



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 29.04.2019, 08.05.2020 u. 31.05.2021	Unser Geschäftszeichen 25-33-3721.1-MUC.1-4-19-150	München, 22.02.2022

## Verkehrsflughafen München; Neue Konzernzentrale im Nördlichen Bebauungsband (NBB) südlich der Nordallee

### Anlagen:

- 1 Satz Planunterlagen
- 1 Kostenrechnung
- 1 Empfangsbekanntnis

– bitte ausgefüllt zurück –

Auf den Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 29.04.2019 i. d. F. der Änderungsanträge vom 08.05.2020 und 31.05.2021 erlässt die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern (nachfolgend Luftamt genannt) 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. 131 MoPeG vom 10.08.2021 (BGBl. I S. 3436), i. V. m. Art. 74 Abs. 6 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) vom 23.12.1976, zuletzt geändert durch Art. 9 a Bayerisches Infektionsschutzgesetz vom 25.03.2020, GVBl. S. 174, zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98-1, zuletzt geändert durch Plangenehmigung vom 25.10.2021 (149. ÄPG), Az. ROB-3721.25\_04-3-11-149, folgenden

## 150. Änderungsbescheid – Plangenehmigung:



Dienstgebäude  
Heßstraße 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





## **2                    Änderung in) Ziffer D 1a/F 6.1a (Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung)**

In Ziffer D1a/F 6.1a PFB MUC wird folgender Plan eingefügt:

- Tektur zu Plan D1a/F 6.1a – 124b (Lageplan der Entwässerung), Neue Konzernzentrale Südlich der Nordallee (AirSite West) vom 12.04.2019, M 1 : 5.000.

## **III                    Änderungen in Abschnitt I(2) (Sonstige Zulassungen)**

In Abschnitt I(2) wird folgender Teil eingefügt:

„Neue Konzernzentrale

1.        Der Plan zur Errichtung der neuen Konzernzentrale im Nördlichen Bebauungsband (NBB) des Flughafens München südlich der Nordallee wird zugelassen.
2.        Der Zulassung liegen folgende Unterlagen zugrunde, die bei der Ausführung des Plans zu beachten und umzusetzen sind, soweit diese Plangenehmigung keine abweichenden Regelungen trifft:
  - Antrag vom 29.04.2019
  - Tekturanträge vom 08.05.2020 und 31.05.2021
  - Vorhabenbeschreibung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West) - Erläuterung und Begründung, Flughafen München GmbH, vom 12.04.2019.
  - Übersichtslageplan Neue Konzernzentrale, M 1 : 2.000, Flughafen München GmbH, vom 12.03.2019.
  - Plan BE-Fläche neue Konzernzentrale, ohne Maßstab, Stand 12.04.2019.
  - Übersichtsplan versiegelte Flächen, ohne Maßstab, Stand 12.04.2019.
  - Ansichten und Visualisierungen aus verschiedenen Blickrichtungen.
  - Sichtschattenplan Konzernzentrale, M 1 : 10.000, Stand Juni 2019.
  - Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West), Planungsbüro für angewandten Naturschutz PAN GmbH, vom 17.04.2019.

- Fachbericht Fauna Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West), Planungsbüro für angewandten Naturschutz PAN GmbH, vom 17.04.2019.
- Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 UVPG Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West), Planungsbüro für angewandten Naturschutz PAN GmbH, vom 17.04.2019.
- Unterlage zur Eingriffsregelung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West) mit 7 Anlagen, Grünplan GmbH, vom 17.04.2019, überarbeitet am 03.06.2020 und am 11.03.2021.
- Erläuterung der Entwässerung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West), Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG, vom 09.10.2018.
- Stellungnahme der DFS zur Hindernissituation vom 25.05.2018.
- Protokoll der 13. Sitzung des FMG-Gestaltungsbeirats vom 27.02.2019.
- Ausführungen zur Gestaltung Konzernzentrale FMG, Architekt Sander, vom 14.02.2019.“

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

#### **1                      Änderungen in Ziffer 5 (Plan der baulichen Anlagen (Plan I-02))**

1.1. In Ziffer 5.8 (Dachaufbauten) wird folgender Absatz angefügt:

„Im Bereich der Sonderfestsetzung der zulässigen Gebäudehöhe von 36 m für die neue Konzernzentrale im Nördlichen Bebauungsband darf die Grundfläche der technisch notwendigen Dachaufbauten nur 15% der Grundfläche der darunterliegenden Normalgeschosse betragen. In diesem Bereich sind nur technisch notwendige Dachaufbauten zulässig, die auf diesem Hochpunkt errichtet werden, weil sie für den Betrieb des dort errichteten Gebäudes bzw. Gebäudeteiles dienen. Zusätzlich sind diese Dachaufbauten möglichst weit von der oberen Gebäudekante abzurücken.“

1.2. In Ziffer 5.9 (Bezugshöhenlagen) wird folgende Festsetzung angefügt:

„ – Bauflächen südlich der Nordallee, westlich der Nordspange des Knotens West 1 (PA und SF)                    449,00 m ü. NN“

## Änderungen in Ziffer 14 (Weitere Betriebsanlagen)

In Ziffer 14 wird folgende Ziffer 14.44 eingefügt:

- "14.44            „Neue Konzernzentrale im Nördlichen Bebauungsband (NBB) südlich der Nordallee
- 14.44.1            Anforderungen des Naturschutzes
- 14.44.1.1          Flächenhafte Eingriffe
- 14.44.1.1.1        Der Landschaftspflegerische Begleitplan – LBP – (Unterlage zur Eingriffsregelung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West) mit 7 Anlagen, Grünplan GmbH, vom 17.04.2019, überarbeitet am 03.06.2020 und 11.03.2021) ist zu beachten. Insbesondere sind die darin genannten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen umzusetzen.
- 14.44.1.1.2        Zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen sind die einschlägigen Vorschriften der DIN 18920 zu beachten. D. h., insbesondere sind baubedingte Beeinträchtigungen wie Abgrabungen, Ablagerungen, Aufschüttungen, Bodenverdichtungen, 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 im Plan Anlage 4 des LBP dargestellte, zu erhaltende Baumbestand ist mittels Bauzäunen vor Beeinträchtigungen zu schützen. Der Verlauf der Bauzäune ist dem Plan Anlage 5 des LBP, landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, zu entnehmen.
- 14.44.1.1.3        Die baubedingt vorübergehend beeinträchtigte Lagerfläche des Baufelds ist unmittelbar nach Bauende wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen. Als ursprünglicher Zustand gelten die Vegetationseinheiten gemäß Plan Anlage 4 des LBP, Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan. Die Begrünung hat mit einer standortgerechten und autochthonen Saatgutmischung zu erfolgen.
- 14.44.1.1.4        Die Baufeldfreimachung ist außerhalb der Brutzeit von bodenbrütenden Vogelarten zu beginnen, d. h. ausschließlich im Zeitraum von September bis Februar. Bei

Baumfällungen ist die Vermeidungsmaßnahme V-4 (Ziffer 3.3.2 des LBP) zu beachten.

