen.

- b) Das Sachgebiet "Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Katastrophenschutz" der Regierung von Oberbayern, das mit der Prüfung der Fragen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes befaßt war, hat eine Reihe von diesbezüglichen Bedenken angemeldet. Ergänzend wurde deshalb eine Stellungnahme des Bayer. Staatsministeriums des Innern eingeholt.

Die Fachstellen haben darauf hingewiesen, daß im Hinblick auf die Mindestnutzungsdauer von 6 Jahren oder länger keine geringeren Anforderungen als an ein für Dauer errichtetes Gebäude gestellt werden könnten. Die Breite der Notausgänge berechne sich auf der Grundlage der Versammlungsstättenverordnung (VStättV). Bei einem angenommenen Brand auf dem Vorfeld könnten nur die Ausgänge einer Seite und der Ausgang über die Treppe in die Ebene 04 benutzt werden, so daß die erforderliche Ausgangsbreite jeweils für die nördliche oder südliche Seite der Interimshalle bestehen müßte. Die Sicherheit des Gebäudes bei eventuellen Bränden von Flugzeugen, von Treibstoff unter Flugzeugen sowie die Hilfeleistungsmöglichkeiten der Werkfeuerwehr bei solchen Schadensereignissen verlangten zwischen dem Interimsgebäude und den Flügelspitzen der Flugzeuge einen angemessenen Abstand, der sich aufgrund der unterschiedlichen Regelungsgegenstände aus einer fachlichen Bewertung und nicht auf der Grundlage des ICAO-Abkommens ergäbe. Das Haupttragwerk der Interimshalle müsse mindestens feuerhemmend aus nicht brennbaren Baustoffen ausgeführt werden und die Brandlast sei weitestmöglich zu verringern. Alle Türen mit Rettungswegfunktion müßten gemäß § 24 Abs. 4 VStättV von innen durch einen einzigen Griff leicht in voller Breite zu öffnen sein.

Nachdem die Belange des Brandschutzes im Rahmen von zwei Ortster-

minen besprochen wurden, hat die FMG weitere Pläne und Unterlagen nachgereicht. Insbesondere wurden jeweils ein Gutachten von Dr.-Ing. M. Kersken-Bradley zur Brandbelastung in der Interimshalle und zur brandschutztechnischen Beurteilung der Ausgänge sowie eine Gegenüberstellung der Ausbreitungsflächen von Kerosin und Wasser von Dr. Ing. Rolf Semsch vorgelegt.

Aufgrund dieser neuen Tatsachen konnte die Bewertung des Vorhabens geändert und wesentliche Bedenken zurückgestellt werden. Die Fachstellen sehen jedoch die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nur dann als gegeben an, wenn die im Gutachten festgestellte rechnerische Brandbelastung von ca. 30 kWh/m<sup>2</sup> nicht erhöht werde. Auch die Gattertüren müssten als Fluchtweg miteinbezogen werden und insoweit im Notfall durch das Publikum frei geöffnet werden können. Durch zusätzliche, nach Westen verlaufende Ablaufrinnen müsse die Interimshalle gegenüber sich möglicherweise auf den Vorfeldflächen befindlichen Kerosins abgeschottet werden.

Aus städtebaulicher Sicht wurde auf die Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des markanten Terminal hingewiesen, die lediglich wegen der befristeten Aufstellung akzeptiert werden könne.

### C. Entscheidungsgründe

#### I. Zuständigkeit und Verfahren

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

Das Vorhaben wurde im Wege eines **Plangenehmigungsverfahrens** nach § 8 Abs. 2, 1 LuftVG behandelt.

1. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen bestehende Flughäfen nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist. Die Interimshalle dient zur Abfertigung von Passagieren und stellt somit eine Flughafenanlage dar.
2. Anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann nach pflichtgemäßem Ermessen (Art. 40 BayVwVfG) eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentumes oder eines anderen Rechtes schriftlich einverstanden erklärt haben und mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist

(§ 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVG).

Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung nach § 9 Abs. 1 LuftVG; auf ihre Erteilung finden die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren keine Anwendung (§ 8 Abs. 2 Satz 2 LuftVG).

