



Empfangsbekanntnis
Flughafen München GmbH
Konzernerinheit Recht
Nordallee 25
85326 München-Flughafen

Bearbeitet von Herrn Schrödinger	Telefon / Fax +49 (89) 2176-2375 / -2979	Zimmer 1414	E-Mail luftamt@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom 15.03.2017	Unser Geschäftszeichen 25-33-3721-MUC-2-17-127	München, 14.08.2017

**Verkehrsflughafen München;
Neuordnung Sicherheitskontrolle Haupttor;
Genehmigung nach § 12 Abs. 2 LuftVG**

Anlagen:

- 1 Satz Planunterlagen
- 1 Kostenrechnung
- 1 Empfangsbekanntnis

- bitte ausgefüllt zurück -

Auf den Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 15.03.2017 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gemäß § 8 Abs. 1 Satz 5 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl I S. 698), zuletzt geändert durch Art. 4 Erstes Gesetz zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes vom 23.02.2017 (BGBl. I S. 298), i. V. m. Art. 74 Abs. 6 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) vom 23.12.1976, zuletzt geändert durch Art. 9a Abs. 1 des Gesetzes vom 22.12.2015 (GVBl S. 458), zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98-1, zuletzt geändert durch Plangenehmigung vom 15.03.2017 (126. ÄPG), Az. 25-33-3721-MUC-7-16-126, folgenden

Dienstgebäude
Maximilianstraße 39
80538 München

U4/U5 Lehel
Tram 18/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung
+49 (89) 2176-0

Telefax
+49 (89) 2176-2914

E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de

Internet
www.regierung-oberbayern.de



127. Änderungsbescheid – Plangenehmigung:
(127. ÄPG)

A **Verfügender Teil**

I **Genehmigung des Plans**

Der Plan zur Neuordnung der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor des Flughafens München wird nach Maßgabe der in Ziffer A.III bezeichneten Pläne Maßnahmenblätter und Verzeichnisse, nach Maßgabe der in Ziffer A.IV bezeichneten Unterlagen sowie nach Maßgabe der in Ziffer A.V verfügbaren Nebenbestimmungen zugelassen.

II **Hindernisfreiheit nach §§ 12 LuftVG**

Für das Gebäude an der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor wird die Genehmigung nach § 12 Abs. 2 Sätze 1 und 4 LuftVG erteilt.

Die Genehmigung bezieht sich auf eine maximale Höhe des Gebäudes von 457,00 m ü. NN (8,00 m ü. Grund) sowie die im Lageplan „Koordinaten des Baukörpers – Überdachung BeKo 1-3, Haupttor“ angegebenen Koordinaten.

Damit wird der Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (PFB MUC) wie folgt geändert:

III Änderungen in Abschnitt I (Feststellung der Pläne für den Flughafen München) Ziffer I/J (Bauliche Anlagen und Grünordnung) PFB MUC

In Ziffer I/J PFB MUC werden folgende Pläne, folgendes Maßnahmenblatt und folgendes Grunderwerbsverzeichnis eingefügt:

- Tektur zu Plan I-02c Neuordnung Sicherheitskontrolle Haupttor vom 15.03.2017, M 1 : 5.000
- J-736 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Zolling vom 15.03.2017, M 1 : 2.000
- Zu Plan J-736:
 - Maßnahmenblatt J-736-A-1 vom 01.03.2017
 - Maßnahmenblatt J-736-A-2 vom 01.03.2017
 - Grunderwerbsverzeichnis Neuordnung Sicherheitskontrolle Haupttor, Gemarkung Zolling, Stand 01.03.2017

IV Änderungen in Abschnitt I(2) (Sonstige Zulassungen) PFB MUC

In Abschnitt I(2) (Sonstige Zulassungen) wird folgender Teil eingefügt:

„Neuordnung der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor

1. Der Plan zur Neuordnung der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor wird zugelassen.
2. Der Zulassung liegen folgende Unterlagen zugrunde:
 - Antrag vom 15.03.2017
 - Vorhabensbeschreibung, Erläuterung und Begründung, Neuordnung Sicherheitskontrollstelle Haupttor, Flughafen München GmbH, vom 24.02.2017,
 - Übersichtslageplan, M 1 : 5.000,

- Isometrische Ansicht Nordwest,
- Lageplan Zufahrtskontrollgebäude Haupttor, Flughafen München GmbH, M 1 : 1.000,
- Grundrisse Erdgeschoss und Obergeschoss, M 1 : 100, sowie Ansichten Süd und West,
- Lageplan BE-Flächen, M 1 : 1.000,
- Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung „Neuordnung der Sicherheitskontrolle am Haupttor“, PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH, vom 15.02.2017
- Landschaftspflegerischer Begleitplan „Neuordnung der Sicherheitskontrolle Haupttor“ mit Anlagen, Grünplan GmbH, vom 01.03.2017

V Änderungen in Abschnitt IV (Auflagen, Maßgaben, Hinweise zur Planfeststellung) PFB MUC

In Abschnitt IV PFB MUC wird folgende Ziffer 14.33 eingefügt:

