

Kopie



REGIERUNG VON OBERBAYERN
Luftamt Südbayern



Gegen Empfangsbekanntnis

Flughafen München GmbH
Konzernbereich Recht und Sicherheit
Postfach 23 17 55
85329 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
Bitte bei Antwort angeben Unser Geschäftszeichen: 25-33-3721.1-FM-3-06-76			
Tel. +49 89 2176- 2375	Fax +49 89 2176- 2979	Zimmer: 1414	München, 22.11.2006
Ihr/e Ansprechpartner/in: Herr Schrödinger peter.schroedinger@reg-ob.bayern.de			

**Verkehrsflughafen München;
Errichtung eines Verteilergangs für Fluggäste auf dem Pier und den Fluggastbrücken in der Ebene 06 des Terminal Ost;
Änderung der maximalen Bauhöhe des Piers und der Fluggastbrücken**

Anlagen:

1 Empfangsbekanntnis
1 Plansatz

- bitte ausgefüllt zurück -

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 20.09.2006 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gemäß § 8 Abs. 2¹ LuftVG, zum Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979, Az. 315-98/0-1, zuletzt geändert durch Plangenehmigung vom 10.08.2006, Az. 25-33-FM-98-0-75 (75. ÄPFB), folgenden

76. Änderungsbescheid – Plangenehmigung:

¹ Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl I S. 550), zuletzt geändert durch Art. 48 Gesetz vom 21. 06.2005 (BGBl I S. 1818)

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 I-02c – Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung - i. d. F. „Tektur zu Plan I-02c – First Class Lounge auf PTS Bauwerk E 07 Terminal Ost“ vom 27.04.2005² wird durch folgenden Plan zur Errichtung eines Verteilergangs (Verkehrsweg für Fluggäste) auf dem Pier und den Fluggastbrücken in der Ebene 06 des Terminal Ost geändert:

- Tektur zu Plan I – 02c Clean Unclean Terminal Ost, Plan der baulichen Anlagen, Maßstab 1 : 5.000, vom 06.09.2006

II. Nebenbestimmungen, Hinweise

1. Flugsicherungstechnik (Radar-Reflexionen)

1.1. Die Vorgaben und Ergebnisse des sich im beiliegenden Plansatz befindlichen Gutachtens „RADAR-Verträglichkeitsprüfung zum BV Clean / Unclean Terminal 2 Flughafen München für die RADAR-Anlagen MUC ASR / SSR 2000 Nord und Süd“, Prof. Dr.-Ing. Erhard Möller (Fachhochschule Aachen) vom 31.08.2006 sind zu beachten.

1.2. An der Nordfassade des Flugsteiggangs 201 müssen die Radar-Reflexionen um 5 dB gedämpft werden.

1.3. Die zum Einsatz kommenden Entstörmaßnahmen (vgl. Ziffer 2.1.4 dieses Gutachtens) sind entweder mit dem Ersteller des Gutachtens oder einem anderen geeigneten Gutachter abzustimmen.

1.4. Die endgültige zum Einsatz kommende Lösung ist der DFS Deutsche Flugsicherung mitzuteilen und von dieser zu bestätigen.

Hinweis:

Dieses Verfahren kann im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durchgeführt werden, da das Baugenehmigungsverfahren auch die Gestaltung und Beschaffenheit der äußeren Hülle des Vorhabens zum Gegenstand hat.

1.5. Die Fertigstellung der Baumaßnahme ist unter Benennung der zum Einsatz gekommenen Entstörmaßnahmen der DFS Deutsche Flugsicherung unter Bezugnahme auf deren Geschäftszeichen TWR/FL-By 3539 und der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - mitzuteilen.

2. Hinweise zu Bauhindernissen

Eine Kennzeichnung des Vorhabens als Luftfahrthindernis ist nicht erforderlich. Eventuell in der Bauphase zum Einsatz kommende Kräne sind gesondert zu beantragen.