Nachdem durch die Änderungsplanung Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden, insbesondere die beanspruchten Flächen im Eigentum der FMG stehen, und mit den Trägern öffentlicher Belange das Benehmen hergestellt wurde, wurde die beantragte Änderung im Wege einer Plangenehmigung verbeschieden.

- a) Da - nach der Rechtslage vor dem 01.08.1997 - gem. Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 Bayer. Bauordnung (BayBO) die Ausbaumaßnahme nicht den Vorschriften der BayBO unterlag, insbesondere nicht baugenehmigungspflichtig war, wurden die Erfordernisse des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes als spezifischer Sicherheitsbelang in die Prüfung miteinbezogen. Gemäß § 8 Abs. 3, 2, 1 des zweiten Gesetzes zur Vereinfachung und Beschleunigung baurechtlicher Verfahren waren vor Inkrafttreten der hier maßgeblichen Vorschriften dieses Gesetzes am 01.08.1997 eingeleitete Verfahren nach den bisherigen Verfahrensvorschriften weiterzuführen.

Angesichts der herausragenden Bedeutung des Brandschutzes für die Sicherheit der Passagierabfertigung wurde dieser Gesichtspunkt besonders intensiv geprüft, auch hinsichtlich des Szenarios eines möglichen Kerosinbrandes auf dem Vorfeld.

- b) Im Hinblick auf die Belange der Luftsicherheit gemäß § 19 b Abs. 1 LuftVG wurde auf die "balance of capacity" zwischen land- und luftseitiger Abfertigung hingewiesen. Das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie sieht hierin noch Klärungsbedarf. Diesbezüglich hat die FMG ihr Vorhaben noch mit dem Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie abzustimmen.

Die anderen beteiligten Stellen haben keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

## II, Materielle Würdigung

Auf die Plangenehmigung finden die allgemeinen Grundsätze des Fachplanungsrechtes Anwendung. Sie bedarf daher auch der Planrechtfertigung und der Abwägung.

### 1. Planrechtfertigung

Sie ist dann gegeben, wenn für das Änderungsvorhaben nach den vom LuftVG allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme also unter diesem Blickwinkel erforderlich ist.



Hiernach bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken, da die FMG dem anhaltenden Passagierzuwachs am Verkehrsflughafen München durch eine entsprechende Erhöhung der Gate-Kapazitäten Rechnung tragen muß.

## 2. Abwägung

- a) Die Ermittlung der mit der Änderung der Anlage verbundenen potentiellen Auswirkungen hat ergeben, daß hierdurch weder öffentliche noch private Interessen beeinträchtigt werden, nachteilige Veränderungen werden durch entsprechende Auflagen ausgeglichen.
- b) Bei der Abwägung war zu berücksichtigen, daß die Lage der Interimshalle auf dem Vorfeld West grundsätzlich keinen idealen Standort für eine Abfertigungseinrichtung darstellt. Dementsprechend war den Belangen des Brandschutzes ein besonderes Gewicht einzuräumen. Maßgeblich für diese Entscheidung waren deshalb die schlüssigen und überzeugenden Stellungnahmen der staatlichen Fachstellen zum Brandschutz.
  - aa) Die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit der Interimshalle erfolgte mit der Maßgabe, daß hinsichtlich des Brandschutzes keine geringeren Anforderungen gestellt werden dürften, als an ein dauerhaft errichtetes Gebäude.

Unter Zugrundelegung des von der FMG beabsichtigten Nutzungsumfanges ergibt sich gemäß §§ 19 Abs. 2, 1 Abs. 1 Nr. 4 VStättV eine erforderliche Notausgangsbreite von mindestens 10,67 m.

Eine spezielle landesrechtliche Regelung für Warteräume auf Flughäfen zur Konkretisierung des entsprechend anzuwendenden Art. 16 BayBO existiert nicht. Bei der Berechnung der Rettungswege nach Maßgabe der Warenhausverordnung (WaV) ergeben sich geringere Ausgangsbreiten. Wegen der spezifischen Situation der Interimshalle (Warteraum mit täglichen Belegungsspitzen und hoher Personendichte zuzüglich des Umstandes naher Gefahrenquellen - laufende und abgeschlossene Betankungsvorgänge mit Kerosin -) ist die Anwendung der VStättV gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 5 VStättV rechtlich zulässig und im übrigen sachgemäß.