- 14.44.1.1.5 Zur Vermeidung von Vogelschlag an der Fassade des Technikbaukörpers ist Folgendes zu beachten:
- Großflächige Glasfassaden sind entweder zu vermeiden oder es ist strukturiertes, mattiertes bzw. bedrucktes Glas zu verwenden. Nur vollflächig markierte Scheiben sind als Hindernis für Vögel erkennbar. Schon 2 mm breite Streifen in 30 mm Abstand oder kontrastreiche Punkt- und Gittermuster können wirkungsvoll Vogelanzug verhindern. Um den Eindruck einer Durchflugmöglichkeit zu vermeiden, dürfen die freien Stellen in einem Muster nicht größer als 10 bis 15 cm sein. Die Anbringung von Greifvogelsilhouetten ist nicht geeignet, Vogelschlag zu verhindern. Schwarzorange Markierungen vereinen die Vorteile von sehr unterschiedlichen Reflexions- und Kontrasteigenschaften (verschiedene tageszeitliche Lichtbedingungen und jahreszeitlich verschieden reflektierende Vegetation).
  - Alternativ können Außenjalousien oder Metall- bzw. Holzlamellen mit maximal 10 bis 15 cm Zwischenraum angebracht werden.
- 14.44.1.1.6 Die Einzelbaumpflanzungen gemäß Anlage 5 des LBP, Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, sind mit standortheimischen Laubbäumen I. Wuchsklasse (Qualität: mind. HSt, 3xv, StU 12-14 cm) umzusetzen. Es ist autochthones Pflanzgut zu verwenden.
- 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.
- 14.44.1.1.7 Die Kompensationsfläche ist spätestens in der Vegetationsperiode nach Baubeginn herzustellen. Sie ist entsprechend dem für sie festgelegten Entwicklungsziel zu entwickeln und für einen Zeitraum von 25 Jahren ab Herstellung zu pflegen.
- 14.44.1.1.8 Die Einhaltung der naturschutzrechtlichen Auflagen wie auch die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahme ist durch eine ökologische Baubegleitung sicherzustellen. Die verantwortliche ökologische Baubegleitung ist der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Freising min-

destens 1 Woche vor Beginn der Bauarbeiten mit den erforderlichen Kontaktdaten schriftlich zu benennen.

- 14.44.1.1.9 Der offizielle Meldebogen für die Kompensationsfläche (s. [https://www.lfu.bayern.de/natur/oefka\\_oeko/flaechenmeldung/ausgleich\\_ersatz/index.htm](https://www.lfu.bayern.de/natur/oefka_oeko/flaechenmeldung/ausgleich_ersatz/index.htm)) ist incl. Luftbild von der FMG möglichst in digitaler Form an die Untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Freising (Mail: [Naturschutz-Landesplanung@kreis-fs.de](mailto:Naturschutz-Landesplanung@kreis-fs.de); Tel. 08161/600-419), zu senden.
- 14.44.1.1.10 Weitergehende Auflagen, die sich insbesondere aufgrund einer etwaigen negativen Entwicklung der Ausgleichsfläche oder aus Gründen des Artenschutzes ergeben, bleiben vorbehalten.
- 14.44.1.2 Ersatzzahlung für Eingriffe in das Landschaftsbild
- 14.44.1.2.1 Die FMG hat eine Ersatzzahlung zu leisten.
- Die Höhe der Ersatzzahlung beträgt 2 vom Hundert der Rohbaukosten der Konzernzentrale; dabei bleiben die Kosten für die Gebäudeteile unterhalb der Erdoberfläche außer Betracht.
- Die abschließende Entscheidung über den Betrag der Ersatzzahlung in EURO wird vorbehalten. Der FMG wird aufgegeben, dem Luftamt spätestens zum Zeitpunkt der Stellung eines Antrags auf Erteilung einer Baugenehmigung bei der unteren Bauaufsichtsbehörde eine nachprüfbare Aufstellung sämtlicher Rohbaukosten der neuen Konzernzentrale vorzulegen. Die Aufstellung darf nicht älter als ein halbes Jahr sein.
- 14.44.1.2.2 Die Zahlung ist vor Beginn der Durchführung des Eingriffs (erste Maßnahme zur Umsetzung des Eingriffs) zu leisten.
- 14.44.1.2.3 Die Zahlung ist unter Angabe des Verwendungszwecks „Errichtung Konzernzentrale am Flughafen München“ auf das Konto des Bayerischen Naturschutzfonds,
- Kontoinhaber: Bayerischer Naturschutzfonds  
Kreditinstitut: Hauck & Aufhäuser, Privatbankiers  
IBAN: DE04 5022 0900 0007 4377 00  
BIC: HAUKDEFF
- zu entrichten.
- Dem Luftamt ist von der FMG unverzüglich ein entsprechender Nachweis der Zahlung zukommen zu lassen.

- 14.44.2 Nebenbestimmungen Hinweise zu §§ 12 und 18a LuftVG
- 14.44.2.1 Im Baugenehmigungsverfahren bzw. im Vorfeld der Errichtung verfahrensfreier baulicher Anlagen ist das Luftamt zwecks Prüfung der Hindernisfreiheit (§ 12 LuftVG) bzw. zwecks Unterrichtung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (§ 18a LuftVG) zu beteiligen.
- 14.44.2.2 Bei der Errichtung der Bauwerke eventuell zum Einsatz kommende Baugeräte, insbesondere Kräne, ist das Luftamt zwecks Prüfung der Hindernisfreiheit (§ 12 LuftVG) zu beteiligen.
- 14.44.2.3 Die FMG hat der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Aktualisierung der veröffentlichten Flugplatzkarte rechtzeitig einen entsprechend geänderten Flugplatzkartenentwurf zu übermitteln.