² 71. ÄPFB Nr. 315.30-FM-98/0-71 vom 24.05.2005.

III. Kosten

1. Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.
2. Für diese Plangenehmigung wird eine Gebühr i. H. v. 2.000 € festgesetzt.
3. Die Auslagen werden gesondert festgesetzt.

Hinweis:

Die Kosten sind erst nach Erhalt der Kostenrechnung zu begleichen.

B. Sachverhalt

I. Grundlage

Diese Plangenehmigung betrifft die Erhöhung der Baufläche am Terminal Ost des Flughafens München in Teilbereichen von derzeit 18 m auf 24 m über Grund.

Die Erhöhung ist wegen der Errichtung eines zusätzlichen Verkehrswegesystems (ohne Aufenthaltsbereiche) für ankommende Fluggäste in der Ebene 06 des Hauptgebäude des Terminal Ost vorgelagerten Piers und auf den Fluggastbrücken veranlasst. Die derzeitigen Pläne sehen einen Verteilergang mit einer durchschnittlichen Breite von 7 m (zuzüglich 1 m für vorgehängten Sonnenschutz) vor, der sich in Nord-Süd-Ausdehnung über das gesamte Pier mit ca. 980 m Länge und in Ost-West-Richtung teilweise über ca. 80 m erstreckt. Die Höhe des Dachaufbaus benötigt ohne etwaige technische Dachaufbauten eine Höhe von knapp 7 m. Von den vorhandenen 24 Fluggastbrücken sollen 16 an den Verteilergang angeschlossen werden.

Die baulichen Anlagen des Terminal Ost wurden im 65. ÄPFB vom 20.03.2002, Az. 315 FM 98/0-65, - Neuordnung Flugbetriebsfläche Ost/Passagierabfertigungsbereich Ost – mit dem Plan „Tektur zu Plan I-02c - Neuordnung Flugbetriebsfläche Ost/Passagierabfertigungsbereich Ost“ vom 22.01.2002 planfestgestellt. Mit 71. ÄPFB vom 24.05.2005, Az. 315.30-FM-98/0-71, – Errichtung einer First Class Lounge in der Ebene 07 des Terminal Ost – wurde dieser Plan im auch hier maßgeblichen Bereich durch den Plan „Tektur zu Plan I-02c - First Class Lounge auf PTS Bauwerk E 07 Terminal Ost“ vom 27.04.2005 erstmals geändert.

II. Antrag und Antragsbegründung

1. Antrag

Mit Schreiben vom 20.09.2006 hat die FMG zur Durchführung des Vorhabens einen Antrag auf Plangenehmigung nach § 8 Abs. 2 LuftVG gestellt.

Es wird beantragt, den Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98/0-1, i. d. F. des 71. Änderungsbescheids – Plangenehmigung – (First-Class-Lounge) vom 24.05.2005, Az. 315.30-FM-98/0-71, zuletzt geändert durch den 75. Änderungsbescheid – Plangenehmigung – vom 10.08.2006, Az. 25-33-FM-98-0-75, zu ändern und den Plan der baulichen Anlagen „Tektur zu Plan I – 02c Clean Unclean Terminal Ost“ Maßstab 1 : 5.000 vom 06.09.2006 zu genehmigen.

2. Antragsbegründung

Die FMG begründet ihren Antrag im Wesentlichen wie folgt:

Nach Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.12.2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt³ i. V. m. Nr. 4.2 des Anhangs dürften kontrollierte abfliegende Fluggäste nicht mit ankommenden Fluggästen zusammenkommen, die möglicherweise nicht nach dem Anforderungsniveau des Anhangs zu dieser Verordnung kontrolliert worden seien (sog. unclean-Passagiere). Um dies zu gewährleisten, müsse grundsätzlich eine physische Trennung dieser Passagierströme sicher gestellt werden.

³ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 355/1 vom 30.12.2002.