- | | |
|-----------|---|
| "14.33 | Neuordnung der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor |
| 14.33.1 | Anforderungen des Naturschutzes |
| 14.33.1.1 | Notwendige Baumfällungen sind nur im Zeitraum von Oktober bis Februar eines jeden Jahres zulässig. |
| 14.33.1.2 | Temporär genutzte Baustelleneinrichtungsflächen sind in der ersten Vegetationsperiode nach Beendigung der geplanten Baumaßnahmen wieder in ihren ursprünglichen (begrüntem) Zustand zu versetzen. |
| 14.33.1.3 | Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens mit Baubeginn umzusetzen und dauerhaft zu pflegen. |
| 14.33.1.4 | Der Nachweis des Einsatzes von autochthonem Saatgut ist der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising per Lieferschein anzuzeigen. |
| 14.33.1.5 | Beginn und Ende der geplanten Baumaßnahmen sind der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising mitzuteilen. |

- 14.33.2 Anforderungen des Bodenschutzes
- 14.33.2.1 Sollten im Rahmen von anstehenden Bodenuntersuchungen Bodenverunreinigungen oder Altlasten festgestellt werden, so ist das Landratsamt Freising / Sachgebiet Umweltschutz unverzüglich zu verständigen.
- 14.33.2.2 Es wird darauf hingewiesen, dass das Flughafenareal zu den Flächen im Landkreis Freising zählt, auf denen geogen erhöhte Arsenwerte vorkommen können. In diesem Fall ist die Handlungshilfe des Landesamtes für Umwelt zum Umgang mit geogen arsenbelasteten Böden (August 2014) zu beachten.
- 14.33.3 Hinweis zur Hindernisfreiheit
- Eventuell beim Bau der Anlage zum Einsatz kommende Kräne müssen gesondert beantragt werden.

VI Kostenentscheidung

Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.

Für diese Plangenehmigung wird eine Gebühr i. H. v. 2.200,-- € festgesetzt.

Für die Genehmigung nach § 12 Abs. 2 LuftVG wird eine Gebühr i. H. v. 400,-- € festgesetzt.

(Gesamtkosten: 2.600,-- €)

B Sachverhalt

I Ausgangssituation und Antragsbegründung

Der dieser Plangenehmigung zugrunde liegende Sachverhalt betrifft ausschließlich bereits nach Luftverkehrsrecht planfestgestelltes Flughafengelände. Am östlichen Ende der Nordallee befindet sich die zentrale Sicherheitskontrollstelle für den Zugang zu den Flugbetriebsflächen im Sicherheitsbereich, das sog. Haupttor. Das Haupttor verfügt über sämtliche Anlagen und Einrichtungen zur Kontrolle von Personen und Fahrzeugen, die vom öffentlichen in den nicht-öffentlichen Bereich des Flughafens gelangen müssen und wird in erster Linie von Beschäftigten der im Sicherheitsbereich tätigen Unternehmen sowie von Dienstleistern und Auftragnehmern (z. B. Baustellenverkehre und Anlieferungen) passiert.

Die FMG begründet ihren Antrag zur Neuordnung der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor damit, durch bauliche Maßnahmen die erforderlichen Kapazitäten für eine reibungslose Beschäftigtenkontrolle am Haupttor schaffen zu wollen. Mittlerweile seien die Kapazitätsgrenzen dieser Sicherheitskontrollstelle aufgrund der zunehmenden Frequentierung des Haupttors und steigender luftsicherheitsrechtlicher Anforderungen an die Kontrolle von Personen, Fahrzeugen und Waren erreicht. Diese Situation führe bereits heute zu langen Wartezeiten und damit zu Verzögerungen bei den Lieferketten und Prozessabläufen. Diese Situation werde sich insbesondere mit der Inbetriebnahme der nahe dem Haupttor gelegenen geplanten Parkpalette auf dem Parkplatz P51 weiter verschärfen, mit der u. a. neue Parkmöglichkeiten für im Sicherheitsbereich Beschäftigte geschaffen würden, die bisher auf Parkplätzen im Zentralbereich des Flughafens parken und an Sicherheitskontrollstellen im Zentralbereich kontrolliert würden.

II Verfahrensgegenstand

Diese Plangenehmigung betrifft die Schaffung der fachplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die beabsichtigte Neuordnung der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor. Eine Baugenehmigung bzw. die Entscheidung darüber, ob das Vorhaben verfahrensfrei i. S. bauordnungsrechtlicher Vorschriften ist, ist nicht Gegenstand dieser Plangenehmigung.

Der östliche Bereich des Bestandsgebäudes, in dem sich derzeit die Ausweis- und Plakettenausgabe befindet, soll künftig für die Beschäftigtenkontrolle herangezogen werden. Für die Ausweis- und Plakettenausgabe sowie eines dazugehörigen Warteraums soll ein neues zweigeschossiges Gebäude an der Westseite des Haupttors errichtet werden. Daneben sollen in diesem Neubau auch Büroflächen, Sozialräume und Sanitäranlagen für das am Haupttor tätige Kontrollpersonal untergebracht werden. Das neue Gebäude wird eine Grundfläche von ca. 250 m² und eine maximale Höhe von 8 m aufweisen. Die Neuordnung sieht auch die Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten östlich und westlich des Haupttores vor. Das Niederschlagswasser von den Dachflächen soll über vorhandene Regenwasserkanäle erfolgen. Die Baustelleneinrichtungsfläche ist in unmittelbarer Nähe zur Baustelle auf einer Grünfläche vorgesehen.

Der festgestellte Plan I-02c „Neuordnung Sicherheitskontrollstelle Haupttor“ lässt es zu, dass auf der dort eingezeichneten Hochbaufläche für sonstige Flughafen-dienste „SF“ bauliche Anlagen mit einer maximal zulässigen Höhe von 8 m und einer maximalen (Gesamt-) Baumasse von 0,015 Mio. m³ errichtet werden dürfen.