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

Es wird folgende Ziffer V.36 angefügt:

- "36 Gehobene Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1, § 15 WHG zum Einleiten von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser aus den Dachflächen der neuen Konzernzentrale in den Untergrund bzw. das Grundwasser
- 36.1 Der FMG wird zur Benutzung des Grundwassers durch Einleiten von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser aus den Dachflächen der neuen Konzernzentrale in den Untergrund bzw. das Grundwasser die gehobene wasserrechtliche Erlaubnis nach § 15 WHG und §10 WHG erteilt.
- 36.2 Der Erlaubnis liegen folgende Unterlagen zugrunde:
- Antrag vom 29.04.2019.
  - Vorhabenbeschreibung – Erläuterung und Begründung, Flughafen München GmbH, vom 12.04.2019.
  - Übersichtslageplan AirSite West – Neue Konzernzentrale vom 12.03.2019.
  - Erläuterung der Entwässerung, Regierungsmeister Schlegel GmbH & Co. KG, vom 09.10.2018.
  - Tektur zu Plan D1a/F 6.1a – 124b (Lageplan der Entwässerung), Neue Konzernzentrale Südlich der Nordallee (AirSite West) vom 12.04.2019, M 1 : 5.000.



- 36.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen
- 36.3.1 Das Vorhaben ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechend den vorgelegten Unterlagen auszuführen.
- Die an die Versickerungsmulden angeschlossene Entwässerungsfläche der neuen Konzernzentrale beträgt insgesamt 9.500 m<sup>2</sup> (davon: 7.610 m<sup>2</sup> Dachflächen und 1.890 m<sup>2</sup> Geh- und Radwegflächen).
- 36.3.2 Die Sohle der Entwässerungsmulden muss mindestens 1 m über dem mittleren Hochwasserstand für das Grundwasser liegen. Hierzu ist für jede Sickermulde der mittlere Hochwasserstand anhand der planfestgestellten Grundwasserüberwachung individuell zu ermitteln.
- Hinweis:  
In der vorgelegten Planung wird von konventionellen Hartdächern ausgegangen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist eine Ausführung als Gründächer zu empfehlen, um somit einen zusätzlichen positiven Effekt auf die Niederschlagswasserverdunstung zu erzielen. Durch die Rückhaltung von Niederschlagswasser auf Gründächern ist es möglich, die notwendigen Flächen für die Versickerung deutlich zu verringern.
- 36.3.3 Die Versickerungsanlagen dürfen nur in verunreinigungsfreiem Boden, anstehend bis zum Grundwasserleiter, errichtet werden. In Bereichen mit belasteten, anthropogenen Auffüllungen (z. B. Altverfüllungen) und belasteten Boden ist die Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser unzulässig.
- 36.3.4 Im Bereich von Versickerungseinrichtungen und deren Sickerwege dürfen keine Recyclingbaustoffe eingebaut werden.
- 36.3.5 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.
- 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](http://www.bayern.de/lfu)) bezogen werden.

- 36.3.6 Die Bestätigung des Sachverständigen ist spätestens 4 Wochen nach Fertigstellung der Entwässerungseinrichtungen dem Wasserwirtschaftsamt München vorzulegen.
- 36.3.7 Es darf den Versickerungsanlagen nur gesammeltes Niederschlagswasser zugeleitet werden, das nicht durch sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändert oder behandlungsbedürftig ist.
- 36.3.8 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdenden Stoffe verunreinigt, ist unverzüglich das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München und den Landratsamt Freising durchgeführt werden.
- 36.3.9 Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtungen zu gewährleisten.“

## **VI Kostenentscheidung**

Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.

Für diese Plangenehmigung wird eine Gebühr i. H. v. 25.000,-- € festgesetzt.

An Auslagen werden 486,-- € festgesetzt.

(Gesamtkosten: 25.486,-- €).

## **B Sachverhalt**

### **I Ausgangssituation**

Derzeit sind die Büroarbeitsplätze der Geschäfts-, Service- und Konzernbereiche der FMG und ihrer Töchter weitläufig auf dem gesamten Flughafenareal bzw. teilweise auch außerhalb des Flughafen-Campus verteilt. Diese befinden sich im NBB (dort u. a. das sog. Subzentrum mit derzeitiger Konzernzentrale, die Konzernsicherheitszentrale und das RE-Gebäude), dem Südlichen Bebauungsband (SBB) (insb. die sog. Luftpostleitstelle), im Zentralbereich mit den Quartieren Nord und Süd, dem Munich Airport Center (MAC) sowie den Terminalbereichen. Dies erschwert zunehmend die Zusammenarbeit und die direkte Kommunikation. Auch hat dies unerwünschte Werksverkehre und Wegezeiten einschließlich Parkplatzsuche zur Folge.

Eine weitere Nachverdichtung von Büroarbeitsplätzen kann im Bestand nicht mehr abgebildet werden. Auch entsprechen die vorhandenen Büroflächen (z. B. stammt das Verwaltungsgebäude im NBB aus dem Jahr 1990) nicht mehr den Ansprüchen an zeitgemäße Arbeitsplätze. Da die Bestandsgebäude maximal ausgelastet sind, stehen keine nennenswerten Leerstandflächen auf dem Flughafengelände für eine Optimierung, für Projektarbeiten oder für ein weiteres Wachstum nach Überwindung der Covid-19-bedingten Rezession zur Verfügung.

### **II Vorhaben und Begründung**

Aufgrund dieser Ausgangssituation beabsichtigt die FMG, im NBB, Bereich Airsite West, südlich der Nordallee auf Teilflächen des Urlauberparkplatzes P 41 Süd, eine neue Konzernzentrale zu errichten. Die Vorhabensfläche liegt zwischen dem LabCampus-Areal im Westen und dem Novotel im Osten.

Mit dem Bau einer neuen Konzernzentrale verfolgt die FMG folgende Ziele:

- Schaffung dringend notwendiger Büroflächen für die FMG am Standort Flughafen München im Bereich des NBB.
- Steigerung der Effizienz durch Konzentration möglichst vieler Konzernbereiche in einem Gebäude, um Kommunikation und Interaktion bereichsübergreifend zu erleichtern und zu beschleunigen.
- Umsetzung eines modernen Arbeitsplatzkonzeptes in einer entsprechenden Umgebung.
- Nachhaltigkeit: Betriebskosten senken, Ressourcen schonen durch nachhaltig zu betreibendes, modernes Gebäude, Wegezeiten und Werksverkehre minimieren
- Nachnutzung des heutigen Subzentrums als Erweiterungsfläche für bestimmte FMG-Bereiche, die dauerhaft im östlichen Abschnitt der Nordallee und somit in unmittelbarer Nähe zu den zu betreuenden Einrichtungen im NBB an-

gesiedelt bleiben und an ihren bisherigen Standorten keine Erweiterungsoptionen haben (z. B. Technik, Konzernsicherheit)

Als Teil der Konzernzentrale soll im südlichen Bereich der beantragten Baufläche ein Hochpunkt mit einer Höhe von bis zu 36 m entstehen.

