



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Empfangsbekanntnis
Flughafen München GmbH
Konzernereinheit Recht
Nordallee 25
85356 München-Flughafen

Bearbeitet von Herrn Schrödinger	Telefon +49 (89) 2176-2375	Zimmer 1414	E-Mail luftamt@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom 13.12.2019	Unser Geschäftszeichen 25-33-3721.1-MUC.1-18-19-140	München, 31.03.2020

**Verkehrsflughafen München;
Südliches Bebauungsband (SBB), Parkzentrum West und Mietwagenspeicher**

Anlagen:

1 Satz Planunterlagen
1 Kostenrechnung
1 Empfangsbekanntnis

- bitte ausgefüllt zurück -

Auf den Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 13.12.2019 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gemäß § 8 Abs. 1 Satz 10 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl I S. 698), zuletzt geändert durch Art. 11 des Gesetzes vom 30.11.2019 (BGBl. I S. 1942), i. V. m. Art. 74 Abs. 6 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) vom 23.12.1976, zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes vom 24.07.2018 (GVBl S. 604), zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98-1, zuletzt geändert durch Plangenehmigung vom 17.03.2020 (139. ÄPG), Az. 25-33-3721.1-MUC.1-1-20-139, folgenden

140. Änderungsbescheid – Plangenehmigung:

(140. ÄPG)

Dienstgebäude
Heißstraße 130
80797 München

Tram 20/21/29 Hochschule M.
Bus 153/154 Infanteriestr. Süd

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0

Telefax
+49 (89) 2176-2914

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

Internet
www.regierung-oberbayern.de



A Verfügender Teil

I Genehmigung des Plans

Der Plan zur Errichtung des Parkzentrums West, des Mietwagenspeichers und der erforderlichen Erschließungsmaßnahmen im südlichen Bebauungsbandes (SBB) des Flughafens München wird nach Maßgabe der zusammen mit dem Antrag eingereichten Unterlagen, nach Maßgabe der in Ziffer A.VI erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen, nach Maßgabe der in den Ziffern A.II und A.III bezeichneten Plänen, Maßnahmenblättern und Verzeichnissen sowie nach Maßgabe der in Ziffern A.IV und A.V verfügten Nebenbestimmungen und Hinweisen zugelassen.

Es werden folgende wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen erteilt:

- Bewilligung nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 14 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken von Grundwasser für den Regenwasserkanal östlich des Parkzentrums West.
(Ziffer V.6 PFB MUC)
- Beschränkte Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1 WHG, Art. 15 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser über Versickerung in das Grundwasser (Bauwasserhaltung) für die Errichtung von Kabel- und Leitungstrassen zur Erschließung des Südlichen Bebauungsbandes (Parkzentrum West und Mietwagenspeicher).
(Ziffer V.7.23 PFB MUC)
- Gehobene Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 15 WHG zum Einleiten von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser aus den Dach- und Verkehrsflächen des Parkzentrums West und des Mietwagenspeichers in den Untergrund bzw. das Grundwasser.
(Ziffer V.32 PFB MUC)

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

II 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, Maßnahmenblätter und Grunderwerbsverzeichnisse eingefügt:

- Tektur zu Plan I-02c Südliches Bebauungsband Parkzentrum West und Mietwagenspeicher vom 17.07.2019, M 1 : 5.000
- J-749 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Freisinger Moos vom 02.12.2019, M 1 : 2.000
 - Zu Plan J-749:
Maßnahmenblätter J-749-E-1 und J-749-E-2 vom 06.12.2019
- J-750 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Oberdingermoos vom 02.12.2019, M 1 : 2.000
 - Zu Plan J-750:
Maßnahmenblatt J-750-E-3 vom 06.12.2019
- J-751 Landschaftspflegerischer Begleitplan Kompensationsmaßnahmen, Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Oberdingermoos vom 02.12.2019, M 1 : 2.000
 - Zu Plan J-751:
Maßnahmenblatt J-750-E-4 vom 06.12.2019
- Grunderwerbsverzeichnis Parkzentrum West Mietwagenspeicher Gemeinde Oberding, Gemarkung Oberding, vom 05.12.2019
- Grunderwerbsverzeichnis Parkzentrum West Mietwagenspeicher Gemeinde Freising, Gemarkung Sünzhausen, vom 05.12.2019

III Änderung in Abschnitt I (Feststellung der Pläne für den Flughafen München) Ziffer D 1a/F 6.1a (Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung) PFB MUC

In Ziffer D1a/F 6.1a PFB MUC werden folgende Pläne eingefügt:

- Tektur zu Plan D1a/F 6.1a – 92b (Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser nach Fertigstellung des FGH), Südliches Baugebiet Parkzentrum West Mietwagenzentrum vom 19.11.2019, M 1 : 5.000
- Tektur zu Plan D1a/F 6.1a – 124b (Lageplan der Entwässerung), Südliches Baugebiet Parkzentrum West Mietwagenzentrum vom 18.11.2019, M 1 : 5.000.

IV Änderungen in Abschnitt IV (Auflagen, Maßgaben, Hinweise zur Planfeststellung) Ziffer 5 (Plan der baulichen Anlagen (Plan I-02)) PFB MUC

In Ziffer 5.9 wird folgende Festsetzung angefügt:

- „ – Bauflächen zwischen der Zentralallee und der Wartungsallee, westlich und östlich der Südspange des Knotens West 0 (PP und SF)
450,00 m ü. NN“

V Änderungen in Abschnitt IV (Auflagen, Maßgaben, Hinweise zur Planfeststellung) Ziffer 14 (Weitere Betriebsanlagen)

In Ziffer 14 wird folgende Ziffer 14.40 eingefügt:

- "14.40 Südliches Baugebiet (SBB) Parkzentrum West und Mietwagenspeicher
- 14.40.1 Anforderungen des Naturschutzes
- 14.40.1.1 Der Landschaftspflegerische Begleitplan „Südliches Baugebiet – Parkzentrum West und Mietwagenspeicher“ vom 26.11.2019 (LBP) ist zu beachten. Insbesondere sind die darin genannten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen umzusetzen.

- 14.40.1.2 Beginn und Ende der Maßnahmen sind der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Freising (UNB) schriftlich mitzuteilen.
- 14.40.1.3 Die Einhaltung der naturschutzrechtlichen Auflagen wie auch die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahme ist durch eine ökologische Bauleitung sicherzustellen. Der verantwortliche Bauleiter ist der UNB mindestens eine Woche vor Beginn der Bauarbeiten mit den erforderlichen Kontaktdaten schriftlich zu benennen.
- 14.40.1.4 Die Baumaßnahmen sind so naturschonend wie möglich durchzuführen. Zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen sind die einschlägigen Vorschriften der DIN 18920 zu beachten. Insbesondere sind baubedingte Beeinträchtigungen wie Abgrabungen, Ablagerungen, Aufschüttungen, Bodenverdichtungen, das Befahren mit Baustellenfahrzeugen etc. im Bereich von Gehölzen zuzüglich eines Schutzstreifens von mindestens 1,50 m zu unterlassen. Ebenso sind die einschlägigen Vorschriften in der Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP4) zu beachten.
- Der in Anlage 4 des LBP (Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan) dargestellte, zu erhaltende Baumbestand ist vor Beeinträchtigungen zu schützen.
- 14.40.1.5 Baumfällungen sind außerhalb der Brutzeiten europarechtlich geschützter Vogelarten durchzuführen, d. h. nur im Zeitraum von Oktober bis Februar.
- 14.40.1.6 Die Baufeldfreimachung ist außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten von Flussregenpfeifer und Rebhuhn durchzuführen, d. h. nicht im Zeitraum von Ende April bis Mitte Juli.
- 14.40.1.7 An der Nordseite des Baufelds sind ein stabiler Bauzaun sowie ein Reptilienschutzzaun zu errichten.

- 14.40.1.8 Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen (Baustellenzufahrten, Baustelleneinrichtungsflächen) sind ebenso wie nicht mehr benötigte Zufahrten in der nächsten Vegetationsperiode nach Bauende mindestens wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen. Als ursprünglicher Zustand gelten die Vegetationseinheiten gemäß Anlage 4 des LBP (Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan). Die Begrünung hat mit einer standortgerechten Saatgutmischung zu erfolgen.
- 14.40.1.9 Auf den verwendeten Flächen dürfen sich keine nitrophilen Hochstaudenfluren (z. B. Brennessel, *Urtica dioica*) oder Vegetationsbestände mit Neophyten wie z. B. *Solidago gigantea* und *S. canadensis* entwickeln.
- Eventuell aufkommenden Neophyten oder sonstigen Entwicklungen, die den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege entgegenstehen, ist durch geeignete Maßnahmen für einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren nach Ende der Bauarbeiten entgegen zu wirken. Entsprechende weitergehende Auflagen bleiben vorbehalten.
- 14.40.1.10 Vorgesehene Baumpflanzungen sind mit standortheimischen Laubbäumen der I. oder II. Wuchsklasse (Qualität: mind. HSt, 3xv, StU 12-14 cm) durchzuführen.
- Die Neupflanzungen sind spätestens in der Pflanzperiode durchzuführen, die der Fertigstellung des Bauvorhabens folgt.
- Die Bäume sind bis zur Bestandssicherung ordnungsgemäß zu pflegen. Ausfälle sind umgehend nachzupflanzen.
- 14.40.1.11 Die Kompensationsflächen sind entsprechend dem für sie festgelegten Entwicklungsziel (artenreiche Magerwiese bzw. Feuchtwald) zu entwickeln und für einen Zeitraum von 25 Jahren ab Herstellung zu pflegen. Hierfür gelten die Vorgaben aus Ziffer 4.2 des LBP, der festgestellten Pläne J-749, -750, -751 und der dazu gehörenden Maßnahmenblätter.

Hinweise:

Aufgrund des Eschentriebsterbens sind bei der Maßnahme J-750-E-3 ggf. ausgefallene Eschen nicht zu ersetzen.

Wünschenswert wäre darüber hinaus eine faunistische Untersuchung der Flächen, um die Pflegemaßnahmen darauf abstimmen zu können.