Verfahrensgegenstand ist auch ein Landschaftspflegerischer Begleitplan.

III Antrag

1 Plangenehmigung nach § 8 Abs. 1 Satz 5 LuftVG zu i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG

Mit Schreiben vom 15.03.2017 hat die FMG beantragt, den Plan zur Neuordnung der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor nach § 8 Abs. 1 Satz 5 LuftVG zu i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG zu genehmigen. Zur Umsetzung ihres Vorhabens hat die FMG folgende Einzelanträge gestellt:

- Tektur des Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung
- Feststellung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans (einschl. Lageplan, Maßnahmenblatt und Grunderwerbsverzeichnis)

Zusammen mit dem Antrag vom 15.03.2017 wurden folgende Pläne und Unterlagen vorgelegt:

- Vorhabensbeschreibung, Erläuterung und Begründung, Neuordnung Sicherheitskontrollstelle Haupttor, Flughafen München GmbH, vom 24.02.2017,
- Übersichtslageplan, M 1 : 5.000,
- Isometrische Ansicht Nordwest,
- Lageplan Zufahrtskontrollgebäude Haupttor, Flughafen München GmbH, M 1 : 1.000,
- Grundrisse Erdgeschoss und Obergeschoss, M 1 : 100, sowie Ansichten Süd und West,
- Lageplan BE-Flächen, M 1 : 1.000,
- Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung „Neuordnung der Sicherheitskontrolle am Haupttor“, PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH, vom 15.02.2017
- Landschaftspflegerischer Begleitplan „Neuordnung der Sicherheitskontrolle Haupttor“ mit Anlagen, Grünplan GmbH, vom 01.03.2017

Aufgrund einiger Anmerkungen seitens des Landratsamtes Freising hat die FMG eine Stellungnahme zu den sich auf dem Flughafengelände befindenden Betriebsbereichen (§ 3 Abs. 5a BImSchG) und den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG vorgelegt. Aufgrund der Hinweise des Landratsamtes zum Bodenschutz und zum Abfallrecht wurde ein Prüfbericht des Zentrums für Geotechnik der Technischen Universität München (TUM-ZG) vom 18.07.2017 vorgelegt, der sich mit chemischen Untersuchungen an Bodenproben des Oberbodens im Baubereich befasst.

Weitere Einzelheiten können dem Antrag vom 15.03.2017, dem Prüfbericht des TUM-ZG sowie den eingereichten Unterlagen entnommen werden.

2 Genehmigung nach § 12 Abs. 2 Sätze 1 und 4 LuftVG

Zusammen mit dem Antrag vom 15.03.2017 hat die FMG beantragt, für das neue Gebäude an der Sicherheitskontrolle am Haupttor die Genehmigung nach § 12 Abs. 2 Satz 4 LuftVG zu erteilen.

C Verfahren

I Beteiligte Stellen

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

- Landratsamt Freising
- Große Kreisstadt Freising
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
- Wasserwirtschaftsamt München
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Luftsicherheitsstelle des Luftamtes Südbayern

Die **untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Freising (UNB)** teilt mit, dass es aus naturschutzfachlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen die geplante Neuordnung der Sicherheitskontrollstelle und die Errichtung eines neuen Gebäudes am Haupttor gebe. Die erforderlichen Unterlagen spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) und landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) seien Teil der Antragsunterlagen. Unter Einhaltung der darin vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen seien keine Verstöße gegen die Vorschriften des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu befürchten. CEF-Maßnahmen seien nicht erforderlich. Seitens des **Immissionsschutzes am Landratsamt Freising** wird mit Blick auf die sich auf dem Flughafengelände befindenden Betriebsbereiche (§ 3 Abs. 5a BImSchG) auf den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG hingewiesen, der von der Planungsbehörde zu berücksichtigen sei. Neben Hinweisen zum Bodenschutz und Abfallrecht erachtet das Landratsamt mit Bezug auf den Umstand, dass das Flughafenareal zu den Flächen im Landkreis Freising zählt, auf denen gegen erhöhte Arsenwerte vorkommen können, eine Antragsergänzung erforderlich.

Die **Große Kreisstadt Freising** teilt mit, dass städtebauliche, planungsrechtliche und immissionsrechtliche Belange der Stadt nicht berührt werden. Bauordnungsrechtlich handelt es sich offenkundig um ein verfahrensfreies Vorhaben. Hinsichtlich verkehrsrechtlicher Belange wird auf die Stellungnahmen vom 16.12.2016 und 24.03.2017 hingewiesen, die von der Stadt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens „Parkpalette P 51“ abgegeben wurden. Zu verfahrensrechtlichen Gesichtspunkten teilt die Stadt mit, dass aus ihrer Sicht die Verfahren „Parkpalette P

51“, „Erweiterung der Terminal 1“ und dieses Verfahren zeitlich und inhaltlich in direktem Zusammenhang stehen und geprüft werden sollte, ob diese Vorhaben auf Grund ihres Zusammenwirkens und der damit verbundenen Auswirkungen nicht doch mittels eines gemeinsamen Planfeststellungsänderungsverfahrens und entschieden werden müssten. I. Ü. äußert die Stadt ihre Vermutung, dass diese Vorhaben im engen Zusammenhang mit der 3. Start- und Landebahn zu sehen sind.

Seitens der **Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr** wird mitgeteilt, dass im Hinblick auf die Gesichtspunkte Luftverkehrseinrichtungen und Luftsicherheit gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen.