Das Nutzungskonzept für die neue Konzernzentrale sieht ca. 1.200 Büroarbeitsplätze, eine Kantine für die Mitarbeiterversorgung, Konferenzflächen u. a. für Gremienveranstaltungen sowie ein hochwertiges Casinorestaurant mit Aussichtsterrasse vor. Des Weiteren sind Flächen für übergeordnete Nutzungen, z. B. Mitarbeiterduschen, Flächen für die Gebäudereinigung sowie die IT-Infrastruktur erforderlich. Hierfür ist eine Brutto-Grundfläche von ca. 31.000 m<sup>2</sup> geplant.

Die Nutzung soll sich folgendermaßen verteilen: Im Erdgeschoss sind neben Büroflächen für Mitarbeiter ein Bereich für die Mitarbeitergastronomie sowie Arbeitsflächen für Externe mit temporären Arbeitsaufträgen (z. B. Berater, Wirtschaftsprüfer, o. a.) vorgesehen. Das zweite bis vierte Obergeschoss dient der reinen Büronutzung für FMG-Mitarbeiter. Im Hochpunkt sind überwiegend Konferenzflächen sowie das Casinorestaurant vorgesehen.

Für die verkehrliche Erschließung der Konzernzentrale soll östlich der für das Vorhaben beantragten Baufläche eine Zufahrt (z. B. für Lieferverkehr) von der Nordallee gebaut werden. Die Bauzeit für die neue Konzernzentrale wird ca. zwei Jahre betragen.

### **III Antrag auf Plangenehmigung nach § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG**

#### **1 Ursprünglicher Antrag**

Mit Schreiben vom 29.04.2019 beantragte die FMG, den Plan zur Errichtung der neuen Konzernzentrale südlich der Nordallee nach § 8 Abs. 1 Satz 10 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 folgenden Wasserrechtsantrag zu entscheiden:

- gehobene Erlaubnis nach §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 und 15 WHG für die Versickerung des von den Dachflächen abfließenden Niederschlagswassers in das Grundwasser.

Zur Umsetzung ihres Vorhabens legte die FMG folgende Pläne, Maßnahmenblätter und Verzeichnisse zur Feststellung vor, wobei der Plan der baulichen Anlagen einen Hochpunkt von 40 m vorsieht:

- Plan Tektur zu Plan I - 02c (Plan der baulichen Anlagen) südlich der Nordallee (AirSite West) vom 13.02.2019.
- Plan Tektur zu Plan D1a/F6.1a-124b (Lageplan der Entwässerung) vom 12.04.2019.

- Lageplan J-748 der landschaftspflegerischen Maßnahme Oberdingermoos einschließlich des dazugehörigen Maßnahmenblattes und Grunderwerbsverzeichnisses.

Zusammen mit dem Antrag vom 29.04.2019 wurden darüber hinaus nachrichtlich folgende Pläne und Unterlagen (Anlagen) vorgelegt:

- Vorhabenbeschreibung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West) - Erläuterung und Begründung, Flughafen München GmbH, vom 12.04.2019.
- Übersichtslageplan Neue Konzernzentrale, M 1 : 2.000, Flughafen München GmbH, vom 12.03.2019.
- Plan BE-Fläche neue Konzernzentrale, ohne Maßstab, Stand 12.04.2019.
- Übersichtsplan versiegelte Flächen, ohne Maßstab, Stand 12.04.2019.
- Ansichten und Visualisierungen aus verschiedenen Blickrichtungen.
- Sichtschatenplan Konzernzentrale, M 1 : 10.000, Stand Juni 2019.
- Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West), Planungsbüro für angewandten Naturschutz PAN GmbH, vom 17.04.2019.
- Fachbericht Fauna Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West), Planungsbüro für angewandten Naturschutz PAN GmbH, vom 17.04.2019.
- Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 UVPG Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West), Planungsbüro für angewandten Naturschutz PAN GmbH, vom 17.04.2019.
- Unterlage zur Eingriffsregelung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West) mit 7 Anlagen (LBP), Grünplan GmbH, vom 17.04.2019.
- Erläuterung der Entwässerung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West), Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG, vom 09.10.2018.
- Stellungnahme der DFS zur Hindernissituation vom 25.05.2018.
- Protokoll der 13. Sitzung des FMG-Gestaltungsbeirats vom 27.02.2019.
- Ausführungen zur Gestaltung Konzernzentrale FMG, Architekt Sander, vom 14.02.2019.

## **2 Tektur des Antrags vom 08.05.2020**

Als Reaktion auf Einwände der Stadt Freising, insbesondere zu der geplanten Bauhöhe von 40 m, beantragte die FMG mit Schreiben vom 08.05.2020, den o. g. „Plan Tektur zu Plan I - 02c (Plan der baulichen Anlagen) südlich der Nordallee (Air-Site West) vom 13.02.2019“ durch den „Plan Tektur zu Plan I - 02c (Plan der baulichen Anlagen) Nördliches Bebauungsband neue Konzernzentrale vom 29.04.2020“ zu ersetzen. Dieser Plan sieht einen Hochpunkt von nur noch 36 m Höhe vor.

Zugleich wurde abweichend von Ziffer IV.5.8 PFB MUC beantragt, die Grundfläche von unabdingbar notwendigen Dachaufbauten im Bereich der Sonderfestset-

zung für eine Bauhöhe von 36 m auf 15% der Grundfläche des darunterliegenden Normalgeschosses anstelle der üblichen 20% zu begrenzen und darüber hinaus ein möglichst weites Abrücken der Dachaufbauten von der oberen Gebäudekante vorzuschreiben. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Dach- bzw. Technikaufbauten des Hochpunkts auf das Notwendigste, wie beispielsweise Lüftungsanlage, Aufzugsschacht etc. beschränkt werden und optisch zurückgesetzt sind, so dass sie optisch kaum in Erscheinung treten.

Zur Umsetzung ihres Vorhabens in der geänderten Fassung legte die FMG folgenden Plan vor:

- Plan Tektur zu Plan I - 02c (Plan der baulichen Anlagen) Nördliches Bebauungsband neue Konzernzentrale vom 29.04.2020.

Zusammen mit dem Antrag vom 29.04.2019 wurde darüber hinaus nachrichtlich folgende Unterlage vorgelegt:

- Unterlage zur Eingriffsregelung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West) mit 7 Anlagen, Grünplan GmbH, vom 17.04.2019, überarbeitet am 03.06.2020.