- 14.40.1.12 Maßnahmen für den Idas-Bläuling
- 14.40.1.12.1 Die vorgesehenen Maßnahmen für den Idas-Bläuling sind entsprechend der Anlage 10 des LBP (Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen Idas-Bläuling, Idas-Maßnahme A 5) und der Anlage 11 Maßnahmenblatt A-5 des LBP (Maßnahme A-5) herzustellen und zu pflegen.
- 14.40.1.12.2 Die Fertigstellung der Maßnahme A-5 ist der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern (HNB) – naturschutz@reg-ob.bayern.de – mitzuteilen.
- 14.40.1.12.3 Im 3. Und im 5. Jahr nach Herstellung der Maßnahme A-5 ist eine Erfolgskontrolle für den Idas-Bläuling durchzuführen. Die FMG hat darüber einen kurzen schriftlichen Bericht zu verfassen, der zum 01.12. des jeweiligen Jahres der HNB zu übermitteln ist.
- 14.40.1.13 Nach der Durchführung der Pflanzungen und Ansaaten ist ein gemeinsamer Abnahmetermin mit einem Vertreter der jeweils örtlich zuständigen UNB durchzuführen.
- 14.40.1.14 Weitergehende Auflagen, die sich insbesondere aufgrund einer etwaigen negativen Entwicklung der Kompensationsflächen oder aus Gründen des Artenschutzes ergeben, bleiben vorbehalten.
- 14.40.2 Nebenbestimmungen Hinweise zu §§ 12 und 18a LuftVG
- 14.40.2.1 Im Baugenehmigungsverfahren bzw. im Vorfeld der Errichtung verfahrensfreier baulicher Anlagen ist das Luftamt Südbayern zwecks Prüfung der Hindernisfreiheit (§ 12

- LuftVG) bzw. zwecks Unterrichtung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (§ 18a LuftVG) zu beteiligen.
- 14.40.2.2 Bei der Errichtung der Bauwerke eventuell zum Einsatz kommende Baugeräte, insbesondere Kräne, ist das Luftamt Südbayern zwecks Prüfung der Hindernisfreiheit (§ 12 LuftVG) zu beteiligen.
- 14.40.2.3 Die FMG hat der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Aktualisierung der veröffentlichten Flugplatzkarte rechtzeitig einen entsprechend geänderten Flugplatzkartenentwurf zu übermitteln
- 14.40.3 Anforderungen des Immissionsschutzes
- 14.40.3.1 Das Vorhaben ist entsprechend den Beurteilungsgrundlagen der schalltechnischen Untersuchung der Firma OBERMEYER Planen + BERATEN GmbH vom 19.09.2019 zu errichten und zu betreiben. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn diese die berechneten Beurteilungspegel nicht weiter erhöhen bzw. wenn diese nicht als relevant anzusehen sind. Ggf. ist der schalltechnische Nachweis der neuen Situation anzupassen.
- 14.40.3.2 Während der Bauphase sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um staubförmige Emissionen zu vermeiden (z. B. Befeuchtung staubender Güter, Minimierung der Abkip- und Abwurfhöhe der LKW).
- 14.40.3.3 Die Dieselmotoren von eingesetzten Maschinen und Geräten müssen den Anforderungen der 28. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entsprechen.
- 14.40.4 Hinweise zum Bodenschutz
- 14.40.4.1 Sollten im Rahmen von anstehenden Bodenuntersuchungen Bodenverunreinigungen oder Altlasten festgestellt werden, so ist unverzüglich das Landratsamt Freising – Sachgebiet 41 Umweltschutz, Abfall zu verständigen.
- 14.40.4.2 Da das Flughafenareal zu den Flächen im Landkreis Freising zählt, auf denen geogen erhöhte Arsenwerte vor-

kommen können, wird darauf hingewiesen, dass die Handlungshilfe des Landesamtes für Umwelt zum Umgang mit geogen arsenbelasteten Böden (August 2014) zu beachten und umzusetzen, sowie ein Bodenmanagementkonzept zu erstellen ist.

- 14.40.5 Hinweise zum Abfallrecht
- 14.40.5.1 Die Entstehung von Abfall ist zu vermeiden. Die Verwertung von Abfällen hat ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Die Verwertung von Abfall hat Vorrang vor dessen Beseitigung. Die Beseitigung von Abfällen darf das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigen.
- 14.40.5.2 Sollten im Rahmen des Bodenaushubs Verunreinigungen (z. B. Bauschutt, Hausmüll) oder sonstige Hinweise (z. B. geruchliche / visuelle Auffälligkeiten) festgestellt werden, ist unverzüglich das Landratsamt Freising – Sachgebiet 41 Umweltschutz, Abfall - zu verständigen.“

VI Änderungen in Ziffer V. (Wasserrechtliche Erlaubnisse sowie Bewilligungen und Genehmigungen nach VGS bzw. Art. 41 c BayWG a. F. / § 58 WHG mit Auflagen) PFB MUC

1 Änderungen in Ziffer V.6 (Bewilligung nach § 8 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke)

In der Tabelle in Ziffer V.6.1.1 (Liste der Bauwerke in grundwasserführenden Schichten) wird folgende Zeile angefügt:

Nr.	Bauwerk	Beschluss	Plan
111	Südliches Bebauungsband (SBB) Parkzentrum West und Mietwagenspeicher	140. ÄPG 31.03.2020	Tektur zu Plan D1a/F 6.1a – 92b Südliches Bebauungsband Parkzentrum West und Mietwagenspeicher vom 19.11.2019, M 1 : 5.000

2 Einfügung einer Ziffer 7.23 in Ziffer V.7 (Beschränkte Erlaubnisse nach § 7 WHG, Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser in das Grundwasser und in oberirdische Gewässer)

In Abschnitt V.7 wird folgende Ziffer V.7.23 eingefügt:

"7.23 Beschränkte Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1 WHG, Art. 15 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser über Versickerung in das Grundwasser (Bauwasserhaltung) für die Errichtung von Kabel- und Leitungstrassen zur Erschließung des Südlichen Bebauungsbandes (Parkzentrum West und Mietwagenspeicher).

Der beschränkten Erlaubnis liegen folgende Unterlagen zu Grunde:

- Antrag vom 13.12.2019
- Vorhabenbeschreibung – Erläuterung und Begründung vom 26.09.2019
- Tektur zu Plan D1a/F6.1a-92b Südliches Bebauungsband Parkzentrum West und Mietwagenspeicher vom 19.11.2019
- Unterlagen nach WPBV für den Wasserrechtsantrag (Bauwasserhaltung) von GAUFF GmbH & Co. Engineering KG und act-consult AG, vom 14.12.2018

Hinweis:

Es gilt die allgemeine Befristung zum 31.12.2030 (Ziffer V. Satz 2)

- 7.23.1 Beginn und Beendigung der Bauwasserhaltung ist dem Wasserwirtschaftsamt mitzuteilen. Ein verantwortlicher Bauleiter oder Koordinator ist zu benennen.
- 7.23.2 Die Bauwasserhaltung ist auf den zur Durchführung der Baumaßnahme unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass qualitative und quantitative Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser minimiert werden.
- 7.23.3 Für die Dauer der Wasserhaltungsmaßnahmen wird ein maximales Entnahmenvolumen von 3.000.000 m³ bei einer maximalen Förderleistung von 200 l/s festgesetzt.

- 7.23.4 Die Versickerungen sind so zu betreiben, dass das Defizit im Grundwasserhaushalt, verursacht durch die Bauwasserhaltung, ausgeglichen wird. Die Forderung nach weiteren Versickermöglichkeiten (Rigolen, Mulden, Schächten) bleibt vorbehalten.
- 7.23.5 Eine Ableitung überschüssigen Bauwassers in Oberflächengewässer (Notüberlauf) bedarf einer wasserrechtlichen Erlaubnis.
- 7.23.6 Zur quantitativen Beweissicherung sind an ausgewählten Messstellen während der Bauwasserhaltung sowie eine Woche davor und danach die Grundwasserstände täglich, möglichst kontinuierlich über Datenlogger zu erfassen: 3714Q, 3748Q, 5288Q, (Zustrom), 3015Q, 3782Q, 5409Q (Abstrom). Die Ergebnisse dieser Überwachungen sind innerhalb einer Woche dem Wasserwirtschaftsamt mitzuteilen. Die Daten sind als Excel-Datei oder Access-Datenbank aufzubereiten und dem Wasserwirtschaftsamt zu übermitteln.
- 7.23.7 Von dem zur Wasserhaltung geförderten Grundwasser sind täglich jeweils pH-Wert, Menge, Förderzeit und Förderstelle zu registrieren und aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind auf der Baustelle zur Einsichtnahme aufzulegen. Weiterhin sind sie dem Wasserwirtschaftsamt wöchentlich zu übersenden.
- 7.23.8 Sind trotz Einhaltung der Rahmenbedingungen Auswirkungen der Bauwasserhaltung und Wiederversickerung außerhalb des Flughafens (z.B. Anomalien bei Beweissicherung) bzw. Auswirkungen auf Dritte erkennbar, bleiben Maßnahmen, um dem entgegenzuwirken, vorbehalten.
- 7.23.9 Dem Wasserwirtschaftsamt ist ein Abschlussbericht zur Wasserhaltung vorzulegen, in dem die Bau- und Wasserhaltungsmaßnahmen beschrieben, erläutert und anhand der Untersuchungen entsprechend des Beweissicherungskonzeptes sowie der Auswertung von Ganglinien, Grundwassergleichenplänen u.a. bewertet werden.
- 7.23.10 Beim Erstellen von Grundwassermessstellen sind die Vorgaben gemäß Ziffer IV.9.2.7 PFB MUC einzuhalten.

- 7.23.11 Die Einrichtungen der Baustelle sind so anzuordnen, dass davon keine Gefährdung für ein Oberflächengewässer oder das Grundwasser ausgehen kann.
- 7.23.12 Die Entnahmestellen sind so auszuführen und abzusichern, dass zu keiner Zeit wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser gelangen können.
- 7.23.13 Die Einleitung von Abwässern aller Art, sowie das Einbringen von Stoffen, die geeignet sind, eine schädliche Verunreinigung des Wassers herbeizuführen, ist untersagt. Das eingeleitete Bauwasser muss einen pH-Wert zwischen 7 und 8,5 aufweisen und darf eine Chromatkonzentration von 10 µg/l nicht überschreiten. Bauwasser, das aufgrund seiner Berührung mit Beton, Injektionssuspensionen oder anderen Stoffen diese Werte nicht einhält, ist vor seiner Ableitung so zu behandeln, dass o.g. Werte (pH-Wert, Chromat) eingehalten werden. Bei der Verwendung von Chromat reduzierten Zementen gilt der Wert für Chromat als eingehalten.
- 7.23.14 Beton, Injektionssuspensionen oder andere Stoffe, die beim Einbau mit Grundwasser in Berührung kommen, dürfen keine wassergefährdenden und organischen Zusatzmittel enthalten. Während der Baumaßnahmen müssen die eingesetzten Stoffe einer regelmäßigen Qualitätssicherung unterliegen. Für Beton, Injektionssuspensionen oder andere zementhaltige Suspensionen, die im Grundwasser abbinden, sind nur chromatreduzierte Zemente einzusetzen.
- 7.23.15 Bei allen Einleitungen ist sicherzustellen, dass sie nur in einem Umfang erfolgen, der außerhalb des Flughafenbereiches keine nachteiligen Auswirkungen für Dritte hervorruft. Hierzu ist eine entsprechende Beweissicherung erforderlich.
- 7.23.16 Die Haftung des Unternehmers für Schäden, die Dritten im Zusammenhang mit den Grundwasserabsenkungen, Einleitungen sowie dem Grundwasseraufstau bzw. den Grundwasserabsenkungen entstehen sollten, richtet sich nach den jeweiligen gesetzlichen Vorschriften.

7.23.17 Der Unternehmer hat den Bediensteten der Gewässeraufsichtsbehörden jederzeit den Zutritt zur Baustelle und deren Anlagen zu gewährleisten.“

3 Anfügung einer Ziffer V.32

Es wird folgende Ziffer V.32 angefügt:

"32 Gehobene Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 15 WHG zum Einleiten von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser aus den Dach- und Verkehrsflächen des Parkzentrums West und des Mietwagenspeichers in den Untergrund bzw. das Grundwasser

32.1 Der FMG wird zur Benutzung des Grundwassers durch Einleiten von nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswasser aus den Dach- und Verkehrsflächen des Parkzentrums West und des Mietwagenspeichers im Südlichen Bebauungsband in den Untergrund bzw. das Grundwasser die gehobene wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1 und § 15 WHG erteilt.