Am Terminal Ost würden die baulichen Gegebenheiten bislang einer gleichmäßigen vollständigen Umsetzung dieser Anforderungen an die Trennung der Fluggäste entgegenstehen. Es seien deshalb die beantragten (Um-) Baumaßnahmen erforderlich, um den Anforderungen der o. g. Verordnung gerecht zu werden.

Die Inanspruchnahme von im Eigentum Dritter befindlicher Grundstücksflächen sei nicht erforderlich. Einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfe es nicht.

Weitere Einzelheiten können dem Antragsschreiben und den vorgelegten Plänen und Unterlagen entnommen werden.

C. Verfahren

I. Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern – hat zu dem Antrag folgende Stellen (Träger öffentlicher Belange) gehört:

- Landratsamt Erding
- Gemeinde Oberding
- Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
- Deutsche Flugsicherung (DFS)
- Bundespolizeipräsidium Süd
- Luftsicherheitsstelle des Luftamtes Südbayern am Flughafen München
- Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München mbH

II. Folgende Stellungnahmen wurden abgegeben:

1. Landratsamt Erding

Die **untere Bauaufsichtsbehörde** hat mitgeteilt, wegen § 9 Abs. 1 LuftVG würden bauliche Anlagen erst im Rahmen des bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahrens geprüft. Zu städtebaulichen Aspekten wurde mitgeteilt, dass mit der Verwirklichung des Vorhabens – aus östlicher Richtung betrachtet – optisch aus dem derzeit 5-geschossigen Terminal ein 6-geschossiges Gebäude werde. Das gleiche gelte hinsichtlich der betroffenen Fluggastbrücken. Damit werde das derzeit noch vorhandene Konzept der gestaffelten Höhenreduzierung von Westen nach Osten geschwächt und die Wirkung der Halle als zentrales Hauptgebäude beeinträchtigt. Diese Wirkung sei auch noch in der Ferne wahrnehmbar, allerdings werde diese Fernwirkung als verhältnismäßig gering eingeschätzt. Angemerkt wird, dass sich die in der vorgelegten Planung enthaltene Erhöhung der Baufläche nicht auf die geplanten Verteilergänge beschränke, sondern Baurecht bis zur westlichen Gebäudekante des südlichen und nördlichen Piers schaffe.

Seitens der **unteren Naturschutzbehörde** wurde mitgeteilt, dass mit der im Antrag der FMG enthaltenen landschaftspflegerischen Bewertung Einverständnis bestehe. Aus naturschutzfachlicher Sicht sei darüber hinaus nichts zu veranlassen.

2. Die **Gemeinde Oberding** hat mitgeteilt, dass der Planänderung für die erforderlichen Maßnahmen aufgrund der EG-Richtlinien zugestimmt werde.

3. Das **Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie** hat mitgeteilt, dass das Vorhaben erforderlich sei, um den nach der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zu gewährleistenden Sicherheitszustand zu erreichen. Die vorgesehenen Umbaumaßnahmen seien aus luftsicherheitlicher Sicht zur Problemlösung geeignet und sachgerecht⁴.
 4. Die **DFS** hat mitgeteilt, dass aus Hindernisgründen gegen das Vorhaben mit einer max. Höhe von 471,00 m ü. NN (24 m ü. Grund) keine Einwendungen bestünden. Aus Sicht der Flugsicherungstechnik könne dem Vorhaben auf der Basis des vorgelegten Gutachtens der Fachhochschule Aachen, Prof. Dr.-Ing. Möller, zugestimmt werden. Lediglich an der Nordseite des Flugsteiganges 201 seien Störunterdrückungsmaßnahmen erforderlich, die konkretisiert und mit dem Gutachter abgestimmt werden müssten.
 5. Das **Bundespolizeipräsidium Süd** hat mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben grundsätzlich keine Einwände bestehen würden⁵.
 6. Seitens der **Luftsicherheitsstelle des Luftamtes Südbayern am Flughafen München** wurde mitgeteilt, dass mit dem Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken bestünden. Die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 würden erfüllt.
 7. Weitere Stellungnahmen sind nicht eingegangen.
- III. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – konnte nach pflichtgemäßer Ermessensausübung (Art. 40 BayVwVfG) über den Antrag nach § 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 (UVPG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVG).