Das **Wasserwirtschaftsamt München (WWA)** teilt mit, dass im Rahmen des Verfahrens weder die Benutzung von Gewässern beantragt worden seien noch wasserwirtschaftliche Belange berührt würden. Zur Niederschlagswasserversickerung werden Hinweise gegeben.

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** führt aus, dass gegen das Vorhaben mit einer maximalen Höhe von 457,00 m ü. NN (8,00 m ü. Grund) aus Hindernisgründen keine Einwendungen bestünden.

Die **Luftsicherheitsstelle des Luftamtes Südbayern (LSS)** teilt mit, dass durch das Vorhaben keine fachlichen Interessen des von der LSS vertretenen Aufgabenbereichs berührt würden.

II Entscheidung im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern kann nach pflichtgemäßer Ermessensausübung (Art. 40 BayVwVfG) über den Antrag nach § 8 Abs. 1 Satz 5 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens entscheiden.

Es liegt ein Antragsgegenstand vor, der in den Anwendungsbereich des Luftverkehrsrechts fällt. Nach § 8 LuftSiG ist der Betreiber eines Flugplatzes zum Schutz des Flughafenbetriebs vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs verpflichtet, Flughafenanlagen, Bauwerke, Räume und Einrichtungen so zu erstellen, zu

gestalten und zu unterhalten, dass die erforderliche bauliche und technische Sicherung, die Zuführung von Passagieren und Gepäck und die sachgerechte Durchführung der personellen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen und die Kontrolle der Bereiche der Luftseite ermöglicht werden. Dieser Verpflichtung kommt die FMG u. a. durch die Errichtung und den Betrieb der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor nach. Diese dient somit unmittelbar dem Zweck der Abwicklung des Flugbetriebs bzw. steht mit den Flugbetriebszwecken in einem räumlichen Zusammenhang und kann somit auch Gegenstand der Planfeststellung nach §§ 8 ff LuftVG sein. Zudem kann die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände nach § 8 Abs. 4 LuftVG Gegenstand luftverkehrsrechtlicher Fachplanung sein.

Rechtsvorschriften außerhalb des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes schreiben keine Öffentlichkeitsbeteiligung vor, die den Anforderungen des Art. 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 bis 7 BayVwVfG entsprechen muss (Art. 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 BayVwVfG). Insbesondere ist keine Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erforderlich, weil das Vorhaben nicht UVP-pflichtig ist. Es handelt sich nicht um ein Vorhaben, für das nach § 3 b Abs. 1 UVPG i. V. m. Anlage 1 zum UVPG (Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Unter den in § 3b UVPG i. V. m. Nr. 18 Anlage 1 zum UVPG (Bauvorhaben) genannten Vorhaben ist das Vorhaben nicht genannt. Auch liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen der Nr. 14.12 Anlage 1 zum UVPG (Bau eines Flugplatzes im Sinne der Begriffsbestimmungen des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (Anhang 14)) nicht vor. Hiernach kann nur der Bau bzw. eine bauliche Änderung (§ 3e UVPG) von Flugbetriebsanlagen, die in diesem Anhang 14 genannt bzw. behandelt werden, zu einer UVP-Pflicht führen. Dies ist bei der verfahrensgegenständlichen Baufläche für ein Gebäude, das den Sicherheitskontrollen nach § 8 LuftSiG dient, nicht der Fall. Auch nach der unmittelbar auf der UVP-Richtlinie anknüpfenden Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union, nach der als Änderung eines Flugplatzes nicht nur Arbeiten, die eine Verlängerung der Startbahn zum Gegenstand haben, anzusehen sind, sondern bereits alle Arbeiten an Gebäuden, Anlagen oder der Ausrüstung eines Flugplatzes, sofern sie, insbesondere aufgrund ihrer Art, ihres Umfangs und ihrer Merkmale, als Änderung des Flugplatzes selbst anzusehen sind, ist für das verfahrensgegenständliche Vorhaben keine UVP erforderlich. In der Erweiterung der Sicherheitskontrollstelle kann keine – insbesondere nicht durch die zu-

sätzliche Schaffung von Büroräumen, Sozialräumen und Sanitäreinrichtungen für Beschäftigte der Kontrollstelle sowie für Besucher – Maßnahme gesehen werden, die dazu bestimmt ist, die Aktivitäten des Flugplatzes und den Luftverkehr in einer Art und Weise erheblich zu steigern, die den Flughafen selbst in einem anderen Licht erscheinen lässt. Vielmehr soll in erster Linie der erwartenden Überlastung der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor, die durch einen geänderten Arbeitsweg von im Sicherheitsbereich Beschäftigten – Verlagerung von Mitarbeiterparkplätzen vom Zentralbereich in die Nähe des Haupttores mit der Folge, dass diese (selben) Mitarbeiter künftig verstärkt über das Haupttor ihre Arbeitsplätze erreichen werden – verursacht wird, entgegengewirkt werden. Daneben stehen die Befriedigung von Arbeitnehmerinteressen, wie die Schaffung von Sozialräumen, Toiletten usw. im Fokus. Derartige innerbetriebliche Modifikationen wirken sich nicht auf das Erscheinungsbild des Flughafens oder den Ablauf des Flugbetriebs aus.

Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt (Art. 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 BayVwVfG), vgl. Ziffer C.I.

Durch das Vorhaben werden Rechte anderer nicht beeinträchtigt (Art. 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 BayVwVfG). Die in Anspruch genommenen Vorhabensflächen liegen auf bereits nach Luftverkehrsrecht planfestgestellten Flughafengelände und befinden sich im Eigentum der FMG.