32.2 Der Erlaubnis liegen folgende Unterlagen zugrunde:

- Antrag vom 13.12.2019
- Vorhabenbeschreibung – Erläuterung und Begründung vom 26.09.2019
- Übersichtslageplan
- Erläuterungsbericht Entwässerung, Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG vom 29.01.2019
- Kanalnetzberechnung Südliches Bebauungsband SBB, Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG, Oktober 2018
- Tektur zu Plan D1a/F6.1a-124b Südliches Bebauungsband Parkzentrum West und Mietwagenspeicher vom 18.22.2019
- Angaben zum MHW aus Lageplan Beweissicherung, Anlage 2 der Unterlagen nach WPBV für den Wasserrechtsantrag (Bauwasserhaltung) der GAUFF GmbH & Co. Engineering KG und act-consult AG, vom 14.12.2018

- 32.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen
- 32.3.1 Das Vorhaben ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechend den vorgelegten Unterlagen auszuführen.
- 32.3.2 Die Sohlen der Entwässerungsmulden und Rigolen müssen mindestens 1 m oberhalb des mittleren Grundwasserhochstandes liegen.
- 32.3.3 Die Versickerungsanlagen dürfen nur in verunreinigungsfreiem Boden, anstehend bis zum Grundwasserleiter, errichtet werden. In Bereichen mit belasteten, anthropogenen Auffüllungen (z. B. Altverfüllungen) und belasteten Böden ist die Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser unzulässig.
- 32.3.4 Im Bereich von Versickerungseinrichtungen und deren Sickerwege dürfen keine Recyclingbaustoffe eingebaut werden.
- 32.3.5 Sämtliche Entwässerungseinrichtungen sind gemäß Art. 61 BayWG von einem privaten Sachverständigen (PSW) nach Art. 65 BayWG abzunehmen. Durch Vorlage des Berichtes muss bestätigt werden, dass die Baumaßnahmen, bezüglich der Niederschlagswasserbeseitigung, entsprechend dem Bescheid und den geprüften Plänen ausgeführt wurden. Etwaige Abweichungen sind in dem Bericht zu dokumentieren.

Insbesondere ist nachzuweisen, dass der unter Ziffer 32.3.2 festgelegte Abstand zwischen den Sohlen der Entwässerungsmulden und Rigolen und den mittleren Grundwasserhochstand mindestens 1 m beträgt. Entsprechende Ausführungspläne sind mit dem Abnahmebericht vorzulegen.

Hinweise:

Bei Anlagen oder Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich und für die Funktion der Anlage von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist der PSW so rechtzeitig zu beauftragen, dass durch die Durchführung einer Teilabnahme eine ordnungsgemäße Abnahme nach Art. 61 BayWG erreicht werden kann. Eine Liste der privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft (PSW) kann über das Internet (www.bayern.de/lfu) bezogen werden.

- 32.3.6 Die Bestätigung des Sachverständigen ist spätestens 4 Wochen nach Fertigstellung der Entwässerungseinrichtungen dem Wasserwirtschaftsamt München vorzulegen.
- 32.3.7 Es darf den Versickerungsanlagen nur gesammeltes Niederschlagswasser zugeleitet werden, das nicht durch sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändert wurde oder behandlungsbedürftig ist.
- 32.3.8 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, ist unverzüglich das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem Landratsamt Freising (Wasserbehörde) durchgeführt werden.
- 32.3.9 Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtungen zu gewährleisten.
- 32.3.10 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse und insbesondere zum Schutz des Grundwassers als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.
- 32.4 Hinweise
- 32.4.1 Sollten unbeschichtete, kupfer-, zink- oder bleigedeckte Dachflächen zur Ausführung kommen, sind u. U. zusätzliche Behandlungsmaßnahmen für das zu versickernde Regenwasser und eine Neubemessung der Versickerungsanlagen vorzunehmen.
- 32.4.2 Es wird darauf hingewiesen, dass der Betreiber der Versickerungsanlage im Falle eines Versagens der Versickeranlage (z.B. bei höheren Niederschlägen, Zusetzen der Anlage usw.) eine schadlose Ableitung des Niederschlagswassers zu gewährleisten hat.
- 32.4.3 Für Schäden jeder Art, die Dritten im Zusammenhang mit den Entwässerungseinrichtungen entstehen sollten, haftet die FMG.“

VII Kostenentscheidung

Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.

Für diese Plangenehmigung wird eine Gebühr i. H. v. 17.600,-- € festgesetzt.

An Auslagen werden 1.212,-- € festgesetzt.

(Gesamtkosten: 18.812,-- €).

B Sachverhalt

I Ausgangssituation

1 Passagier- und Mitarbeiterparken

Am Flughafen München werden aktuell jährlich über 46 Mio. Passagiere abgefertigt. Für Passagiere und Mitarbeiter werden auf dem Flughafengelände insgesamt ca. 33.000 beschränkte Stellplätze unterschiedlicher Qualität in unterschiedlichen Lagen vorgehalten. Die Stellplätze konzentrieren sich derzeit auf die Zentrale Zone mit den Terminals 1 und 2 sowie auf den westlichen Bereich des Flughafens. Die großen Parkplätze P41 Nord und Süd an der Nordallee mit ca. 4.000 Stellplätzen dienen hauptsächlich dem preiswerten Urlauberparken und sind mit der MVV-Buslinie 635 und den S-Bahnen an die Terminals angeschlossen. In der Zentralen Zone befinden sich Parkhäuser und Tiefgaragen mit ca. 20.000 Stellplätzen. Die terminalnahen Stellplätze sind hochpreisiger als die Urlauberparkplätze und werden hauptsächlich von Geschäftsreisenden genutzt. Die restlichen Stellplätze verteilen sich auf das übrige Flughafengelände.

2 Umgang mit Mietfahrzeugen am Flughafen München

Beim Umgang mit Mietfahrzeugen sind grundsätzlich zwei Prozesse voneinander zu unterscheiden:

In der Zentralen Zone, die von Flugpassagieren fußläufig erreicht werden kann, werden die Mietfahrzeuge für die Kunden bereitgestellt. Hier findet auch die Rücknahme der Mietfahrzeuge von den Kunden und die Aufbereitung der Fahrzeuge inkl. Außen- und Innenreinigung sowie die Betankung statt. Diese Prozesse finden in den Parkhäusern P5 und P6 (Mietwagencenter) nahe der Terminals statt.

Da im Mietwagencenter nicht alle am Flughafen München bereitzustellenden und zurückgegebenen Mietfahrzeuge geparkt werden können, wurden bisher im Südlichen Bausband (SBB) ca. 1.100 Stellplätze auf dem P79 und ca. 900 Stellplätze auf dem danebenliegenden P78 als Mietwagenspeicher für Mietfahrzeuge genutzt. Diese Nutzung umfasste die Ein- und Aussteuerung von Neufahrzeugen, von Gebrauchtfahrzeugen und von beschädigten Fahrzeugen. Aus dem Mietwagencenter in der Zentralen Zone wurden Mietfahrzeuge vorwiegend an Wochen-

enden aus Platzgründen in den Mietwagenspeicher ausgelagert. Die Anlieferung von Neufahrzeugen und die Abholung von Gebrauchtfahrzeugen zum Mietwagenspeicher erfolgt in der Regel durch Fahrzeugtransporter, die bis zu zehn Pkw aufladen können. Der Transport zwischen dem Mietwagenspeicher und dem Mietwagencenter in der Zentrale Zone erfolgt auf Achse, d.h. einzelne Fahrzeuge werden direkt vom Mietwagenspeicher ins Mietwagencenter und zurückgefahren.

II Antrag und Antragsbegründung

1 Plangenehmigung nach § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG zu i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG

Mit Schreiben vom 13.12.2019 hat die FMG beantragt, den Plan zur Errichtung des Parkzentrums West, des Mietwagenspeichers und der erforderlichen Erschließungsmaßnahmen im SBB nach § 8 Abs. 1 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG zu genehmigen und gem. § 9 Abs. 1 LuftVG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG über die folgenden Anträge nach Wasserrecht zu entscheiden:

- Bewilligung nach §§ 8, 9 Abs. 2 Nr. 1, 10 und 19 WHG für das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser für den Regenwasserkanal östlich des Parkzentrums West.
- gehobene Erlaubnis nach §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 und 15 WHG für die Versickerung des von den Dachflächen des Parkzentrums West und des Mietwagenspeichers sowie von der Ladezone des Mietwagenspeichers abfließenden Niederschlagswassers in das Grundwasser.
- beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8, 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5, 10 WHG und Art. 15 BayWG zum Entnahmen und Zutagefördern von Grundwasser und dessen Wiederversickerung im Rahmen der Bauwasserhaltungsmaßnahmen zum Bau der neuen Kabeltrassen für Mittelspannung, der Löschwasserleitungen, der Schmutzwasserleitungen sowie der Regenwasserkanäle.

Zur Umsetzung ihres Vorhabens hat die FMG folgende Pläne, Maßnahmenblätter und Verzeichnisse zur Feststellung vorgelegt:

- Plan Tektur zum Plan der baulichen Anlagen
- Plan Tektur zum Lageplan der Entwässerung
- Plan Tektur zum Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser

- Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen Freisinger Moos und Oberdingermoos einschließlich der dazugehörigen Maßnahmenblätter und Grunderwerbsverzeichnisse

Zusammen mit dem Antrag vom 13.12.2019 wurden darüber hinaus folgende Pläne und Unterlagen (Anlagen) vorgelegt:

- Vorhabenbeschreibung - Erläuterung und Begründung, Flughafen München GmbH, vom 26.09.2019
- Übersichtslageplan Südliches Bebauungsband (SBB) Parkzentrum West und Mietwagenspeicher, M 1 : 2.000, Flughafen München GmbH
- Lageplan Eingriffsflächen, M 1 : 1.000, Flughafen München GmbH, vom 13.07.2019
- Unterlagen zum europäischen Gebiets- und Artenschutz, Planungsbüro für angewandten Naturschutz PAN GmbH, vom 09.12.2019
- Fachbericht Fauna, Planungsbüro für angewandten Naturschutz PAN GmbH, vom 09.12.2019
- Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 UVPG. Planungsbüro für angewandten Naturschutz PAN GmbH, vom 09.12.2019
- Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht mit 12 Anlagen, Grünplan GmbH, vom 26.11.2019
- Unterlagen nach WPBV für den Wasserrechtsantrag (Bauwerke im Grundwasser), DHI WASY GmbH, vom 30.11.2018
- Unterlagen nach WPBV für den Wasserrechtsantrag (Bauwasserhaltung) von GAUFF GmbH & Co. Engineering KG und act-consult AG, vom 14.12.2018
- Erläuterung der Entwässerung, Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG, vom 29.01.2019
- Schalltechnische Untersuchung, Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 19.09.2019
- Lufthygienische Untersuchung, Müller-BBM GmbH, vom 06.12.2019
- Grundlagendaten/Verkehrsdaten, Projekte - Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik Auerbach mbH, vom 03.09.2019
- Verkehrsbelastung 2030 – Planfall und Nullfall, Flughafen München GmbH, vom 09.10.2019
- Leistungsfähigkeitsbetrachtungen Südliches Bebauungsband – SBB Parkzentrum West und Mietwagenspeicher, Projekta – Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik Auerbach mbH, vom 04.04.2019
- Ergänzende Stellungnahme zur „Fortschreibung der Verkehrstechnische Untersuchung von Knotenpunkten zur Neuordnung der Bebauungsstruktur nördlich und südlich der Nordallee" vom 10.01.2018, Projekta – Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik Auerbach mbH, vom 12.12.2019