- bb) Bei der Prüfung der erforderlichen Fluchtwegbreiten wurde das Szenario eines Kerosinbrandes nördlich oder südlich der Interimshalle miteinbezogen.

Das Auslaufen von Kerosin im Rahmen eines Betankungsvorganges kann infolge entsprechender Schutzvorrichtungen mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Auch bei teilweisem Versagen einzelner Schutzeinrichtungen wäre die Auslaufmenge an Kerosin so gering, daß nur eine eingrenzbar Fläche betroffen wäre. Außerdem wäre die Interimshalle aufgrund der in Ost-West-

Richtung verlaufenden (noch herzustellenden) Ablaufrinnen von einer möglichen Kerosinschicht abgetrennt.

Andererseits sind Szenarien nicht ausgeschlossen, bei denen größere Mengen an Kerosin auslaufen könnten. Zu denken wäre an Flugunfälle beim An-/Abrollen zur bzw. von der Abstellposition mit oder ohne Beteiligung von Kraftfahrzeugen. Hierbei bestünde die Gefahr der Beschädigung der Flächentanks in den Tragflächen der Luftfahrzeuge. Aus den Monatsberichten angezeigter Flugunfälle der Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt ergibt sich, daß derartige Kollisionen durchaus nicht ausgeschlossen sind. Bei der Bewertung der Fluchtwegbreiten bei der sich auf dem Vorfeld befindlichen Wartehalle muß deshalb der Umstand miteinbezogen werden, daß im Einzelfall lediglich die Rettungswege benutzbar sind, die sich auf der dem Kerosinbrand gegenüberliegenden Seite befinden. Bei der Prüfung des Brandschutzes kann nicht allein auf minimale Schadensereignisse abgestellt werden; dies gilt erst recht, wenn schwerwiegendere Ereignisse nicht nur möglich, sondern mindestens genauso wahrscheinlich sind.

Um auch in diesem Fall eine ausreichende Ausgangsbreite zu erreichen, mußten die Anforderungen verschärft und die vorhandenen Gate-Türen als Fluchtwege miteinbezogen werden. Damit stehen für den Fall, daß nur bestimmte Rettungswege benutzbar sind, auf der brandabgewandten Seite (gegebenenfalls einschließlich der Schmalseiten) angemessene Ausgangsbreiten zur Verfügung.

- cc) Die Darstellungen der FMG in ihrem Schreiben vom 06.05.1997 zum Führen eines Ausgangs durch das Terminal nach Osten ins Freie zeigen, daß in vielerlei Hinsicht über das Verhalten von Passagieren im Notfall einschließlich der von ihnen gewählten Notausgänge spekuliert werden kann. Hierauf kann die Prüfung des Brandschutzes nicht gestützt werden. Soweit unterschiedliche Handlungsalternativen denkbar sind, müssen auch diese bei der fachlichen Würdigung miteinbezogen werden.

Es ist möglich, daß sich bei einem Brandfall auf dem Vorfeld eine durchaus erhebliche Anzahl von Personen für den Fluchtweg über die Treppe zur Ebene 04 entscheidet, da die Passagiere den Wartenraum auch über diesen Weg erreicht haben. Das Vorhaben muß somit auch im Hinblick auf die Auswirkungen auf das bestehende Terminal 1 gewürdigt werden. Insoweit war zu berücksichtigen, daß im Terminal in Verlängerung des Ausgangsbereiches des Wartenraumes in Fluchtrichtung vorhandene Ausgänge bestehen.

- dd) Zwar stellt die Ausführung der Interimshalle ohne automatische Löschanlage und ihres Haupttragwerkes ohne Feuerwiderstandsdauer einen im Vergleich zum Terminal 1 geringeren Sicherheitsstandard dar, die FMG konnte jedoch aufgrund des vorgeleg-

ten Gutachtens zur Brandbelastung in der Interimshalle nachweisen, daß die Brandlasten in der Halle begrenzt sind, so daß insoweit an die Feuerwiderstandsdauer verhältnismäßig geringere Anforderungen gestellt werden konnten. Die gutachterlich festgestellten Brandlasten dürfen jedoch grundsätzlich nicht erhöht werden.