Die formellen tatbestandlichen Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 6 Satz 1 BayVwVfG liegen somit vor. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens hatte die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern zu entscheiden, ob der Antrag trotz Vorliegens der formellen Voraussetzungen für eine Plangenehmigung im Wege eines Planfeststellungsverfahrens zu verbescheiden gewesen wäre. Es sind jedoch keinerlei Gesichtspunkte dafür ersichtlich, dass ein Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung – anstelle eines Plangenehmigungsverfahrens – zu einem höheren Erkenntnisgewinn für die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern und zu einer relevanten Verbesserung von Rechtsschutzmöglichkeiten führen würde oder aufgrund sonstiger Gesichtspunkte – etwa die von der Stadt Freising genannten – ein Planfeststellungsverfahren hätte durchgeführt werden müssen.

Zu der von der der Stadt Freising bemängelten Verfahrensgestaltung zu den Projekten „Parkpalette P 51“ (V1), „Neuordnung der Kontrollstelle am Haupttor“ (V2) und „Erweiterung des Terminal 1“ (V 3) gilt nach Auffassung des Luftamtes Folgendes: Zwischen V 1 und V 2 besteht insoweit ein Zusammenhang, als V 2 – neben einer Reihe weiterer Gründe – auch damit begründet wird, dass sich durch V 1 die Kapazitätsgrenzen der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor zusätzlich aufzeigen werden, vgl. Ziffer B.I des Antrags vom 15.03.2017. Dieser Zusammenhang stellt sich jedoch nicht so dar, dass sich V 1 und V 2 gegenseitig bedingen. Jedes dieser Projekte beinhaltet einen eigenständigen Bedarf. Es bleibt der FMG unbenommen, mehrere Projekte, von denen jedes auch unabhängig vom anderen umgesetzt werden kann und einen eigenständigen Zweck erfüllt, getrennt zur Genehmigung zu beantragen. Dies insbesondere, wenn sich beide Projekte nicht räumlich überlagern und auch zusammen keine Eingriffsintensität erzeugen, die über die Summe der Eingriffe beider Einzelprojekte hinausgeht. Beide Projekte werden im Hinblick auf die Eingriffsregelung und den speziellen Artenschutz umfassend abgearbeitet. Eine Summationswirkung im Hinblick auf eine Beeinträchtigung der Schutzziele des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ ist nicht veranlasst, das weder V 1 noch V2 noch V 1 + V2 dessen Schutzziele beeinträchtigen können.

Dagegen steht V 3 zur Überzeugung des Luftamtes in keinerlei Zusammenhang mit V 1 und V 2. V 1 und V 2 betreffen das künftige Verhalten vom Flughafenmitarbeitern und Personen, die – ohne Passagiere zu sein – den Sicherheitsbereich des Flughafens betreten müssen. V 3 betrifft dagegen die Komforterrhöhung von im Terminal 1 abgefertigten Passagieren und Luftfahrzeugen. Unabhängig davon steht der Zeitpunkt einer Entscheidung des Luftamtes für V 3 aufgrund der im bisherigen V 3-Verfahren gewonnenen Erkenntnisse noch nicht fest, so dass eine zeitlich ungewisse gemeinsame Entscheidung über voneinander unabhängige Projekte gegen den vom Gesetzgeber im Fachplanungsrecht verankerten Beschleunigungsgrundsatz verstoßen würde.

Soweit vorgetragen wurde, dass dieses Verfahren im engen Zusammenhang mit der 3. Start- und Landebahn zu sehen sei, liegt ein solcher Zusammenhang nicht vor. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (98. ÄPFB), mit dem der Bau der 3. Start- und Landebahn fachplanungsrechtlich zugelassen wurde, ist i. Ü. bestandskräftig.

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

D Rechtsgrundlagen und Entscheidungsgründe

I Zuständigkeit des Luftamtes Südbayern

Das Luftamt Südbayern ist als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen München für diesen Bescheid nach § 10 Abs. 1 LuftVG, § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 21 Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sachlich und örtlich zuständig. Die Zuständigkeit für die Entscheidung nach § 12 Abs. 2 LuftVG ergibt sich aus § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 ZustVVerk.

II Planrechtfertigung

Das Vorhaben erfüllt das fachplanerische Erfordernis der Planrechtfertigung.

Diesem Erfordernis ist genügt, wenn für das zur Plangenehmigung nachgesuchte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, mithin also die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des zur Plangenehmigung nachgesuchten Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist.

Wie unter Ziffer C.II ausgeführt, steht die Sicherheitskontrollstelle am Haupttor unmittelbar im Zusammenhang mit der sicheren Abwicklung des Flugbetriebs bzw. steht mit den Flugbetriebszwecken in einem räumlichen Zusammenhang. Die Anpassung der Betriebsgebäude des Haupttores, so wie diese in der Antragsbegründung und dem Erläuterungsbericht beschrieben wird, erscheint erforderlich, um künftig einerseits den Anforderungen eines reibungslosen und zügigen Kontrollablaufs und andererseits den Bedürfnissen des Kontrollpersonals und der Besucher (Ausweisbeantragung und –abholung) der Kontrollstelle nachkommen zu können. Dies ist für einen planend bzw. zukunftsorientiert handelnden Flugplatzunternehmer vernünftigerweise geboten.

III Plangenehmigung

Diese Plangenehmigung beruht auf § 8 Abs. 1 Satz 5 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG.