Verfahrensgegenstände dieser Plangenehmigung sind im Einzelnen:

- Zulassung einer Hochbaufläche für die bauliche Art der Nutzung Parkpaletten „PP“ zwischen der Zentralallee bzw. den Bahnanlagen und der Wartungsallee gleich östlich der Verbindungsspanne des Knotens West 0 zur Wartungsallee, auf der eine oder mehrere Parkpaletten errichtet werden sollen. Die zulässige maximale Baumasse beträgt 660.000 m³. Die zulässige maximale Höhe der Gebäude beträgt – bezogen auf die Bezugshöhenlage 450 m üNN – 27 m. Für den nördlichen Teil der Hochbaufläche beträgt die zulässige Gebäudehöhe lediglich 15 m.
- Zulassung einer Hochbaufläche für die bauliche Art der Nutzung sonstige Flughafendienste „SF“ zwischen der Zentralallee bzw. den Bahnanlagen und der Wartungsallee gleich westlich der Verbindungsspanne des Knotens West 0 zur Wartungsallee, auf der ein Mietwagenspeicher errichtet werden soll. Die zulässige maximale Baumasse beträgt 350.000 m³. Die zulässige maximale Höhe der Gebäude beträgt – bezogen auf die Bezugshöhenlage 450 m üNN – 27 m.
- Erschließungsmaßnahmen bestehend aus Aus- bzw. Neubau des bestehenden Straßen- und Leitungsnetzes südlich der Zentralallee.
- Die Erlaubnisse bzw. Bewilligungen für die wasserrechtlichen Benutzungstatbestände „Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser für den Regenwasserkanal östlich des Parkzentrums West“, „Bauwasserhaltungsmaßnahmen“ und „Versickerung des Niederschlagswassers von den Dachflächen des Parkzentrums West und des Mietwagenspeichers sowie von der Ladezone des Mietwagenspeichers“.
- Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan.

C Verfahren

I Zuständigkeit des Luftamtes Südbayern

Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern (künftig bezeichnet als Luftamt) ist als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen München für diesen Bescheid nach § 10 Abs. 1 LuftVG, § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 21 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sachlich und nach Art. 3 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BayVwVfG örtlich zuständig. Die sachliche Zuständigkeit für die Bewilligung sowie für die beschränkte und gehobene Erlaubnis nach dem Wasserhaushaltsgesetz ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WHG.

II Entscheidung im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens

Das Luftamt kann nach pflichtgemäßer Ermessensausübung (Art. 40 BayVwVfG) über den Antrag nach § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens entscheiden.

Es liegt ein Antragsgegenstand vor, der in den Anwendungsbereich des Luftverkehrsgesetzes fällt. Die auf den verfahrensgegenständlichen Hochbauflächen „PP“ und „SF“ fachplanungsrechtlich zugelassenen Hochbauten einschließlich Widmungszweck können grundsätzlich Bestandteil einer Flughafenanlage sein (vgl. auch die Ausführungen zur Planrechtfertigung, Ziffer D.I.1).

Rechtsvorschriften außerhalb des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes sehen 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 § 18 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erforderlich, weil das Vorhaben nicht uvp-pflichtig ist. Es handelt sich nicht um ein Vorhaben, das die Tatbestandsmerkmale eines in Anlage 1 zum UVPG (Liste „uvp-pflichtige Vorhaben“) genannten Vorhabens aufweist.

Das Vorhaben entspricht keinem der in Nr. 18 Anlage 1 zum UVPG aufgelisteten Bauvorhaben. Insbesondere liegt kein Fall der Nr. 18.4 Anlage 1 zum UVPG (Bau eines Parkplatzes) vor, weil es sich bei der betroffenen Fläche um bereits planfestgestelltes Flughafengelände handelt und somit kein Außenbereich i. S. d. § 35 BauGB vorliegt. 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 (§§ 6 ff UVPG) von Flugbetriebsanlagen, die in diesem Anhang 14 genannt bzw. behandelt werden, zu einer UVP-Pflicht führen. Dies ist bei den verfahrensgegenständlichen Bauflächen für Gebäude mit den sich aus den Antragsunterlagen zu entnehmenden Widmungszwecken 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 Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Zum einen handelt es sich bei Hochbauten mit dem fachplanungsrechtlich zugelassenen Widmungszwecken „PP“ und „SF“ nicht um solche, die dazu bestimmt oder geeignet sind, Auswirkungen auf die flugbetrieblichen Aktivitäten des Flugplatzes und den Luftverkehr zu haben, und dadurch den Flughafen selbst in einem anderen Licht erscheinen lassen. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass die Funktion „Mietwagenspeicher“ auf dem Gelände des Flughafens München nicht neu ist, weil diese Funktion bisher durch ebenerdige Parkplätze – zuletzt auch in unmittelbarer Nähe im SBB – erfüllt wurde. Auch das Parkzentrum West hat seine „Vorgänger“ in hauptsächlich ebenerdigen Parkplätzen im NBB und SBB. Ebenso hat eine Vorprüfung nach Nr. 13.3.2 Anlage 1 zum UVPG (Grundwasserentnahme) ergeben, dass die bauzeitlichen Bauwasserhaltungsmaßnahmen keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen haben können. Das im Rahmen der Bauwasserhaltung entnommene Grundwasser wird in der Nähe der Entnahmestellen wieder dem Grundwasser zugeführt.

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.III.

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 planfestgestelltem Flughafengelände und befinden sich im Eigentum der FMG. Auch die Flächen für die naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen befinden sich im Eigentum der FMG. Die Belegenheitsgemeinde Hallbergmoos sieht selbst keine Interessenkollision (vgl. Ziffer C.III).

Die formellen tatbestandlichen Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 6 Satz 1 BayVwVfG liegen somit vor. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens hatte das Luftamt 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 das Luftamt und zu einer relevanten Verbesserung von Rechtsschutzmöglichkeiten führen würde.

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

III **Beteiligte Stellen**

Das Luftamt hat zu dem Antrag folgende Stellen (Träger öffentlicher Belange) gehört:

- Gemeinde Hallbergmoos
- Große Kreisstadt Freising
- Landratsamt Freising
- Landratsamt Erding – Untere Naturschutzbehörde
- Wasserwirtschaftsamt München
- Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Die **Gemeinde Hallbergmoos** hat mitgeteilt, dass keine Stellungnahme abgegeben werde, da Interessen der Gemeinde durch die Planung nicht berührt würden.

Die **Große Kreisstadt Freising** teilt, auch wenn sich die Hochbauflächen nicht auf dem Gebiet der Stadt befänden, im Hinblick auf ihre kommunale Planungshoheit mit, dass sie Bedenken im Hinblick auf die fachplanerischen Gesichtspunkte

„Widmungszweck „SF“ für den Mietwagenspeicher“, „Folgenutzung der frei werdenden Parkflächen“, „maximal zulässige Höhenentwicklung bis zu 27 m“, „Stellplatzbedarf“ und „präjudizierende Wirkung für das ebenfalls anhängige, noch nicht verbeschiedene Plangenehmigungsverfahren „Neue Konzernzentrale““ habe. Zu verkehrlichen Belangen wird bemängelt, dass zu deren Beurteilung von der FMG der unzutreffende Prognosehorizont gewählt worden sei. Zu Belangen des Immissions- und Naturschutzes würden Belange der Stadt Freising nicht berührt. Durch die auf Freisinger Flur gelegenen Ausgleichsflächen seien Belange der Stadt nicht betroffen.

Seitens des **Immissionsschutzes, des Wasserrechts, der Wasserwirtschaft, des Altlasten- und Bodenschutzrechts, des Abfallrechts und des Naturschutzes am Landratsamt Freising** besteht mit dem Vorhaben Einverständnis, wenn im Einzelnen genannte, die FMG verpflichtende, Maßgaben festgesetzt bzw. Hinweise gegeben werden. Seitens der **Straßenbaubehörde am Landratsamt Freising** wird Klärungsbedarf dahingehend geltend gemacht, inwieweit durch das Vorhaben die Kreisstraße FS 44 betroffen sein könnte.

Soweit naturschutzfachliche Ausgleichsflächen auf dem Gebiet des Landkreises Erding liegen, hat die **Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Erding** gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising das fachliche Einverständnis mitgeteilt.

Die **Höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern (HNB)** führt zum Gebietsschutz aus, dass aufgrund der Lage der Vorhabensfläche Negativeffekte durch den Bau und den Betrieb der Stellplätze auf das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ nicht zu erwarten seien. Zum Artenschutz werden Ausführungen zu den Arten Flussregenpfeifer, Rebhuhn, Wachtelkönig, Fledermäuse und Zauneidechse gemacht. Für die betrachteten Arten bzw. Artengruppen sei die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände unter Berücksichtigung der im LBP genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht zu erwarten. Für den Idas-Bläuling sei vorhabensbedingt von einem dauerhaften Lebensraumverlust aufgrund von Überbauung auszugehen. Die für diese Art gedachte Maßnahmenfläche A-5 sei grundsätzlich geeignet, diesen Lebensraumverlust zu kompensieren.

Zu den beantragten wasserrechtlichen Erlaubnissen und Bewilligungen (vgl. Ziffer A.II.1) führt das **Wasserwirtschaftsamt München (WWA)** jeweils aus, dass in-

soweit wasserrechtliche Benutzungstatbestände vorliegen würden. Versagungsgründe, die eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit oder der Rechte Dritter erwarten ließen und nicht durch Inhalts- und Nebenbestimmungen verhütet oder ausgeglichen werden könnten, seien – soweit aus den Antragsunterlagen ersichtlich – nicht erkennbar. Es werden im Einzelnen genannte Inhalts- und Nebenbestimmungen vorgeschlagen.

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** führt aus, dass aus Hindernisgründen (§ 12 LuftVG) gegen das Vorhaben selbst bei einer Höhe von 480,00 m ü. NN keine Einwendungen bestünden, wenn eine Veröffentlichung auf der Flugplatzkarte des Flughafens München veranlasst würde. Eine Kennzeichnung als Luftfahrtshindernis werde nicht für erforderlich gehalten.

D Materieell-rechtliche Würdigung

I 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.

1 Anwendbarkeit des Luftverkehrsgesetzes

Mit dem Vorhaben, bzw. den jeweiligen Teilvorhaben, werden Ziele verfolgt, die den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes entsprechen. Da der Gesetzgeber den in § 8 Abs. 1 LuftVG verwendeten Begriff „Flughafen“ nicht näher definiert hat, muss der Inhalt oder Umfang, den ein Flughafen, bzw. eine der luftverkehrsrechtlichen Fachplanung unterliegende Flughafenanlage ausmacht, durch Auslegung ermittelt werden.