- ee) Gemäß § 24 Abs. 4 Satz 1 VStättV müssen die Notausgangstüren von innen durch einen einzigen Griff leicht in voller Breite zu öffnen sein. Deshalb müssen sowohl die vorgesehenen Notausgangs- als auch die Gate-Türen einzeln manuell bedienbar sein, da auch die Gate-Türen bei der Interimshalle die Funktion eines Rettungsweges haben. Die von der FMG in ihrem Schreiben vom 10.06.1997 geschilderte Ausführung einer manuell bedienbaren Zentralfreischaltung aller Gate-Türen an vier Gate-Countern gewährleistet die nach der VStättV vorgegebene direkte Öffnungsmöglichkeit nicht in ausreichendem Maße. Das Ansprechen einer Brandmeldeanlage erfordert eine gewisse Vorlaufzeit, da der Rauch erst nach oben steigen und sich entsprechend der Anordnung der Melder verteilen muß, ehe ein Melder anspricht. Die Freischaltung der Türen in diesem Zeitraum von der Reaktion des Gate-Personals abhängig zu machen, ist aus fachlicher Sicht nicht ausreichend. Entsprechende organisatorische Maßnahmen, z. B. Schulung des Airline-Personals, beinhalten Fehlerquellen oder Versäumnismöglichkeiten. Eine ausreichende manuelle Öffnungsmöglichkeit erfordert aus fachlicher Sicht auch eine optische Erkennbarkeit des Öffnungsmechanismus der Türen, die nicht gegeben ist, wenn sich der Freischaltungsknopf - ggf. mit gewissen Barrieren zur Verhinderung der Mißbrauchsgefahr - nicht im unmittelbaren Türbereich befindet. Diese gewählte Lösung wird auch vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie im Schreiben vom 31.07.1997 mit bestimmten zusätzlichen Maßnahmen (Überwachung der Gates) zugelassen.

Alternativ hat die FMG die Möglichkeit, zusätzliche Notausgangstüren einzurichten, so daß die Gate-Türen nicht als Notausgänge benutzt werden müssen.

Nach Abwägung aller Gesichtspunkte, insbesondere auch nach Vorlage weiterer gutachtlicher Stellungnahmen, die die Unbedenklichkeit des Vorhabens nachweisen, ist das Vorhaben mit den festgesetzten Nebenbestimmungen sowie dem hohen Pflichtenanteil der FMG für die Zukunft also im Hinblick auf den Brandschutz genehmigungsfähig.

- c) Es liegt sowohl im Interesse der FMG als auch im öffentlichen Interesse, angesichts der steigenden Passagierzahlen ausreichende und angemessene Abfertigungskapazitäten vorzuhalten. Andere und vorzugswürdigere Planungen zur Erreichung dieses Zieles haben sich nicht aufgedrängt.

Durch den Abstimmungsvorbehalt mit dem Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie als der für Anordnungen nach § 19 b Abs. 1 LuftVG zuständigen Behörde wird im Rahmen der Abwägung den (kapazitätsmäßigen) Belangen der Luftsicherheit ausreichend Rechnung getragen.

Die FMG mußte auf den Anstieg der Passagierzahlen reagieren. Die aus städtebaulicher Sicht durch den Bau der Interimshalle erfolgende Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des markanten Terminal ist angesichts des aus der Verkehrsentwicklung resultierenden dringlichen Handlungsbedarfes bis zur Errichtung eines Terminal Ost hinzunehmen.

Das Vorhaben konnte somit im Wege der Plangenehmigung zugelassen werden.

#### D. Kosten

Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i. V. m. Ziffer V Nr. 7a des Gebührenverzeichnis hierzu. Auslagen sind in diesem Verfahren keine angefallen.

#### Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie schriftlich innerhalb eines Monats nach Zustellung des Bescheides beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München, erheben. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

I.V.



Dr. Huther  
Regierungsvizepräsident