Nach Art. 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG wird durch die Plangenehmigung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Plangenehmigung sind andere behördliche Entscheidungen nach Landes- oder Bundesrecht, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Das dabei zu beachtende materielle Recht bleibt unberührt. Ausgenommen hiervon sind lediglich die in § 9 Abs. 1 LuftVG genannten Fälle, u. a. Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts.

1 Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung

Der Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung I-02c weist den Bereich des Haupttores derzeit als örtliche Verkehrsfläche für den Straßenverkehr aus. Auf ihr sind auch Parkplätze für Kraftfahrzeuge zulässig.

Mit der Feststellung des Plans „Tektur zu Plan I-02c Neuordnung Sicherheitskontrolle Haupttor“ wird das zur Verwirklichung des Vorhabens erforderliche Recht geschaffen, dort auch Hochbauten mit dem Widmungszweck „Sonstige Flughafendienste (SF)“ zu errichten.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer Baumasse von 1.500 m³ und einer Bauhöhe von 8 m bestimmt. Die bestehenden bleibenden Bestandsgebäude des Haupttores werden in diese Baumasse mit einbezogen. Das Vorhaben fügt sich in die vorhandene Bebauung ein. Mit diesen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung ist somit gewährleistet, dass sich die Kontrollstelle Haupttor städtebaulich in die vorhandene Bebauung einfügt. Diese besteht im Norden aus bis zu 15 m hohen Gebäuden, südlich aus dem Besucherpark mit dem deutlich höheren Besucherhügel bzw. südwestlich aus einem bis zu 15 m hohen Parkhaus (noch nicht errichtet). Für die neuen Parkflächen ist keine Tektur des Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung erforderlich. Diese befinden sich auf den dort ausgewiesenen örtlichen Verkehrsfläche Straßenverkehr.

2 Verkehrsliche Belange

Verkehrliche Belange, die sich durch das Vorhaben auf das in der Straßenbaulast der Stadt Freising liegende Straßennetz auswirken können, sind nicht in abwägungserheblicher Relevanz ersichtlich. Eine nennenswerte, durch die Neuordnung der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor bewirkte Zunahme des Verkehrs in diesem Bereich ist – neben den verkehrlichen Auswirkungen der Parkpalette P 51 – nicht zu erwarten. Die in den von der Stadt Freising genannten Stellungnahmen enthaltenen verkehrlichen Gesichtspunkte, die diese im Plangenehmigungsverfahren „Parkpalette P 51“ abgegeben hat und auf die sie in diesem Verfahren nochmals Bezug nimmt, wurden bereits im 125. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 26.05.2017 (125. ÄPG), gewürdigt. Vor dem Hintergrund, dass sich der Erlass der 125. ÄPG und die Fertigung der Stellungnahme der Stadt Freising in diesem Verfahren zeitlich überschneiden haben, ist der nochmalige Hinweis auf die verkehrlichen Auswirkungen durch die Stadt Freising sachgerecht. In der 125. ÄPG wurden entsprechende, die FMG verpflichtende, verkehrliche Maßgaben festgesetzt, die den Belangen der Stadt Freising sowie denjenigen des Staatlichen Bauamtes (bezüglich der von diesem verwaltenden Staats- und Bundesstraßen) in ausreichendem Maße Genüge tun.

3 Hindernisfreiheit (§ 12 LuftVG)

Das Vorhaben liegt im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt i. S. d. § 12 Abs. 2 Satz 1 LuftVG. In diesem Bereich darf die Baugenehmigungsbehörde die Errichtung von Bauwerken nur mit Zustimmung des Luftamtes Südbayern erteilen, bzw. bedarf, wenn keine Baugenehmigung erforderlich ist, die Errichtung von Bauwerken der Genehmigung des Luftamtes Südbayern.

Nach Einschätzung der FMG sind die zu errichtenden baulichen Anlagen der Sicherheitskontrollstelle am Haupttor als einem luftrechtlich zugelassenem Flugplatz dienende Anlagen verfahrensfrei (Art. 57 Abs. 3 Satz 1 BayBO) mit der Folge, dass eine Entscheidung nach § 12 Abs. 2 Satz 4 LuftVG getroffen werden kann. Diese Einschätzung wird von der zuständigen unteren Bauaufsichtsbehörde (Große Kreisstadt Freising) geteilt.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat in einer gutachtlichen Stellungnahme (§ 31 Abs. 2 Nr. 7, Abs. 3 LuftVG) mitgeteilt, dass aus Hindernisgründen gegen das Vorhaben mit einer maximalen Höhe von 457,00 m ü. NN (8 m über Grund)

keine Einwendungen bestehen. Somit wird die Genehmigung nach § 12 Abs. 2 Satz 1 und 4 LuftVG erteilt.

4 Schutz von Luftsicherungseinrichtungen nach dem Luftverkehrsgesetz (§ 18a LuftVG)

Aussagen darüber, ob das Vorhaben u. U. Luftsicherungseinrichtungen stört (§ 18a LuftVG) sind mangels Kenntnis der zum Einsatz kommenden Oberflächenmaterialien und der Oberflächenstruktur der baulichen Anlagen am Haupttor nicht möglich. Insoweit wird der FMG empfohlen, dem Luftamt die erforderlichen Informationen nachzureichen.

5 Naturschutzrecht

Die Anordnung der landschaftspflegerischen Maßnahmen und die naturschutzfachlichen Maßgaben beruhen auf § 15 ff BNatSchG. Die in der von der FMG vorgelegten landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sowie die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen sind geeignet, die mit dem Vorhaben einhergehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen.