Zu einem Flughafen gehören – abhängig von dessen Verkehrsfunktion – die für die Luftfahrzeuge erforderlichen Flugbetriebsflächen (Rollbahnsystem und Abstellflä-

chen) sowie alle mit den Flugbetriebsflächen in einem räumlichen Zusammenhang stehenden technischen Einrichtungen, die den gefahrlosen Betrieb von Luftfahrzeugen überhaupt erst ermöglichen (z.B. Enteisungseinrichtungen, Flughafenfeuerwehr). Hierzu sind auch solche (Neben-) Einrichtungen bzw. baulichen Nutzungen zu zählen, die zwar keine unmittelbare Bedeutung für den luftfahrtspezifischen Schutzzweck haben, aber mit dem Start- und Landebahnsystem und den darauf betriebenen Luftfahrzeugen in einem betrieblich-funktionalen und auch räumlichen Zusammenhang stehen (etwa Wartungshallen für Luftfahrzeuge und Flugfeldbetankungsanlagen).

Zu einem Flughafen können darüber hinaus auch Anlagen und Einrichtungen gehören, die zwar nicht die bereits genannten Funktionen erfüllen, die aber den Bedürfnissen der Nutzer des konkreten Flughafens dienen, von diesen auf diesem Flughafen erwartet werden und deshalb häufig bzw. typischerweise auf einem Flughafen mit entsprechender Funktion vorhanden sind. Derartige Anlagen und Einrichtungen bzw. deren Nutzungen können in die luftrechtliche Planfeststellung einbezogen werden, ohne einen funktionalen Zusammenhang mit der Verkehrsfunktion (im engeren Sinne) des Flughafens aufweisen zu müssen. Anknüpfungspunkt dafür, den Begriff „Flughafen“ in diesem Sinne auszulegen, ist auch § 8 Abs. 4 LuftVG, wonach die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flughafengelände Gegenstand der Planfeststellung sein kann.

Bei einem internationalen Verkehrsflughafen, wie dem Flughafen München, zählen ohne Zweifel auch Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge der individuell anreisenden Flugpassagiere oder von sonstigen Personen, die am Flughafen ihren Geschäften nachgehen, zu der Flughafenanlage. Neben ebenerdigen Parkplätzen wurden daher bereits in der ursprünglichen Planfeststellung aus dem Jahr 1979 Hochbauflächen mit dem Widmungszweck „PP“ Parkpaletten zugelassen, die dazu dienen, flächensparend auf mehreren Geschoßebenen diesen Bedarf zu befriedigen.

Ebenso werden auf einem internationalen Flughafen Anbieter von Mietfahrzeugen erwartet, bei denen Flugreisende Kraftfahrzeuge mieten, entgegennehmen bzw. abgeben können. Um diesen Bedarf befriedigen zu können, sind bedarfsabhängig entsprechende Logistikflächen und -gebäude erforderlich, die dann ebenfalls zur Flughafenanlage zu zählen sind. Der verfahrensgegenständliche Mietwagenspeicher, der der Ein- und Aussteuerung von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen und von beschädigten Fahrzeugen dient und dessen Funktion in der Vergangenheit und im

Bestand von ebenerdigen Abstellplätzen erfüllt wurde bzw. wird, ist ein unverzichtbarer Teil der Mietwagenlogistik.

Parkpaletten und Einrichtungen der Mietwagenlogistik dienen zwar nicht dem Flugbetrieb selbst, sind aber auf diesen ausgerichtet, indem sie etwa Bedürfnisse von Flugreisenden nachkommen bzw. Dienstleistern für Flugreisende die notwendige Logistik für die Ausübung ihrer Tätigkeit zur Verfügung stellen

2 Bedarf im engeren Sinn

Die von der FMG genannten Gründe für das Vorhaben sind für das Luftamt nachvollziehbar und geeignet, einen entsprechenden Bedarf festzustellen. Insoweit ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten.

Mit dem Parkzentrum West, das in seinem Endausbauzustand Platz für 5.500 Pkw-Stellplätze bieten soll, reagiert die FMG auf den absehbaren Wegfall von rund 5.700 Stellplätzen in anderen Bereichen.

Der Parkplatz P 41 Nord (NBB) befindet sich auf einer Hochbaufläche „SF“. Das dort bestehende Baurecht soll in den nächsten Jahren sukzessive realisiert werden. Der Parkplatz P 80 (SBB), der sich auf einer Hochbaufläche „FR“ befindet, soll kurzfristig Anlagen zur Abwicklung von Luftfracht weichen. Erhebliche Bereiche des Parkplatzes P 41 Süd entfallen in Kürze im Osten durch den Bau des Budgethotels, im Westen durch das bereits mit einer Baugenehmigung versehene Bürogebäude 1 auf dem LabCampus-Areal sowie durch die für diese Vorhaben erforderlichen Erschließungsmaßnahmen. Zwischen diesen beiden, den Raum des Parkplatzes P 41 Süd beanspruchenden Vorhaben, soll eine Hochbaufläche „SF“ für die neue Konzernzentrale der FMG planfestgestellt werden. Ein entsprechender Antrag, über den noch nicht entschieden wurde, ist derzeit beim Luftamt anhängig (Vorhaben Konzernzentrale). Weitere Stellplätze (im Schnitt 1.000 Stück) entfallen in den nächsten Jahren bis etwa 2030, also langfristig, wenn auch nicht endgültig, aufgrund von Sanierungsmaßnahmen an den Parkpaletten in der Zentralen Zone, die bereits seit der Flughafeneröffnung im Jahr 1992 genutzt werden. Dabei handelt es sich um regelmäßig wechselnde Stellplätze aufgrund von sanierungsbedingten Sperrungen von einzelnen Parkebenen oder ganzen Parkhäusern, deren Funktion gleichwohl ausgeglichen werden muss.

Unabhängig davon, dass sich der Bedarf für das Parkzentrum West – bei begründeter Annahme eines weiter steigenden Bedarfs an Stellplätzen auf dem Flughafengelände – nicht schwerpunktmäßig mit dem Wegfall von Stellplätzen durch die beantragte Hochbaufläche für eine neue Konzernzentrale der FMG begründet, hat die Zulassung der Hochbaufläche für das Parkzentrum West entgegen der Ansicht der Stadt Freising auch keine vorgehende, „präjudizierende“ Wirkung auf den Ausgang des Vorhabens Konzernzentrale. Fragen im Zusammenhang mit einem Stellplatznachweis können als bauordnungsrechtliches Thema ohnehin nicht Gegenstand dieser Plangenehmigung sein (§ 9 Abs. 1 LuftVG). Durch die Zulassung einer Hochbaufläche für das Parkzentrum West wird keine Vorentscheidung über das Vorhaben Konzernzentrale getroffen. Einerseits ist das Vorhaben Konzernzentrale aus Sicht der FMG lediglich Auslöser der Verlagerungsbemühungen. Die Verlagerung entspricht den Grundsätzen einer vorausschauenden Planung bzw. frühzeitigen Problembewältigung. Andererseits zieht die Verlagerung von Stellplätzen zwecks Vorbereitung einer Bebauung an dieser Stelle nicht schon das Recht zur Bebauung selbst nach sich. M. a. W., die FMG hätte auch ohne ein konkretes Vorhaben bzw. ohne eine konkrete Planung Stellplätze – etwa aus logistischen Gründen – von einem Ort des Flughafengeländes an einen anderen Ort verlagern können (wenn im Zielgebiet die entsprechende Zweckwidmung vorliegt). Dies ist sogar sinnvoll, wenn sich diese Stellplätze auf Hochbauflächen befinden. Insoweit kommt es in diesem Plangenehmigungsverfahren auch nicht darauf an, was die FMG konkret auf diesen „frei“ werdenden Hochbauflächen plant. Insgesamt ist eine Verletzung eigener Rechte der Stadt Freising in diesem Zusammenhang nicht ersichtlich.

Der Mietwagenspeicher einschließlich Ver- und Entladeflächen, der einmal Platz für 2.750 Stellplätze bieten soll, ist der Ersatz für nicht mehr zu diesem Zweck zur Verfügung stehende ebenerdige Abstellflächen im westlichen SBB (ehemalige Parkplätze P 78 und P 79, die nunmehr als Taxispeicher und LKW-Stellplatz genutzt werden). Eine Bedarfsfrage für dieses Ersatzprojekt stellt sich somit im eigentlichen Sinne nicht.

II Planungsleitsätze

Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

III Plangenehmigung

1 Rechtsgrundlagen

Diese Plangenehmigung beruht auf § 8 Abs. 1 Satz 10 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. Auch die Erlaubnis oder Bewilligung zu einer Gewässerbenutzung ist gesondert zu erteilen (§ 19 Abs. 1 WHG).

2 Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung

Mit dem festgestellten Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung I-02c werden die in Ziffer B.III Spiegelstriche 1 und 2 beschriebenen Verfahrensgegenstände zeichnerisch dargestellt. Der Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung enthält Festsetzungen mit städtebaulichem Gehalt. Er enthält Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen und beinhaltet damit – verglichen mit § 30 BauGB – die Mindestfestsetzungen einer Bauleitplanung.

Eine Verletzung eigener Rechte der Stadt Freising, etwa durch Missachtung von Betroffenheiten bei der kommunalen Planungshoheit wird nach Ansicht des Luftamtes durch die Festsetzungen im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung nicht bewirkt.

Die für das Parkzentrum West vorgesehene Hochbaufläche ist zutreffend dem Widmungszweck „PP“ Parkpaletten zuzuordnen. Parkpaletten dienen der Schaf-

fung von Pkw-Stellflächen mit mehreren Geschossen für Fluggäste und Beschäftigte.

Dem Mietwagenspeicher wird zutreffend der Widmungszweck „SF“ Sonstige Flughafendienste zugeordnet. Er dient im Gegensatz zum Parkzentrum West nicht zum Abstellen von Fahrzeugen durch die Fahrzeugnutzer selbst, sondern fungiert als ein Bestandteil der Mietwagenlogistik. Derartige Einrichtungen, die nicht unmittelbar von Flugpassagieren oder Beschäftigten genutzt werden und u. U. neben der reinen Abstellfunktion auch weitere Funktionen erfüllen können, etwa solche der Innen- und Außenreinigung, der Betankung, der Übergabe oder Rücknahme von Mietfahrzeugen, werden im PFB MUC mit dem Widmungszweck „SF“ Sonstige Flughafendienste zugelassen. Entgegen den Befürchtungen der Stadt Freising führt der Widmungszweck „SF“ nicht zu einer Unklarheit, welche Nutzung tatsächlich auf der Hochbaufläche realisiert werden kann. Zwar ist der Stadt Freising zuzugeben, dass der Widmungszweck „SF“, müsste er losgelöst von sonstigen Anhaltspunkten gesehen werden, eine Vielzahl von Funktionen umfassen könnte. So sind etwa im Bestand der Flughafens München Bürogebäude, die Energiezentrale, Gebäude für Sicherheitsdienste oder das Tanklager unter „SF“ eingeordnet worden. Eine derartige losgelöste Betrachtung findet jedoch nicht statt, da im Einzelfall – allein schon um den Anforderungen an die luftverkehrsrechtliche Fachplanung gerecht zu werden – weitere Konkretisierungen herangezogen werden müssen, die entweder Bestandteil der Antragsunterlagen oder auch (zusätzlich) der Begründung der Planfeststellungsentscheidung sind. Folglich kann jedes einzelne Vorhaben auf dem Flughafengelände in einer Zusammenschau des Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung, den Antragsunterlagen und der Planfeststellungsentscheidung (Tenor und Begründung) daraufhin überprüft werden, ob es von seinem Widmungszweck her auf einer bestimmten Baufläche fachplanungsrechtlich zulässig ist.