### **3 Aktualisierung der Unterlage zur Eingriffsregelung**

Als Reaktion auf die Einwände der UNB FS hinsichtlich der Ermittlung der erforderlichen Ersatzmaßnahmen für die mit dem Vorhaben verbundene Beeinträchtigung des Landschaftsbildes hat die FMG mit Schreiben vom 31.05.2021 die Unterlage zur Eingriffsregelung erneut überarbeitet und folgende Unterlage, die zum Gegenstand des Verfahrens gemacht werden soll, vorgelegt:

- Unterlage zur Eingriffsregelung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West) mit 7 Anlagen, Grünplan GmbH, vom 17.04.2019, überarbeitet am 03.06.2020 und am 11.03.2021.

## **IV Verfahrensgegenstände**

Diese Plangenehmigung betrifft die von der FMG zur Entscheidung beantragte fachplanerische Festsetzung einer Hochbaufläche zur Errichtung einer neuen Konzernzentrale im NBB. Diese Fläche befindet sich auf dem Gebiet der Großen Kreisstadt Freising auf bereits nach Luftverkehrsrecht planfestgestelltem Flughafengelände. Die Fläche befindet sich im Eigentum der FMG.

Verfahrensgegenstände dieser Plangenehmigung sind im Einzelnen:

- Zulassung einer Hochbaufläche für die bauliche Art der Nutzung Sonstige Flughafendienste „SF“ im NBB südlich der Nordallee, zwischen den bestehenden Hochbauflächen „SF“ (LabCampus) im Westen und Hochbaufläche für die bauliche Art der Nutzung Passagierabfertigungsanlagen „PA“ (Novotel) im Osten, auf Teilflächen des Urlauberparkplatzes P 41 Süd. Die Grundfläche beträgt 11.155 m<sup>2</sup>.

Für die nahezu quadratische neue Hochbaufläche „SF“ sind unterschiedliche zulässige maximale Gebäudehöhen – jeweils bezogen auf die Bezugshöhenlage 449 m üNN – festgesetzt. Die Hochbaufläche „SF“ wird durch Grenzen für unterschiedliche Festsetzungen der zulässigen Gebäudehöhe in vier rechteckige Sektoren aufgeteilt. Während die von Norden nach Süden verlaufende Grenzlinie die Hochbaufläche mittig schneidet, teilt die von Osten nach Westen verlaufende Grenzlinie die Hochbaufläche im Verhältnis von ca. 3 : 5, wobei die kleineren Flächen im Norden liegen. Die zulässigen Gebäudehöhen betragen im Sektor Nordwest 26 m, im Sektor Nordost 22 m, im Sektor Südwest 22 m und im Sektor Südost 36 m.

Die zulässige maximale Baumasse auf der gesamten Hochbaufläche SF beträgt 140.000 m<sup>3</sup>.

- Verkleinerung der bestehenden Hochbaufläche „SF“ (LabCampus) durch Verschiebung der östlichen Grenze nach Westen (Reduzierung um 3.200 m<sup>2</sup>) und Umwidmung dieser Fläche in eine örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr.
- Die Erlaubnis für den wasserrechtlichen Benutzungstatbestand „Versickerung des Niederschlagswassers von den Dachflächen der Hochbaufläche „SF“ (neue Konzernzentrale)“.
- Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan.

## **C Verfahren**

### **I Zuständigkeit des Luftamtes**

Das 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 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 Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens entscheiden.

Es liegt ein Antragsgegenstand vor, der in den Anwendungsbereich des Luftverkehrsgesetzes fällt. Die auf der verfahrensgegenständlichen Hochbaufläche „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.

Insbesondere liegt kein Fall der Nr. 18.7 Anlage 1 zum UVPG (Bau eines Städtebauprojekts) vor, weil es sich einerseits bei der betroffenen Fläche um bereits planfestgestelltes Flughafengelände handelt und somit kein Außenbereich i. S. d. § 35 BauGB vorliegt, sowie andererseits auch die dort genannten Größenwerte nicht erreicht werden. 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 der verfahrensgegenständlichen Baufläche 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 der Anwendungsbe-  
reich des UVPG nicht eröffnet und somit keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die neue Konzernzentrale soll hauptsächlich zu Büro- bzw. Verwaltungszwecken genutzt werden, also zu Zwecken, die nicht 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.

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 Fläche für die naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme befindet 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 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 hörte zu dem Antrag folgende Stellen (Träger öffentlicher Belange) an:

- Große Kreisstadt Freising
- Landratsamt Freising (LRA FS)
- Landratsamt Erding – Untere Naturschutzbehörde (UNB ED)
- Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde (HNB)
- Wasserwirtschaftsamt München (WWA)
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)

Die **Große Kreisstadt Freising** teilt mit Hinweis auf ihre Planungshoheit und hinsichtlich städtebaulicher Gesichtspunkte mit, durch das Vorhaben - insbesondere aufgrund der deutlichen Erhöhung der in diesem Bereich des Flughafengeländes planfestgestellten Bauhöhe von 22 m auf 40 m - betroffen zu sein. Es würden negative Auswirkungen auf das Stadtbild Freising befürchtet. Weiterhin fordert die Stadt Freising, die die Zusammenführung mehrerer Verwaltungseinheiten der FMG positiv sieht, im Hinblick auf die Nutzung der zum Flughafen führenden Umlandstraßen die Erstellung eines Verkehrsgutachtens, um die in den Antragsunterlagen dargestellte Verkehrsneutralität des Vorhabens belegen zu können. Zuletzt wird die Vorlage von Unterlagen gefordert, um das Vorhaben auf seine lufthygienischen und lärmtechnischen Auswirkungen überprüfen zu können.