Entscheidungen nach § 34 BNatSchG im Zusammenhang mit dem europäischen Gebietsschutz sind nicht zu treffen. Der Standort der geplanten baulichen Anlagen an der Kontrollstelle am Haupttor ist so weit von der Grenze des hier allenfalls zu betrachtenden Europäischen Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“ entfernt (220 m nach Norden und über 1.000 m nach Süden) und können aufgrund der vorhandenen Bebauung nördlich der Nordallee vom Vogelschutzgebiet aus auch nicht – z. B. als Kulisse – wahrgenommen werden. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Schutzgebiets kann somit von vornherein ausgeschlossen werden.

Eine Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (§ 44 Abs. 1 BNatSchG) ist nach Einschätzung der UNB, der sich das Luftamt anschließt, bei Einhaltung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht zu befürchten.

6 Bodenschutz und Abfallrecht

Das Vorhaben ist mit Belangen des Bodenschutzes und dem Abfallrecht vereinbar.

Im Rahmen der Eingriffsregelung werden auch Gesichtspunkte der Flächenversiegelung abgearbeitet. Die dort festgelegten Kompensationsmaßnahmen gleichen auch Eingriffe in den Boden aus. Eine Versickerung des an den neu versiegelten Flächen anfallenden Niederschlagswassers ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Bereich des Haupttores nur bei einigen neu geschaffenen Parkflächen möglich. Die Wasserwirtschaft hat die vorgesehene Niederschlagswasserbeseitigung über vorhandene Regenwasserkanäle nicht bemängelt.

Die FMG hat auf Anforderung des Landratsamtes Freising einen Prüfbericht des TUM-ZG vorgelegt, der sich angesichts der Thematik „geogen vorhandenes Arsen“ mit chemischen Untersuchungen an Bodenproben des Oberbodens befasst. Der Prüfbericht kommt zu dem Ergebnis, dass innerhalb des Sicherheitsbereiches am Haupttor der Zuordnungswert Z 1.1 und außerhalb der Zuordnungswert Z 0 festgestellt wurde. Somit werden bei dem anfallendem Aushubmaterial keine abfallrechtlichen Tatbestände eröffnet. Das Material kann z. B. vor Ort wieder eingebaut werden.

7 Trennungsgrundsatz (§ 50 BImSchG)

Nach § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen i. S. d. Art. 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Hierauf hat das Landratsamt Freising – Immissionsschutz ausdrücklich hingewiesen.

Bei dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben (vgl. Ziffer B.II – Antragsgegenstand) handelt es sich nach Ansicht des Luftamtes Südbayern zwar um ein schutzbedürftiges Gebiet, weil es sich bei der Sicherheitskontrollstelle am Haupt-

tor um eine bauliche Anlage mit Publikumsverkehr handelt (Ziffer 2.1.2 c) des Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung des § 50 BImSchG – KAS-18), jedoch nicht um eine raumbedeutsame Maßnahme i. S. d. § 50 BImSchG. Raumbedeutsame Maßnahmen sind dadurch gekennzeichnet, dass für ihre Verwirklichung regelmäßig größere Flächen benötigt werden (Ziffer 2.1.1 a) KAS-18), was bei einer Planung, die letztendlich die Errichtung eines Gebäudes mit 250 m² Grundfläche zum Gegenstand hat, zweifelhaft erscheint.

Letztendlich kommt es auf diese Frage jedoch nicht an, da jedenfalls ausgeschlossen ist, dass sich durch schwere Unfälle in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die schutzwürdige Nutzung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auswirken können. Von den auf dem Flughafengelände liegenden Betriebsbereichen i. S. d. § 3 Abs. 5a BImSchG können auf die Vorhabensfläche keine derartigen Auswirkungen einwirken. Weitere Betriebsbereiche im näheren Umfeld der Vorhabensfläche existieren nicht.

Der sich am westlichen Ende des südlichen Bebauungsbandes befindende eigenständige Betriebsbereich „Kerosintanklager“ ist rund 2.300 m vom Haupttor entfernt, also weit mehr als der pauschale Achtungsabstand von 1.500 m.

Die sich auf dem Flughafengelände befindenden Flüssiggaslageranlagen bilden nach Ansicht des Luftamtes zum einen keinen Betriebsbereich, in dem gefährliche Stoffe in maßgeblichen Mengen gelagert werden. Zum anderen zeigt ein Vergleich mit den Kriterien des § 15 Störfall-Verordnung (Domino-Effekt), dass es aufgrund der räumlichen Lage dieser Flüssiggasanlagen auf dem Flughafengelände nicht zu einer erhöhten Wahrscheinlichkeit oder zu einer erhöhten Folgeschwere von Störfällen kommen kann.

An der Nordallee werden in einer Entfernung von rund 1.300 m zum Haupttor 42.000 kg Flüssiggas gelagert (Tank 1). Ein dort befindlicher weiterer Lagerbehälter mit 25.000 kg Fassungsvermögen wurde im April 2017 außer Betrieb genommen. Der Flüssiggaslagerbehälter am Feuerwehrübungsplatz fasst 28.000 kg Flüssiggas (Tank 2) und liegt in einer Entfernung von 1.900 m zum Haupttor. Der Abstand zwischen Tank 1 und Tank 2 beträgt rund 2.400 m. Zwischen Tank 1 und dem Kerosintanklager liegen rund 1.100 m, zwischen Tank 2 und dem Tanklager rund 2.700 m.