Die Hochbauflächen sind so positioniert, dass sie in paralleler Anordnung zur Zentralallee die „innere“ Gebäudereihe (Bereich zwischen der Zentralallee bzw. dem Bahnkörper im Norden und der Wartungsallee im Süden) des SBB bilden, bzw. den Bestand derselben nach Westen fortsetzen. Diese Anordnung entspricht der Bänderstruktur des Flughafens München, die sich – abgesehen von der Zentralen Zone mit den Terminalgebäuden und den diesen zugeordneten Parkhäusern – im NBB und SBB von Ost nach West, parallel zur Zentralallee, erstreckt. Sie fügt sich somit in das Grundkonzept des Flughafens München ein. Bis auf den, dem Parkzentrum West vorgelagerten Servicebereich (Bauhöhe maximal 15 m) liegen

die nördlichen Baufeldgrenzen auf einer Linie mit den weiter östlich liegenden Hochbauflächen „SF“ (Flight Operation Center der Deutschen Lufthansa) und „FR“ (Parkhaus Fracht und Spediteursgebäude). Die südlichen Baufeldgrenzen entsprechen derjenigen der weiter östlich gelegenen Hochbaufläche „SF“.

Die zulässige Höhe von Parkzentrum West und Mietwagenspeicher mit einer Höhe von 27 m – basierend auf einer Bezugshöhenlage von 450 m ü. NN – ist nach Auffassung des Luftamtes unter städtebaulichen Gesichtspunkten vertretbar. Durch die Positionierung der Hochbauflächen nördlich derjenigen für die Flugzeugwartung („äußere“ Gebäudereihe des SBB) findet eine Einbettung in den Bestand bzw. das Flughafengelände statt, so dass das ebene Moosgelände im Umfeld des Flughafens optisch nicht zusätzlich belastet wird. Die Gemeinde Hallbergmoos, auf deren Gebiet die Vorhabensfläche liegt, hat mitgeteilt, dass deren kommunale Interessen nicht berührt werden. Die Hochbauflächen für das Parkzentrum West und den Mietwagenspeicher sind denjenigen der Flugzeugwartung direkt nördlich, also zum Flughafeninneren hin, vorgelagert. Die Wartungshallen erreichen eine Bauhöhe von 34 m (einzelne Elemente der Tragkonstruktion der Wartungshallen dürfen bis zu 45 m, Pylone bis zu 55 m hoch sein). Parkzentrum West und Mietwagenspeicher können von Standorten außerhalb des Flughafengeländes, etwa vom südlichen oder nördlichen Flughafenzaun betrachtet, nicht, jedenfalls nicht störend, wahrgenommen werden. Von erhöhten Standpunkten aus, etwa dem Weihenstephaner Berg, können die Gebäude – wie auch das gesamte Flughafengelände – zwar gesehen werden, sie fügen sich aber, insbesondere, weil sie mindestens 7 m niedriger sind als die Wartungshallen, in das Panorama der bestehenden Flughafenanlage ein. Somit rechtfertigt der Umstand, dass die größten Höhenentwicklungen im SBB – anders als im NBB – in der äußeren Gebäudereihe liegen, die Zulassung von Gebäudehöhen in der inneren Gebäudereihe bis knapp unter die dort zulässigen Höhen. Von außen betrachtet ist dies nicht störend wahrnehmbar. Soweit sich die Höhenentwicklung der äußeren Gebäudereihe des SBB weiter östlich im anschließenden Luftfrachtbereich nur auf 24 m für die Luftfrachtterminals und auf 22 m für die diesen nördlich vorgelagerten Verwaltungs-, Park- und Spediteursgebäude bemisst, wird dieses Höhenverhältnis „Innen / Außen“ bestätigt.

Neben diesen städtebaulichen Gegebenheiten, die eine Bauwerkshöhe von 27 m unbedenklich erscheinen lassen, ist diese Bauhöhe auch erforderlich, um dem in Ziffer D.1.2 beschriebenen Stellplatzbedarf auf der vorgesehenen Baufläche nachzukommen. Diese Höhenentwicklung entspricht zwar nicht betriebstechnischen

Vorgaben, wie dies etwa beim Tower oder den Wartungshallen der Fall ist, hat aber eine flächenschonende Nutzung potentieller Bauflächen im inneren des Flughafengeländes zur Folge.

3 Schutz von Luftsicherungseinrichtungen § 18a LuftVG und Hindernisfreiheit nach § 12 LuftVG

Aussagen darüber, ob das Vorhaben u. U. Luftsicherungseinrichtungen stört (§ 18a LuftVG), können im Rahmen dieses Plangenehmigungsverfahrens, das lediglich die Bauflächen, die Baumasse und die maximale Höhe der Bauwerke zum Gegenstand hat, naturgemäß nicht getroffen werden. Im Rahmen der anstehenden Baugenehmigungsverfahren sind die Bauunterlagen mit den erforderlichen Angaben zur Beurteilung nach § 18a LuftVG von der Baugenehmigungsbehörde über das Luftamt an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vorzulegen. Bei verfahrensfreien baulichen Anlagen hat die Vorlage zum Luftamt direkt vom Bauherrn zu erfolgen.

Entsprechendes gilt hinsichtlich der Höhe der zu errichtenden Bauwerke. Insoweit ist die Vereinbarkeit mit § 12 LuftVG durch eine von der unteren Bauaufsichtsbehörde oder von der FMG veranlasste Prüfung durch das Luftamt und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zu prüfen. Bei einer ersten Einschätzung zur Hindernisfreiheit hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mitgeteilt, dass sie selbst bei einer Gebäudehöhe von 30,00 m an der Vorhabensfläche keine Einwendungen erheben würde.

4 Wasserrechtliche Benutzungstatbestände

4.1 Ständiges Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke

Die im verfügenden Teil unter Ziffer A.I und Ziffer VI.1 (Ziffer V.6 PFB MUC) ausgesprochene Bewilligung beruht auf § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 14 WHG. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die Befristung beruht auf § 14 Abs. 2 WHG.

Die zur Erschließung des Vorhabens neu zu errichtenden Kanäle und Leitungen, die im Grundwasser zu liegen kommen, führen zu einer Veränderung des Grundwasserstroms und gelten nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG als Gewässerbenutzungen (Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür

bestimmt oder geeignet sind). Hierfür ist einer Erlaubnis oder Bewilligung erforderlich.

In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens (§ 12 Abs. 2 WHG) kann eine Bewilligung erteilt werden. Wie bereits bei den ins Grundwasser eindringenden Bauwerken des bestehenden Flughafens kann der FMG die Durchführung der o. g. Maßnahmen ohne eine gesicherte Rechtsstellung (§ 14 Abs. 1 Nr. 1 WHG) nicht zugemutet werden, ohne dafür ein Recht (§ 10 Abs. 1 WHG) zu erhalten. Die Gewässerbenutzung dient der Errichtung und dem Betrieb von Kanälen und Leitungen zur Erschließung des Parkzentrums West und des Mietwagenspeichers. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässeränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Betroffene Dritte i. S. d. § 11 Abs. 2 und § 14 Abs. 3 WHG, auf deren Rechte sich die Gewässerbenutzung nachteilig auswirken könnte, sind nicht vorhanden. Das Wasserwirtschaftsamt hat festgestellt, dass die geplanten Kanäle zwar in das Grundwasser eintauchen und den Querschnitt des Grundwasserleiters verringern. Mit dem Grundwassermodell des Flughafens München wurde jedoch errechnet, dass der dadurch verursachte Aufstau nur etwa 2 mm gegenüber dem jetzigen Zustand beträgt. Maßgebliche Einflüsse auf die Grundwasserverhältnisse sind folglich nicht erkennbar und auch nicht zu erwarten.

Die vom Wasserwirtschaftsamt vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden in den verfügenden Teil dieses Bescheids übernommen. Durch die „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den PFB MUC gelten auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen sowie die in Ziffer V.6.1.2 PFB MUC festgelegte Befristung zum 31.12.2040.

4.2 Bauwasserhaltung

Die im verfügenden Teil unter Ziffer A.I und Ziffer VI.2 (Ziffer V.7.23 PFB MUC) ausgesprochene beschränkte Erlaubnis beruht auf § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1 WHG, Art 15 BayWG. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die Befristung beruht auf § 13 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG.

Das Entnehmen, Zutagefördern und Ableiten sowie das nachfolgende Versickern des abgeleiteten Grundwassers bzw. dessen Einleitung in ein oberirdisches Gewässer im Notfall sind nach § 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG wasserrechtliche Benutzungstatbestände bzw. gelten nach § 9 Abs. 2 Nrn. 1 und 2 WHG als solche und bedürfen einer Erlaubnis oder Bewilligung.

Es wird eine beschränkte Erlaubnis erteilt, weil nur eine solche beantragt wurde, Art. 15 Abs. 1 BayWG. Die Gewässerbenutzung dient dem Einbau der zur Erschließung des Parkzentrums West und des Mietwagenspeichers erforderlichen Kanäle und Leitungen. Während der Bauphase ist eine zeitlich begrenzte Bauwasserhaltung erforderlich. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässeränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Das durch die Grundwasserentnahme entstehende Defizit im Grundwasserhaushalt wird durch die (Wieder-) Versickerung des Wassers in unmittelbarer Nähe der Entnahmestelle zeitnah wieder ausgeglichen. Die vom Wasserwirtschaftsamt vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Durch die „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den PFB MUC gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen.

4.3 Niederschlagswasserbeseitigung

Die im verfügenden Teil unter Ziffer A.I und Ziffer A.VI.3 (Ziffer V.32 PFB MUC) ausgesprochene gehobene Erlaubnis beruht auf § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 15 WHG. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die nach Ziffer V PFB MUC zur Geltung kommende allgemeine Befristung zum 31.12.2030 (s. u.) beruht auf § 14 Abs. 2 WHG.

Das gezielte Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in den Untergrund und damit in das Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, die einer Erlaubnis oder Bewilligung bedarf. Die Niederschlagswasser-Freistellungsverordnung (NVFreiV) in der aktuellen Fassung vom 01.10.2008 ist hier nicht anzuwenden, da bei dem Vorhaben befestigte Flächen von über 1.000 m² pro Versickerungsanlage angeschlossen werden.

In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens (§ 12 Abs. 2 WHG) kann – wie von der FMG beantragt – eine gehobene Erlaubnis erteilt werden. Das öffentliche Interesse an der Erteilung einer gehobenen Erlaubnis wird bejaht (§ 15 Abs. 1 WHG), da die Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser von befestigten Flächen in das Grundwasser die durch die Versiegelung verhinderte Grundwasserneubildung ausgleicht.