Bei den verfahrensgegenständlichen baulichen Erweiterungen des Terminal Ost handelt es sich nicht um ein Vorhaben, das selbst bzw. unter dem Gesichtspunkt der Änderung eines Flugplatzes uvp-pflichtig ist. Es liegt auch kein in Nr. 18 Anlage 1 zum UVPG (Bauvorhaben) genannter Fall vor.

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

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3e Nr. 2, § 3c Abs. 1 Sätze 1 und 3 UVPG i. V. m. Nr. 14.12.2 Anlage 1 zum UVPG hat ergeben, dass das Änderungsvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann. Diese Feststellung wurde gemäß § 3a Satz 2 UVPG bekannt gegeben.

⁴ Die von der FMG nach § 8 LuftSiG zu beachtenden Vorgaben würden der FMG durch das Ministerium im Rahmen eines Sicherheitskonzeptes gesondert auferlegt werden.

⁵ Es wurde darüber hinaus auf ein Schreiben des Bundespolizeiamtes München – Inspektionsgruppe Flughafen München – vom 31.07.2006 zur Anzahl der aus polizeilicher Sicht für notwendig erachtete Anzahl der Kontrollstellen hingewiesen.

2. Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde zumindest das Benehmen hergestellt (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG). Mit Ausnahme der unteren Bauaufsichtsbehörde kann sämtlichen eingegangenen Stellungnahmen entnommen werden, dass mit dem Vorhaben Einverständnis besteht.

„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). Die Stellungnahme muss aber wenigstens zur Kenntnis genommen und in die Überlegungen einbezogen werden. In diesem Sinne wurde auch mit der unteren Bauaufsichtsbehörde das Benehmen hergestellt, weil diese durch die Anhörung Gelegenheit erhalten hat, ihre Belange in das Verfahren einzubringen. Auf die von der unteren Bauaufsichtsbehörde vorgebrachten Argumente wurde abwägend eingegangen (vgl. im Einzelnen unten).

Soweit die Äußerungen der Fachbehörden zum Vorhaben mit Forderungen verknüpft wurden, konnte diesen regelmäßig durch Nebenbestimmungen bzw. Hinweise nachgekommen werden.

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

3.1. Die in Anspruch genommenen Flächen befinden sich im Eigentum der FMG. Auch eine mittelbare Beeinträchtigung des Eigentums oder eigentumsgleicher Rechte Dritter ist nicht ersichtlich. Durch das Vorhaben wird die Zahl der Flugbewegungen nicht erhöht.

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

Es können bereits keine eigenen gemeindlichen Planungen auf der durch das Änderungsvorhaben betroffenen Fläche berührt sein, weil es sich bereits um eine nach Luftverkehrsrecht planfestgestellte Fläche handelt (vgl. § 38 BauGB, der den Vorrang des Luftverkehrsgesetzes gegenüber dem Bauplanungsrecht festlegt). Bei dem Vorhaben handelt es sich auch um die Änderung einer zur Flugplatzanlage zählenden Einrichtung, nämlich ein Gebäude zur Fluggastabfertigung, so dass die Vorschriften der §§ 8 ff LuftVG zur Anwendung kommen.

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. Das Luftamt Südbayern ist als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen München für diesen Bescheid sachlich und örtlich zuständig (§ 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 20 ZustVVerk⁶).

Diese Plangenehmigung beruht auf § 8 Abs. 1 u. 2 LuftVG.

II. Planrechtfertigung

Das Änderungsvorhaben dient dem Verkehrsflughafen München und ist nach den Zielsetzungen des Luftverkehrsrechts – hier in Form der zu gewährleistenden Sicherheit der Zivilluftfahrt – gerechtfertigt.