Die **Untere Naturschutzbehörde im LRA FS (UNB FS)** unterscheidet in ihren Stellungnahmen zur naturschutzfachlichen Eingriffsregelung zwischen den vom Vorhaben verursachten Eingriffen ins Landschaftsbild und den sonstigen bzw. flächenhaften Eingriffen. Ausgehend von der Feststellung, dass es sich bei dem genannten Vorhaben um einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG handele, bestehe mit den Ergebnissen des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP - Unterlagen zur Eingriffsregelung) zur Ermittlung der flächenhaften Eingriffe in den Naturhaushalt grundsätzlich Einverständnis. Die Ermittlung des Umfangs und die Zielsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen würden im LBP (Kapitel 4.1 Landschaftspflegerische Maßnahmen) fachlich nachvollziehbar und begründet dargestellt. Naturschutzfachlich werde der angewandten Methodik gefolgt. Die ermittelten Kompensationsfaktoren würden als ausreichend bewertet. Zu der vorgesehenen Ausgleichsfläche, die im Landkreis Erding liege, habe die **UNB ED** ihr Einverständnis mitgeteilt. Es werden Vorschläge für Nebenbestimmungen unterbreitet. Hinsichtlich des Eingriffs in das Landschaftsbild wird auf der Grundlage des LBP, Überarbeitungsstand 11.03.2021, mitgeteilt, dass die methodische Herleitung der Bemessung der Ersatzzahlung in Kapitel 3.4 des LBP nunmehr nachvollziehbar sei und den Regelungen der BayKompV entspreche. Die wirkraumbezogene Bewertung des Landschaftsbildes (Flughafen, Ebene zwischen Flughafen und Isarauen, Isarauen, Hangkanten des Hügellandes) erfolge gemäß Anlage 2.2 und Matrix Spalte 1 der Anlage 5 der BayKompV und sei begründet und nachvollziehbar. Der Einstufung der Intensität der vorhabenbezogenen Wirkungen könne für einzelne Wirkräume

nicht gefolgt werden. Es wird ein vom LBP abweichender, der Berechnung der Ersatzzahlung zu Grunde zu legender Prozentsatz, gefordert.

Die **Wasserbehörde im LRA FS** teilt mit, dass aus wasserrechtlicher Sicht Einverständnis mit den geplanten Maßnahmen bestehe, wenn auch die wasserwirtschaftlichen Fachbehörden damit einverstanden seien und deren vorgeschlagene Inhalts- und Nebenbestimmungen in der Plangenehmigung übernommen würden.

Die **HNB** teilt zum Gebiets- und Artenschutz mit, dass die Vorhabensfläche außerhalb des Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“ liege. Mit dem Fachgutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) bestehe Einverständnis. Aufgrund der Mindestdistanzen des Vorhabens von 300 m zu den Flughafenwiesen im Bereich der Nordbahn und von ca. 1.000 m zu den Wiesen im Bereich der Südbahn sowie einer funktionalen Abschirmung durch bestehende Gebäude seien erhebliche Beeinträchtigungen auf den Erhaltungszustand des Vogelschutzgebietes nicht zu erwarten. Bei Beachtung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen V1-V3 aus der Unterlage zur saP (Kap. 3.1, S. 13) würden vorhabensbedingt keine artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote verwirklicht.

Das **WWA** teilt mit, dass mit den gewählten Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des gesammelten Niederschlagswassers grundsätzlich Einverständnis bestehe. Durch die Niederschlagswassereinleitung sei bei Beachtung der wasserwirtschaftlichen Anforderungen eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Grundwassers nicht zu erwarten. Für die beantragten Benutzungen wird die Erteilung einer gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis vorgeschlagen.

Die **DFS** teilt zur ursprünglich beantragten maximalen Gebäudehöhe mit, dass aus Hindernisgründen gegen das Vorhaben mit einer max. Höhe von 489,00 m ü. NN (40,00 m ü. Grund) keine Einwendungen bestünden, wenn eine Veröffentlichung auf der Flugplatzkarte des Verkehrsflughafens München veranlasst werde.



## **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. Auch insoweit ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten. Auf die Begründung des Vorhabens wird Bezug genommen, vgl. Ziffer B.II.

Mit der neuen Konzernzentrale will die FMG bisher auf dem Flughafengelände verteilte Büroflächen an einem Standort zusammenfassen und zugleich repräsentative, den heutigen Anforderungen entsprechende, Räumlichkeiten für Büroflächen, für eine Mitarbeiterkantine und für Konferenzräume u. a. für Gremienveranstaltungen usw. schaffen. Diese Zusammenfassung von unterschiedlichen Funktionen in einem Gebäudekomplex rechtfertigt es auch, die bisher in diesem Bereich zulässige maximale Gebäudehöhe von 22 m punktuell anzuheben (Hochpunkt), um ortsnah mehr Geschoßflächen verwirklichen zu können. Zugleich kann damit auch ein von der FMG beabsichtigter baulicher Akzent im NBB geschaffen werden. Auch insoweit wird auf die Antragsunterlagen Bezug genommen.

Hinzu kommt der positive Nebeneffekt, dass der innerhalb des Flughafengeländes zur Verfügung stehende, nicht vermehrbare Raum, intensiver genutzt wird. Gleichzeitig wird durch eine größere Höhenentwicklung weniger Grundfläche in Anspruch genommen und versiegelt.

## **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 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.

Dies hat zur Folge, dass diese Plangenehmigung nicht die für diesen Sonderbau i. S. d. Art. 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 BayBO erforderliche Baugenehmigung beinhaltet.

Auch die Erlaubnis oder Bewilligung zu einer Gewässerbenutzung ist gesondert zu erteilen (§ 19 Abs. 1 WHG).

## **2 Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung**

### **2.1 Hochbaufläche „SF“ für die neue Konzernzentrale**

Mit dem festgestellten Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung I-02c wird der in Ziffer B.IV Spiegelstrich 1 beschriebene Verfahrensgegenstand zeichnerisch dargestellt. Der Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung enthält durch Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen Festsetzungen mit städtebaulichem Gehalt und beinhaltet damit – verglichen mit § 30 BauGB – die Mindestfestsetzungen einer Bauleitplanung.

Eine Verletzung eigener Rechte der Stadt Freising, etwa durch Missachtung ihres Rechts auf kommunale Planungshoheit, wird nach Ansicht des Luftamtes durch diese Festsetzungen im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung nicht bewirkt. Insbesondere stehen städtebauliche Belange sowie Einwirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild (§ 38, § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB) dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Stadt Freising hat mit Blick auf Ihre Planungshoheit vorgetragen, dass insbesondere aufgrund der deutlichen Erhöhung der planfestgestellten, zulässigen Bauhöhe von 22 m auf (ursprünglich) 40 m negative Auswirkungen auf das Stadtbild befürchtet würden. Das Stadtbild werde von dem weitaus sichtbaren Domberg, den beiden Domtürmen und dem Weihenstephaner Berg geprägt. Das bisher geltende Gestaltungskonzept des Flughafens, das dafür gesorgt habe, dass sich die ausgedehnte Flughafenanlage sehr gut in die Landschaft zwischen Freising und Erding einfüge, werde verlassen. Insbesondere werde befürchtet, dass der Flughafen visuell mit der Stadt Freising zusammenwachsen könnte, ein Umstand, der aus Sicht der Stadt Freising nicht eintreten dürfe. Dies gelte auch im Hinblick auf Licht-Immissionen. Auch das Vorhaben in Gestalt des Tekturantrags vom 08.05.2020 – die maximale Bauhöhe des Hochpunkts im südöstlichen Sektor beträgt 36 m, wobei die Schmalseite des Hochpunkts nach Norden Richtung Freising ausgerichtet ist – wird von der Stadt Freising als kritisch betrachtet.