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässeränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit oder Rechte Dritter beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Das Wasserwirtschaftsamt hat mitgeteilt, dass mit den gewählten Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des gesammelten Niederschlagswassers grundsätzlich Einverständnis besteht. Durch die Niederschlagswassereinleitung ist eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Grundwassers, bei Beachtung der wasserwirtschaftlichen Anforderungen, nicht zu erwarten. Die vom Wasserwirtschaftsamt München vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügbaren Teil übernommen. Durch die „Einbettung“ des neu ausgesprochenen Wasserrechtes in den PFB MUC gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen sowie die in Ziffer V Satz 2 PFB MUC festgelegte allgemeine Befristung zum 31.12.2030. Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

4.4 Einvernahmen der Wasserrechtsbehörde

Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der zuständigen Wasserbehörde – hier das Landratsamt Freising (Art. 63 Abs. 1 Satz 2 BayWG) – liegt vor.

Von dem Vorhaben, das insgesamt eine Fläche von 5,5 ha umfasst, werden größtenteils aufgekieste bzw. asphaltierte Flächen herangezogen, aber auch Extensivwiesen und Baumreihen. Dies stellt einen Eingriff i. S. d. § 14 BNatSchG dar. Der durch den Eingriff ausgelöste Kompensationsbedarf wird durch die im LBP beschriebenen und von der FMG zur Festsetzung beantragten Ausgleichsflächen gedeckt. 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 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. Projektbedingte Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ sind auszuschließen. Erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets durch Bau und Betrieb der Stellplätze sind aufgrund der Entfernung zum Vogelschutzgebiet von mindestens 400 m zur Südbahn und mind. 700 m zur Nordbahn sowie der räumlichen Lage des Vorhabens in der inneren Gebäudereihe des SBB und der dadurch einhergehenden funktionalen Abschirmung durch bestehende Gebäude sind nicht zu erwarten.

Für die betrachteten Arten bzw. Artengruppen Flussregenpfeifer, Rebhuhn, Wachtelkönig, Zauneidechse und Fledermäuse sind artenschutzrechtliche Verbotstatbestände unter Berücksichtigung der getroffenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht zu erwarten. Für weitere artenschutzrechtlich relevante Artengruppen wird aufgrund fehlender Lebensraumeignung der Vorhabensfläche eine Betroffenheit ausgeschlossen. Für den Idas-Bläuling ist vorhabensbedingt von einem dauerhaften Lebensraumverlust aufgrund von Überbauung auszugehen. Für das Vorkommen des Idas-Bläulings wird deshalb die für die FMG verpflichtende Maßnahme A-5 auf dem Flughafengelände angeordnet, die nach Einschätzung der HNB geeignet ist, den vorhabensbedingten Lebensraumverlust zu kompensieren.

Auf die Auswirkungen, die das Vorhaben auf den landseitigen Verkehr, insbesondere auf die öffentlichen Straßen außerhalb des Flughafengeländes haben wird, braucht im Rahmen dieses Plangenehmigungsverfahrens nicht (erneut) eingegangen zu werden. Diese Thematik wurde bereits im Plangenehmigungsverfahren, das zum Erlass des 128. Änderungsbescheids (zum PFB MUC) – Plangenehmigung vom 02.02.2018 (128. ÄPG) betreffend die Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West) geführt hat, behandelt. In den damals ausgewerteten Verkehrstechnischen Untersuchungen wurden die durch das Parkzentrum West und den Mietwagenspeicher induzierten Verkehrsbewegungen bereits berücksichtigt. Im PFB MUC wurden entsprechende Nebenbestimmungen bzw. Hinweise zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit sowohl des öffentlichen Straßennetzes außerhalb, als auch des privaten Straßennetzes innerhalb des Flughafengeländes festgesetzt bzw. gegeben. Die Stadt Freising und das Landratsamt Freising (Tiefbau) haben diesen Umstand in ihren Stellungnahmen – was nachvollziehbar ist – übersehen.

Die Bewertung dieser Thematik in der 128. ÄPG durch das Luftamt kam zu dem Ergebnis, dass an bestimmten Straßenknoten an der B 301 Optimierungsmaßnahmen erforderlich sein werden, um dort eine ausreichende Verkehrsqualität bzw. Leistungsfähigkeit zu erreichen. Aufgrund der Bereitschaft und Zusage der FMG, die Kosten für die Planung und Umsetzung dieser Optimierungsmaßnahmen zu tragen, haben damals die betroffenen Straßenbaulastträger (Bundesrepublik Deutschland (B 301), vertreten durch das Staatliche Bauamt Freising (StBA), und Stadt Freising (Freisinger Allee)) ihre Bereitschaft zur Umsetzung der erforderlichen Optimierungsmaßnahmen signalisiert und ihr Einverständnis mit den Vorhaben auf dem Flughafengelände zum Ausdruck gebracht. Dieses Ergebnis gilt auch für die Fortführung der B 301 als FS 44; i. Ü. hat sich der Tiefbau im Landratsamt Freising im damaligen Verfahren (128. ÄPG) nicht geäußert.

6.1 128. Änderungsbescheid – Plangenehmigung (128. ÄPG)

Im Verfahren der 128. ÄPG betreffend die Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West) hat die FMG die „Verkehrstechnische Untersuchung von Knotenpunkten zur Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee“ der Obermeyer Planen + Beraten GmbH vom 27.04.2017 (VU 1) mit Prognosehorizont 2025 und – auf Veranlassung des StBA

und der Stadt Freising – die „Fortschreibung der Verkehrstechnische Untersuchung von Knotenpunkten zur Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee“ der Obermeyer Planen + Beraten GmbH vom 10.01.2018 (VU 2) mit Prognosehorizont 2030 vorgelegt.

Gegenstand der Untersuchungen war, auf der Basis der Prognosebelastungen 2025 (Stand 21.04.2017 für VU 1) bzw. 2030 (Stand 13.12.2017 für VU 2) der Kapazitätsnachweis von etlichen Kreuzungspunkten, zu denen auch die Kreuzungspunkte B 301 / Freisinger Allee, AS Hallbergmoos Nord / B 301, AS Hallbergmoos Süd / B 301 und Spange West 0 / Wartungsallee gehören.

Die genannten Prognosebelastungen 2025 bzw. 2030 basieren auf Daten, die der Obermeyer Planen + Beraten GmbH seitens der FMG zur Verfügung gestellt wurden. Die Daten wurden auf Basis eines Verkehrsmodells für das gesamte Flughafengelände ermittelt. In diesem Verkehrsmodell werden grundsätzlich neben den Bestandsgebäuden und -parkplätzen auch solche Vorhaben berücksichtigt, deren Planung bereits hinreichend konkret ist. Aufgrund der im Zeitpunkt des Planänderungsverfahrens betreffend die Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West) bereits absehbaren Bauvorhaben auf bestehenden Stellplatzflächen des NBB wurde im Verkehrsmodell damals bereits eine Verlagerung dieser dort wegfallenden Stellplätze in den Bereich der nunmehr beantragten Hochbaufläche für das Parkzentrum West angenommen. Dieser Umstand wird im aktuellen Plangenehmigungsverfahren ausdrücklich von der Projekta - Ingenieurgesellschaft mbH mit Stellungnahme vom 12.12.2019 „Ergänzende Stellungnahme zum Gutachten „Fortschreibung der Verkehrstechnische Untersuchung von Knotenpunkten zur Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee vom 10.01.2018“ bestätigt. Dort heißt es:

„Die Ingenieurgesellschaft Obermeyer planen + Beraten mbH hat im Auftrag der Flughafen München GmbH für das Planänderungsverfahren zur Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West), das mit dem 128. Änderungsbescheid - Plangenehmigung vom 02.02.2018 abgeschlossen wurde, eine Leistungsfähigkeitsberechnung von drei Knotenpunkten an der B 301 - im Einzelnen: B 301 / Freisinger Allee, AS Hallbergmoos Nord / B 301 und AS Hallbergmoos Süd / B 301 erstellt.

Die durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen und die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen für die untersuchten Knotenpunkte haben immer noch Bestand, da die damals unterstellte Prognose 2030 bereits die Vorhaben Parkzentrum West und Mietwagenspeicher im Südlichen Bebauungsband und die damit verbundenen Einflüsse bzw. Änderungen auf die Verkehrsströme berücksichtigt.

Die für das hier verfahrensgegenständliche Vorhaben erstellten Grundlegenden bzw. Verkehrsdaten weichen von der vorgenannten Prognose nur insoweit ab, als die Projektfortschritte aktueller Vorhaben (z. B. neue Konzernzentrale) berücksichtigt werden. Maßgebende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeitsberechnungen ergeben sich dadurch nicht.“

Dies ist plausibel. Dem Luftamt ist das Projekt „Parkzentrum West und Mietwagenspeicher“ bereits aus einer Information der FMG vom Mai 2018 bekannt, die einen Plan vom September 2017 beinhaltet, auf dem dieses Projekt bereits zeichnerisch dargestellt wird. Auch die Berücksichtigung des derzeit im Bau befindlichen Knotens der Südspanne der Knotens West 0 mit der Wartungsallee, an deren westlicher und östlicher Seite sich die Vorhabensflächen befinden, legt dies nahe.

Unter Ziffer D.III.6.1 der 128. ÄPG wird zu den verkehrlichen Belangen – hier den Auswirkungen der Innenerschließung des Flughafengeländes auf Anschlussstellen an der B 301 – Folgendes ausgeführt:

„Diese Untersuchung [*Anmerkung: gemeint ist VU 2*] stellt fest, dass die Knoten K1 (B 301 / Freisinger Allee), K11 (Anschlussstelle Hallbergmoos Nord / B 301) und K12 (Anschlussstelle Hallbergmoos Süd / B 301) bei Verwirklichung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens ohne bauliche Veränderungen überlastet wären. Es sind Optimierungsmaßnahmen erforderlich, um eine ausreichende Verkehrsqualität bzw. Leistungsfähigkeit zu erreichen. Die Begutachtung kommt zu der Empfehlung, dass zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit auch die Knoten K1 und K11 mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden müssen (Der Knoten K12 verfügt bereits über eine Lichtsignalanlage). Daneben sind folgende verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen erforderlich: Koordinierung der Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte K1, K11 und K12 mit einer Umlaufzeit von ca. 110 Sekunden in der Morgen- und Abendspitzenstunde – Ausbau der Knotenzufahrt Freisinger Allee am Knoten K1 mit einer Fahrspuraufteilung Links / Rechts auf einer Mindestlänge von ca. 40 m – Ausbau der Knotenzufahrt Rampe Nord am Knoten K11 mit einer Fahrspuraufteilung Links / Rechts auf einer Mindestlänge von ca. 50 m – Ausbau der Knotenzufahrt Rampe Süd am Knoten K12 mit einer Fahrspuraufteilung Links / Rechts auf einer Mindestlänge von ca. 60 m. Als Folge dieser verkehrstechnischen und baulichen Maßnahmen kann erreicht werden, dass insgesamt eine noch ausreichende Verkehrsqualitätsstufe D in der Morgen- und Abendspitzenstunde erreicht wird.

Die betroffenen Straßenbaulastträger (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das StBA, und Stadt Freising) haben ihre Bereitschaft zur Umsetzung der erforderlichen Optimierungsmaßnahmen signalisiert, wenn die FMG als Veranlasserin bereit ist, die hierfür anfallenden Kosten zu übernehmen. Hinsichtlich der Planung dieser Maßnahmen verbleibt es bei der Zuständigkeit der Träger der Straßenbaulast.