Entsprechend Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 i. V. m. mit Abschnitt 4.2 von deren Anhang dürfen – zur Verhinderung unrechtmäßiger Eingriffe in die Zivilluftfahrt – bereits kontrollierte abfliegende Fluggäste nicht mit ankommenden Fluggästen, die möglicherweise nicht nach dem Anforderungsniveau dieser Verordnung kontrolliert wurden, zusammenkommen. Diese auch gegenüber Flughafenbetreibern unmittelbar geltende Norm ist somit von der FMG umzusetzen. Hierzu müssen die von der FMG beantragten baulichen Veränderungen am Terminal Ost durchgeführt werden. Die derzeitige räumliche Aufteilung des Terminal Ost lässt eine zuverlässige Trennung der bereits nach dem Anforderungsniveau kontrollierten Fluggäste (von München abfliegende Fluggäste sowie Umsteiger, die bereits in EU/Schengen-Staaten nach dem Anforderungsniveau kontrolliert wurden) und den noch nicht nach dem Anforderungsniveau kontrollierten Fluggästen (Umsteiger aus Nicht-EU/Schengen-Staaten) derzeit nicht zu.

Die FMG hat glaubhaft vorgetragen, dass eine Erreichung dieses Zieles auf andere Weise zeitgerecht (bis Ende 2008) nicht ersichtlich ist. Insbesondere hat sich herausgestellt, dass eine Abwicklung des Nicht-EU/Schengen-Umsteigerverkehrs in dem auf dem Vorfeld Ost geplanten Satelliten wegen der dazu erforderlichen (Um-) Baumaßnahmen bis zu diesem Zeitpunkt nicht realisiert werden kann.

III. Unüberwindbare Planungsleitsätze

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

IV. Abwägung

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

1. Das Vorhaben erfüllt die Sicherheitsbelange der Zivilluftfahrt

Nach Feststellung aller maßgeblichen Sicherheitsbehörden ist das Vorhaben geeignet, um die physische Trennung der nach der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 nach dem Anforderungsniveau kontrollierten Fluggäste (von München abfliegende Fluggäste sowie Umsteiger, die bereits in EU/Schengen-Staaten nach dem Anforderungsniveau kontrolliert wurden) und den noch nicht nach dem Anforderungsniveau kontrollierten Fluggästen (Umsteiger aus Nicht-EU/Schengen-Staaten) zu gewährleisten.

⁶ Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen vom 22.12.1998, GVBI S. 1025, zuletzt geändert durch Verordnung vom 08.03.2006, GVBI S. 159.

rungsniveau kontrollierten bzw. nicht kontrollierten Passagierströme bis zu dem Zeitpunkt zu gewährleisten, zu dem beide Gruppen den nach dem Anforderungsniveau erforderlichen Kontrollstatus erreicht haben.

2. Auch aus Hindernisgründen (§ 12 LuftVG) und aus der Sicht der Flugsicherungstechnik (§ 18a LuftVG) steht dem Vorhaben nichts entgegen. Die DFS hat insoweit keine Einwände erhoben. Die erforderlichen Störunterdrückungsmaßnahmen an der Nordfassade des Fluggaststeiges 201 (am nördlichen Ende des Piers gelegen) werden durch Nebenbestimmungen in diesem Bescheid gewährleistet.

3. Das Vorhaben ist mit den Belangen des Städtebaus vereinbar.

Zwar wurden seitens des Landratsamtes Erding – untere Bauaufsichtsbehörde – insoweit Bedenken geäußert, als durch das Vorhaben das für das Terminal Ost bestehende Konzept der gestaffelten Höhenreduzierung von Westen nach Osten geschwächt und die Wirkung der Halle als zentrales Hauptgebäude beeinträchtigt werde. Diese Bedenken wurden aber anschließend insoweit relativiert, als die Fernwirkung dieses Umstands im Vergleich zu der vorhandenen Baumasse des Terminal Ost und seinen bereits bestehenden Dachaufbauten als verhältnismäßig gering eingeschätzt wurde.