Hinsichtlich der befürchteten Betroffenheiten bei der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes stehen aus Sicht der Stadt Freising somit die Sichtbeziehungen von der Stadt zum Flughafengelände im Fokus.

Das Orts- oder Landschaftsbild von Freising selbst – also die historisch gewachsene Silhouette („Skyline“) mit Weihenstephaner Berg und Domberg einschließlich dem Dom St. Maria und St. Korbinian – kann durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt bzw. verunstaltet werden. Aufgrund der Distanz von ca. 5 km zwischen der geplanten Hochbaufläche auf dem Flughafengelände und den o. g. Bestandteilen des Stadtbildes, ist nicht zu befürchten, dass ein durchschnittlicher Betrach-

ter der Landschaft gleichzeitig die Stadt Freising und die neue Konzernzentrale im Blick hat und beides in einen optisch wirkenden Zusammenhang bringt. Selbst wenn er dies könnte, könnte nicht von einer gegenseitigen Beeinträchtigung gesprochen werden.

Auf Nachfrage des Luftamtes, von welchen Standorten aus nach Einschätzung der Stadt Freising die befürchteten visuellen Auswirkungen der geplanten Konzernzentrale auf das Orts- und Landschaftsbild beurteilt werden sollen, hat diese drei Standorte auf der Hangkante des Isarhochufers benannt (Standort 1: Weihenstephaner Berg – Am Hofgarten; Standort 2: Aussichtsplattform vom Domberg – Domberg 27; Standort 3: Buswendepplatz der Grund- und Mittelschule Neustift an der Eckerstraße 24). Am Fuße des Hochufers könnte, auch wenn die Bebauung der Stadt weggedacht würde, das Flughafengelände aufgrund der großen Distanz und der Perspektive nicht gesehen werden.

Seitens des Luftamtes wurde daraufhin am 07.02.2020 eine Inaugenscheinnahme der Sichtbeziehung von den benannten Standorten zum Flughafen München vorgenommen und darüber ein auch der Stadt Freising zugeleiteter Vermerk gefertigt. Darin heißt es auszugsweise:

„Standort 3 liegt an der Hangkante, die vom erhöhten Stadtteil Neustift zur Landshuter Straße abfällt. Von hier konnte mit dem Fernglas gut, mit bloßem Auge kaum, der obere Teil des Towers gesehen werden. Dieser ragt über eine jahreszeitlich nicht belaubte Baumreihe, die sich noch im Stadtgebiet Freising, wohl auch noch auf der selben Isarseite, befindet. Diesem Blick weiter nach rechts folgend konnten keine weiteren Flughafenbauten wahrgenommen werden. Zu sehen war nur noch der Turm von St. Lantpert im Ortsteil Lerchenfeld, der ebenfalls von dieser Baumreihe verdeckt wird. Der Standort der Konzernzentrale konnte nicht zugeordnet werden, weil der Horizont maßgeblich durch die Baumreihe verdeckt wird. Es ist aber höchst unwahrscheinlich, dass die Konzernzentrale, die knapp halb so hoch wie der Tower wäre, vom Standort 3 aus, gesehen werden könnte.

Am Standort 2, einer Aussichtsstelle am südlichen Ende des Dombergs an der Abbruchkante, die hinab zur Moosach führt, konnte der obere Teil des Towers nur schemenhaft entdeckt werden. Auch hier verhindern Laubbäume einen freien Blick in die Landschaft. Ebenfalls schemenhaft konnte in Höhe der Baumwipfel der Ausleger eines Baukrans gesehen werden, der möglicherweise an einer Baustelle im westlichen Bereich des Flughafens steht. Die Ausleger derartiger Baukräne sind regelmäßig höher als 40 m (das Luftamt ist unter Hindernisgesichtspunkten mit der Aufstellung derartiger Kräne befasst, so dass diese Höhenangabe amtsbekannt ist). Der Standort der Konzernzentrale konnte nicht zugeordnet werden, weil der Horizont maßgeblich durch die Baumreihe verdeckt wird. Falls der Baukran auf dem Flughafengelände steht, ist anzunehmen, dass die Konzernzentrale nicht über die Baumreihe hinausragen würde.

Standort 1 liegt am Weihenstephaner Berg an der südlichen Abbruchkante. Von hier aus kann das gesamte Flughafengelände vom MAC im Osten bis zum Tanklager in Westen gesehen werden. Die DFS-Zentrale und das Novotel sind wegen ihrer hellen Farbe deutlicher zu sehen, als die in grau gehaltenen Wartungshallen. Der Standort der Konzernzentrale – ausgehend von der Blickrichtung – rechts neben dem Novotel kann relativ genau eingeschätzt werden. Vom Standort 1 aus würde die Konzernzentrale voraussichtlich das östliche Ende der Wartungshalle 1 verdecken, wohl aber nicht deren

Pylone überragen. Die vom Standort 1 gut sichtbaren Baukräne im Bereich der AirSite West sind jedenfalls höher als die geplante Konzernzentrale, so dass dies gut eingeschätzt werden kann. Die Konzernzentrale wird zwar die vorhandene Bebauung im NBB überragen und somit die Blicke einfangen. Sie wäre aber nicht auffälliger oder gar höher als die Wartungshalle 1. Auch würde die Konzernzentrale mittig in dem den Blick beherrschenden Flughafengelände liegen und dieses optisch nicht weiter in die Breite ziehen. Der Eindruck eines Zusammenwachsens von Flughafen und Stadt Freising aufgrund der Konzernzentrale kann vom Luftamt nicht bestätigt werden. Dies auch deshalb, weil sich zwischen Standort 1 und dem Flughafengelände das breite Band der Isarauen befindet, das wie ein grüner Gürtel wirkt, hinter dem sich der Flughafen – räumlich getrennt von sonstiger Bebauung – befindet.“