Die FMG hat mit Schreiben vom 23.01.2018 gegenüber dem Luftamt Folgendes erklärt:

„Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung sind bereits vor dem vierstreifigen Ausbau der B 301 interimistische Optimierungsmaßnahmen

erforderlich, um eine ausreichende Verkehrsqualität bzw. Leistungsfähigkeit sicherzustellen. Namentlich handelt es sich dabei um die Errichtung und den koordinierten Betrieb von Lichtsignalanlagen sowie um Fahrspuraufteilungen an den Knotenzufahrten an der Freisinger Allee und der Anschlussstelle Hallbergmoos. Zeitpunkt und Umfang der Realisierung dieser Optimierungsmaßnahmen werden daher in Abhängigkeit von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung von den zuständigen Straßenbaulastträgern, d. h. dem Staatlichen Bauamt Freising als Vertreter des Bundes für die B 301 und der Stadt Freising für die Freisinger Allee bestimmt. Die Planung dieser Maßnahmen obliegt ebenso den zuständigen Trägern der Straßenbaulast.

Die FMG wird die Kosten für die Planung und Umsetzung der o.g. Optimierungsmaßnahmen tragen.“

Basierend auf diesen Begutachtungen sowie der Bereitschaft der Beteiligten, diejenigen Maßnahmen umzusetzen (StBA, Stadt) bzw. zu finanzieren (FMG), die zu einer Verkehrsqualitätsstufe D in der Morgen- und Abendspitzenstunde führen, ist das Luftamt überzeugt, dass die Realisierung der Gebäude auf den mit dieser Plangenehmigung fachplanerisch zugelassenen Hochbauflächen im Zusammenhang mit dem dadurch hervorgerufenen An- und Abreiseverkehr im Bereich der Knoten K1, K11 und K12 nicht zu einer Verkehrsqualitätsstufe E oder F (keine Leistungsfähigkeit sichergestellt) führen wird. Die verkehrliche Erschließung ist somit ausreichend gesichert.

Auch die innerhalb des Flughafengeländes erwartete Verkehrszunahme im Bereich der Nord-, Wartungs- und Zentralallee kann bewältigt werden. Durch die bereits umgesetzte Errichtung eines Kreisverkehrs an der Nordallee bei der Nordspange des Knotens West 1 zur Zentralallee und der baldigen Installation von Lichtsignalanlagen an den Teilknoten Verbindungsspange/Zentralallee Süd und Verbindungsspange/Zentralallee Nord des Knotens West 1 wird eine akzeptable Verkehrsqualität erreicht. Bei der zeitnah anstehenden Errichtung des Knotens West 0 ist dem Gesichtspunkt der Leistungsfähigkeit besonderes Augenmerk zu widmen. Rückstaus auf die Zentralallee sind zu vermeiden.“

Die oben zitierte Erklärung der FMG vom 23.01.2018 wurde unter Ziffer IV.14.30.9.2.2 PFB MUC als Hinweis in den Tenor des PFB MUC aufgenommen.

Hinsichtlich des Knotens West 0 wurde folgende Nebenbestimmung Ziffer IV.14.30.9.2.1 in den PFB MUC aufgenommen:

„Bei der Anbindung des Knotens West 0 an die Zentralallee ist dieser ausreichend leistungsfähig zu gestalten. Insbesondere ist darauf zu achten, dass sich keine Rückstaus auf die Zentralallee (einschl. St 2584) und der Knotenpunkte mit der B 301 ergeben.“

6.2 Realisierung des Knotens West 0

Der Knoten West 0 befindet sich derzeit im Bau. Er wird voraussichtlich noch im Jahr 2020 – und damit vor Inbetriebnahme des Parkzentrums West und/oder des Mietwagenspeichers – in Betrieb genommen werden.

Im Rahmen des Vollzugs der oben zitierten Nebenbestimmung Ziffer IV.14.30.9.2.1 PFB MUC hat die FMG in diesem Plangenehmigungsverfahren die „Leistungsfähigkeitsbetrachtungen Südliches Bebauungsband – SBB Parkzentrum West und Mietwagenspeicher“ der Projekta – Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik Auerbach mbH vom 04.04.2019 (LB SBB) vorgelegt. In der LB SBB werden die Knotenpunkte des bestehenden Knotens West 1 mit der Nordallee, der Zentralallee und der Süd- bzw. Wartungsallee sowie des künftigen Knotens West 0 mit der Nordallee, der Zentralallee und der Wartungsallee ergänzend zur VU 2 auf deren Leistungsfähigkeit hin überprüft. Die Leistungsfähigkeitsüberprüfungen haben ergeben, dass empfohlen wird, an folgenden Knotenpunkten Planungsänderungen bzw. Optimierungen vorzunehmen, um mindestens die angestrebte Qualitätsstufe im Verkehrslauf D zu erreichen:

- Knoten West 0 Kreisverkehr Nord: Bypass Nord nach West
- Knoten West 0 Süd: Signalisierung
- Knoten West 1 Nord: Signalisierung
- Knoten West 1 Süd: Signalisierung

Dem Luftamt ist bekannt, dass die für den bestehenden Knoten West 1 empfohlenen Signalisierungen bereits umgesetzt wurden. Nach Auskunft der FMG soll die für den im Bau befindlichen Knoten West 0 empfohlene Signalisierung ebenfalls umgesetzt werden. Für den empfohlenen Bypass Nord nach West am Kreisverkehr Nord des Knotens West 0 wurde der hierfür erforderliche Platz freigehalten. Die Realisierung soll bedarfsgerecht erfolgen, wenn die tatsächliche verkehrliche Entwicklung, die durch regelmäßig von der FMG durchgeführte Verkehrsuntersuchungen überwacht wird, dies erfordert. Diese Vorgehensweise entspricht derjenigen, die bei dem der Erklärung der FMG vom 23.01.2018 zugrundeliegenden Sachverhalt auch angewendet wird.

7 Immissionsschutz

Die FMG hat eine Schalltechnische Untersuchung über die vom geplanten Vorhaben ausgehende Geräuschbelastung (Obermeyer Planen + Beraten GmbH, vom 19.09.2019) und eine Lufthygienische Untersuchung (Bau- und Betriebsphase, Müller-BBM GmbH, vom 06.12.2019) vorgelegt.

Die Schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben Lärmbetroffenheiten i. S. d. TA Lärm auszuschließen sind.

Die Lufthygienische Untersuchung zur Bauphase kommt zu dem Ergebnis, dass die prognostizierten Gesamtbelastungen an den relevanten Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte für die untersuchten Komponenten (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, Staubbiederschlag) einhalten. Die Lufthygienische Untersuchung zur Betriebsphase kommt zu dem Ergebnis, dass es im Umfeld des Parkzentrums West und des Mietwagenspeichers zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der 39. BImSchV für NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} und Benzol kommt, diese also eingehalten werden.

Seitens des Immissionsschutzes am Landratsamt Freising ergeben sich aus fachlicher Sicht aufgrund der vorgelegten Untersuchungen keine Hinweise, dass durch das Vorhaben schädliche Umwelteinwirkungen auftreten.

8 Immissionsschutzrechtlicher Trennungsgrundsatz

Die räumliche Entfernung des Vorhabens zu dem Betriebsbereich „Tanklager“ ist ausreichend, um Auswirkungen z. B. eines schweren Unfalls im Tanklager auf sich im Parkzentrum West und im Mietwagenspeicher aufhaltende Personen zu vermeiden.

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 die untere Immissionsschutzbehörde im Landratsamt Freising ausdrücklich hingewiesen.

Bei den verfahrensgegenständlichen Gebäuden handelt es sich nach Ansicht des Luftamtes um schutzbedürftige Gebiete i. S. d. § 50 Satz 1 BImSchG, weil es sich um Anlagen 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“).

Es kann ausgeschlossen ist, dass sich durch schwere Unfälle im Tanklager (Betriebsbereich i.S. d. § 3 Abs. 5a BImSchG) hervorgerufene Auswirkungen auf die schutzwürdige Nutzung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auswirken können. Weitere Betriebsbereiche im näheren Umfeld der Vorhabensfläche existieren nicht. Insoweit wird auf die Ausführungen in Ziffer D.III.3 der 134. ÄPG Bezug genommen. Dort wird ausgeführt, dass selbst die deutlich näher am Tanklager liegenden Fahrzeugabstellflächen für LKW und Taxi (mehr als 140 m) nicht gefährdet sind. Die Untersuchung ergibt für den Fall des brennenden Tanks B1 und der damit einhergehenden abgestrahlten Wärmeleistung, dass diese ab einer Entfernung von 80 m den maßgeblichen Grenzwert für die Belastung menschlicher Haut (1.600 W/m^2 – Schmerzgrenze) nicht mehr überschreitet. Der das Tanklager umgebende Zaun befindet sich im Bereich der Wartungsallee bereits mehr als 80 m vom Tank B1 entfernt. Diese Feststellung gilt auch für das sich in rund 400 m Entfernung zum Tanklager befindende Parkzentrum West und für den rund 550 m davon entfernten Mietwagenspeicher.

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 verfügenden Teil dieser Plangenehmigung übernommen und sind von der FMG verbindlich zu beachten.

Insbesondere werden die Belange des Naturschutzes und der Wasserwirtschaft aufgrund der festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht negativ berührt. Die Begutachtung durch das WWA im Wasserrechtsverfahren hat ergeben, dass durch die zugelassenen Wasserbenutzungen schädliche Gewässeränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen nicht zu erwarten sind. Auch Belange des Naturschutzes stehen dem Vorhaben nach übereinstimmender Ansicht der Höheren und der Unteren Naturschutzbehörden nicht entgegen. Die naturschutzfachlich vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen werden als geeignet erachtet. Da sich die Vorhabensfläche gänzlich auf bereits nach Luftverkehrsrecht planfestgestellten Flughafengelände befindet und dem Anwendungsbereich des Luftverkehrsrecht unterfällt, wird auch die der Belegen-

heitsgemeinde zustehende Planungshoheit nicht beeinträchtigt. Unabhängig davon, hat die Gemeinde Hallbergmoos mitgeteilt, dass Interessen der Gemeinde durch die Planung nicht berührt würden. Ebenfalls ist nicht ersichtlich, dass die Stadt Freising durch die zugelassene Höhenentwicklung der geplanten Bauwerke in eigenen Rechten verletzt ist. Die von der FMG im Rahmen der 128. ÄPG vorgelegten Verkehrsuntersuchungen und die in diesem Plangenehmigungsverfahren vorgelegte LB SBB haben gezeigt, dass durch Optimierungsmaßnahmen auch bei hinzutreten des vorhabenbedingten Mehrverkehrs eine akzeptable Verkehrsqualität erreicht werden kann. Die zuständigen Straßenbaulastträger werden durch die für erforderlich gehaltenen Optimierungsmaßnahmen finanziell nicht belastet. Rechte anderer werden durch das Vorhaben 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 Höhe der Gebühren ergibt sich aus § 2 LuftKostV i. V. m. dem Gebührenverzeichnis zur LuftKostV und § 9 VwKostG. Bei der Bemessung der Gebühr werden als Vergleichsmaßstäbe auch die Gebühren für die erteilten Wasserrechte entsprechend der Anlage zum Kostenverzeichnis herangezogen.

Die Auslagen werden nach § 3 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. § 10 VwKostG für die Begutachtungen des WWA erhoben.

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 Klagebehrens 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 Rechtsstreits 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 rechtlichen 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