Diese Bedenken sind allerdings vor dem Hintergrund zu sehen, dass bereits zwei Vorhaben zu einer Durchbrechung des Konzepts der Höhenstaffelung geführt haben. Dabei handelt es sich zu einen um die bereits bestehende Besucherterrasse, zum anderen um die plangenehmigte, aber noch nicht erstellte First Class Lounge in der Ebene 07. Beide Vorhaben sind darüber hinaus nicht symmetrisch zu der in West-Ost-Richtung verlaufenden Mittelachse durch das MAC und das Terminal Ost. Dagegen stellt der Verteilergang eine symmetrische Ergänzung sowohl des nördlichen als auch des südlichen Piers dar, die allenfalls durch eine nicht-symmetrische Inanspruchnahme der nördlich und südlich dieser Mittelachse gelegenen Fluggastbrücken durchbrochen wird. Auch verändert das Vorhaben nicht die Höhenstaffelung selbst, sondern führt lediglich zu einer Veränderung der Stufenhöhen: Westliche und höchste Stufe bleibt das MAC mit bis zu 42 m Höhe, gefolgt von der zentralen Halle des Terminal Ost mit 30 m Höhe. Dann folgt nicht mehr der Abfall der Bauhöhe auf bis zu 18 m, sondern künftig auf bis zu 24 m. Dies ist vor dem Hintergrund, dass das Vorhaben aus Sicherheitsgründen geboten ist, es sich bei dem Terminal um einen technischen Zweckbau handelt und die Fernwirkung der Erhöhung selbst von der unteren Bauaufsichtsbehörde als verhältnismäßig gering eingeschätzt wird, hinnehmbar.

4. Das Vorhaben ist ebenfalls mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes vereinbar.

Die untere Naturschutzbehörde hat keine Einwände gegen die landschaftspflegerische Bewertung geltend gemacht. Danach ist das Schutzgut Natur durch das Vorhaben nicht betroffen. Mit den Dachaufbauten ist weder eine Neuversiegelung von Flächen verbunden, noch sind wasserwirtschaftliche Belange berührt. Auswirkungen auf die Vielfalt oder die Schönheit der Landschaft bzw. auf das Landschaftsbild sind ausgeschlossen, da das Vorhaben unmittelbaren optischen wie baulichen Kontakt zum vorhandenen Terminal Ost hat und somit sowohl im Nah- als auch im Fernbereich kaum bemerkbar sein wird, weil es mit der vorhandenen Bausubstanz verschmilzt.

5. Sonstige Belange, die dem Vorhaben entgegenstehen, sind nicht ersichtlich.

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 Vorhaben wird den verbindlichen Vorgaben für die Sicherheit der Zivilluftfahrt nachgekommen. Bei Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange konnte dem Antrag der FMG mit Einschränkung (Nebenbestimmungen und Hinweise) entsprochen werden.

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

E. Kosten

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

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 LuftKostV⁷ und § 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG.

Die Gebühr bemisst sich nach Abschnitt V Nr. 7a a) des Gebührenverzeichnisses zu § 2 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. § 1 Abs. 2 u. § 2 Abs. 2 LuftKostV, §§ 3 u. 9 VwKostG.

Als Auslagen können gemäß § 3 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. § 10 Abs. 1 Nr. 4 VwKostG Kosten für öffentliche Bekanntmachungen erhoben werden. Da die einzelnen Beträge noch nicht bekannt sind, werden die Auslagen nachträglich geltend gemacht.

Hinweis:

Nach Bestandskraft dieser Plangenehmigung ergeht eine gesonderte Kostenrechnung.

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 beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

⁷ Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im Höheren Dienst vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Bescheid 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 Bekanntgabe 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 Beschwerde 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 Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eine Klageerhebung per E-Mail ist nicht zulässig.

Schrödinger
Regierungsdirektor