Aufgrund dieser Lagermengen und Entfernungen geht das Luftamt nach der Außerbetriebnahme des 25.000 kg-Lagerbehälters nicht mehr von einem Betriebsbereich (der unteren Klasse) i. S. d. § 3 Abs. 5a BImSchG und des § 2 Nr. 1 Störfall-Verordnung aus. Die relevante Mengenschwelle von 50.000 kg wäre nur unter der Voraussetzung erreicht oder überschritten, dass die Lagerkapazitäten der Tanks 1 und 2 summiert werden müssten.

Unter Heranziehung der Arbeitshilfe SFK-GS-35 „Systematisierung von Fragestellungen und Antworten zum Begriff „Betriebsbereich“ des § 3 Abs. 5a BImSchG“ der Störfallkommission ist eine solche Summation bei Berücksichtigung der örtlichen Situation jedoch nicht veranlasst. Zwar stehen beide Lageranlagen unter der Aufsicht eines Betreibers, der FMG, und befinden sich auf dem planfestgestellten Flughafengelände. Allein diese dem Fachplanungsrecht entspringende luftverkehrsrechtliche Widmung rechtfertigt jedoch nicht eine automatische Gleichsetzung des Begriffs Flughafengelände mit dem Begriff Betriebsbereich. Faktisch liegen die Tanks auf räumlich getrennten Grundstücken eines Betreibers. Zwischen Ihnen liegt nicht nur eine Entfernung von 2.400 m, sondern auch eine autobahnähnlich ausgebaute öffentliche Straße, eine Bahnlinie und ein komplettes Start- und Landebahnsystem eines Verkehrsflughafens. Die Tanks 1 und 2 stehen auch in keinerlei technischem und funktionalem Zusammenhang.

Eine Begutachtung der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 02.08.2013 im Zusammenhang mit der Zulassung von Tank 2 kommt in einem „Bericht über die Ermittlung der Reichweite von Dennoch-Szenarien für die Flüssiggasanlage am Flughafen München“ mit dem Ziel, Domino-Effekte nach § 15 Störfall-Verordnung zu beurteilen, zu dem Ergebnis, dass „nach den Arbeitshilfen des StMLU zum Vollzug der Störfall-Verordnung in Bayern angegebenen Kriterien ... aufgrund der Abstände der Anlagen mit sicherheitstechnisch relevanten Stoffpotential am Flughafen München keine Domino-Effekte zu unterstellen ... (sind)“. Betrachtet wurden Tank 1, der (nunmehr nicht mehr genutzte) 25.000 kg-Tank, das Kerosintanklager und die öffentliche Tankstelle West (AGIP). Eine gegenseitige Beeinflussung der Tanks 1 und 2 – zusätzlich unter Berücksichtigung von Kerosintanklager und öffentlicher Tankstelle – sowie damit einhergehende erhöhte Gefahrenmomente können nach dieser Untersuchung mit Sicherheit ausgeschlossen werden, so dass eine Summierung der dort gelagerten Flüssiggasmengen nicht zu einer Gefahrenerhöhung führt, die es rechtfertigt, von einem einheitlichen Betriebsbereich auszugehen.

IV Abwägung

Bei Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange kann dem Antrag der FMG mit Nebenbestimmungen und Hinweisen entsprochen werden. Die von den Fachbehörden vorgeschlagenen Nebenbestimmungen und Hinweise werden vollinhaltlich gewürdigt und – soweit fachlich veranlasst – in den verfügbaren Teil dieser Plangenehmigung übernommen und sind von der FMG verbindlich zu beachten.

Insbesondere werden die Belange des Natur- und des Immissionsschutzes nicht negativ berührt. Belange des Naturschutzes stehen dem Vorhaben nach Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde nicht entgegen. Da sich die Vorhabensfläche gänzlich auf bereits nach Luftverkehrsrecht planfestgestelltem Flughafengelände befindet und dem Anwendungsbereich des Luftverkehrsrechts unterfällt, wird auch die der Belegenheitsgemeinde zustehende Planungshoheit nicht beeinträchtigt. Die Anmerkungen der unteren Immissionsschutzbehörde werden gewürdigt und größtenteils berücksichtigt. Belange der Wasserwirtschaft und verkehrliche Belange werden ebenfalls nicht in abwägungsrelevantem Umfang berührt.

Auch werden durch die Umsetzung des Vorhabens Rechte anderer in relevanter Weise nicht berührt. Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt.

E Kosten

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

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

Die Gebühr für die Plangenehmigung bemisst sich nach Ziffer V Nr. 9 a) der Anlage Gebührenverzeichnis zu § 2 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. § 1 Abs. 2 u. § 2 Abs. 2 LuftKostV, §§ 3 u. 9 VwKostG in der bis zum 14.08.2013 geltenden Fassung.

Die Gebühr für die Genehmigung nach § 12 Abs. 2 LuftVG bemisst sich nach Ziffer V Nr. 13 der Anlage Gebührenverzeichnis zu § 2 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. § 1 Abs. 2 LuftKostV, §§ 3 u. 9 VwKostG in der bis zum 14.08.2013 geltenden Fassung.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Plangenehmigung kann Klage erhoben werden. Die Klage muss schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieser Plangenehmigung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erhoben werden. Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof auch elektronisch nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen 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 der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen 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 Rechtstreits verzögern würde und der Beteiligte die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

Der Klage sollen diese Plangenehmigung (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung) und zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen diese Plangenehmigung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen die Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach 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 Beschwerzte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt zu dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerzte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtliche Wirkungen.

Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.

Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Schrödinger
Regierungsdirektor