Den Ergebnissen der Inaugenscheinnahme entnimmt das Luftamt, dass die neue Konzernzentrale lediglich vom Standort 1 aus weithin sichtbar ist und wahrgenommen werden könnte, weil nur dort eine echte Sichtbeziehung vorliegt. Ihr Hochpunkt würde die optische Lücke zwischen Novotel (Höhe: 22 m) und Wartungshalle (Höhe: 34 m) schließen, wohl aber nicht die über 45 m hohen Pylonen der Tragkonstruktion der Wartungshallen überragen. Die neue Konzernzentrale würde neben Tower, DFS-Zentrale und Wartungshallen als weiterer Akzent inmitten der Skyline des Flughafens, die sich fast über das gesamte Blickfeld erstreckt, aufgehen. Durch diese Positionierung verlängert die neue Konzernzentrale nicht die Skyline des Flughafens. Sie würde voraussichtlich zwar das Augenmerk des Betrachters auf sich ziehen, aber nicht als störender Faktor wirken. Auch ist der Blick vom Weihenstephaner Berg über das Flughafengelände nach Süden Richtung Alpen bereits so stark durch das Flughafengelände vorgeprägt, dass dieses zusätzliche Gebäude nicht als Auslöser einer Störung oder einer Verunstaltung des Landschaftsbildes dienen kann. Das Landschaftsbild, das von diesem erhöhten Standpunkt aus durch die Skyline des Flughafens geprägt wird, wird jedoch nicht derart intensiv verändert, dass von dessen Umprägung gesprochen werden könnte.

An den Standorten 2 und 3 fehlt es bereits an einer eindeutigen Sichtbeziehung zwischen Standort und Flughafengelände.

Neben den von der Stadt Freising genannten Sichtbeziehungen vom Isarhochufer aus hat das Luftamt zusätzlich geprüft, ob durch das Vorhaben auch von weiteren Standorten außerhalb des Flughafengeländes, etwa solchen nördlich des Flughafengeländes, negative Betroffenheiten entstehen könnten. Diese Standorte befinden sich auf gleicher Höhe wie das Flughafengelände selbst. Negative Betroffenheiten im Hinblick auf die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes im bauplanerischen Sinne können jedoch nicht festgestellt werden.

Die FMG hat hierzu in ihrem ursprünglichen Antrag eine Visualisierung vorgelegt, in der der Hochpunkt noch mit 40 m und einem von Osten nach Westen gestreckten Baukörper eingezeichnet ist. Diese Visualisierung zeigt, dass sich der im inneren des Flughafengeländes liegende Baukörper zwar von seiner Höhenentwicklung her von den sonstigen Gebäuden in diesem Bereich abhebt. Er steht allerdings nicht frei, sondern wird durch weiter nördlich liegende Gebäude (u. a. die DFS-Zentrale mit 25 m Höhe), die bis zur an das nördliche Startbahnsystem angrenzenden Baulinie reichen, eingerahmt. Von diesen Standorten aus bildet die



Skyline des Flughafens einen das Landschaftsbild prägenden Eindruck. Der Blick zeigt unübersehbar eine Flughafenanlage, auch weil sich zwischen Standorten nördlich des Flughafengeländes und der Skyline die nördliche Start- und Landebahn mit einer Länge von 4.000 m, mit Flugsicherungseinrichtungen, mit deutlich sichtbaren Flugzeugenteisungsstationen an den Startbahnköpfen und letztendlich mit den startenden oder landenden Luftfahrzeugen erstreckt. Der Blick schweift hier von Osten nach Westen über Bauten der Allgemeinen Luftfahrt, den von den Vorfeldern Ost und West eingerahmten Terminalgebäuden samt MAC und Tower, vorbei an den Frachtterminals und Wartungshallen des SBB und den Bauwerken des NBB, bis hin zu den Gebäuden der AirSite West und des LabCampus. Der visualisierte Hochpunkt, der in der tektierten Fassung des Antrags ein Stockwerk (4 m) niedriger ausfällt und durch eine Drehung nur mehr mit der Schmalseite nach Norden zum Betrachter zeigt, fällt nicht durch ein Erscheinungsbild auf, das an eine Störung des Landschaftsbildes oder gar dessen Verunstaltung denken lässt. Vielmehr fügt es sich in die Gesamtanlage Flughafen ein, die im westlichen Teil des NBB – letztendlich auch als Folge der Neuordnung des ehemaligen Bauzentrums mit den Bereichen AirSite West und LabCampus – neben dem Zentralbereich mit Tower und MAC lediglich einen weiteren Kulminationspunkt von auffallenden baulichen Anlage erhält.

Nach Ziffer IV.5.8 PFB MUC dürfen die zulässigen Gebäudehöhen bei allen Gebäuden der Flughafens München durch technisch notwendige Dachaufbauten (wie Aufzugstürme u. ä.) überschritten werden, soweit sie von untergeordneter Bedeutung sind (Grundfläche nicht größer als 20% der Grundfläche der darunterliegenden Normalgeschosse des jeweils zugehörigen Gebäudes). Dies soll grundsätzlich auch für die neue Konzernzentrale gelten.

Angesichts der im NBB südlich der Nordallee zulässigen maximalen Bauhöhe von 22 m hat die FMG selbst vorgeschlagen, den Umfang von zulässigen Dachaufbauten des Hochpunktes der neuen Konzernzentrale in zweifacher Hinsicht restriktiver zu regeln, als in den sonstigen Bereichen. Zum einen soll bereits ab einer Grundfläche der Dachaufbauten von mehr als 15 % der darunterliegenden Normalgeschosse nicht mehr von einer untergeordneten Bedeutung ausgegangen werden können. Zum anderen sollen die Dachaufbauten in diesem Bereich möglichst weit von der oberen Gebäudekante abgerückt werden.

Diesem Vorschlag der FMG folgt das Luftamt durch eine Ergänzung in Ziffer IV.5.8 PFB MUC (vgl. Ziffer A.IV.1.1). Der gegenteiligen Ansicht der Stadt Freising, bei der zugelassenen Gebäudehöhe des Hochpunktes von 36 m müsse es sich um die absolute Gebäudehöhe inklusive Dachaufbauten handeln, wird nicht gefolgt.

Die Ansicht der Stadt Freising würde bedeuten, dass faktisch ein komplettes Stockwerk weniger errichtet werden könnte, da insbesondere Aufzugsschächte über dem Niveau des obersten Stockwerks liegen müssen, wenn dieses durch Aufzüge erschlossen werden soll. Eine derart restriktive Ausnahme vom o. g. Grundsatz der Ziffer IV.5.8 PFB MUC ist auch im Hinblick auf die Bauhöhe von 36 m nicht veranlasst. Es reicht aus, wenn sichergestellt ist, dass Dach- bzw. Technikaufbauten des Hochpunktes auf das Notwendigste, wie beispielsweise Lüftungsanlage, Aufzugsschacht etc. beschränkt werden und optisch von der Gebäudekan-

te zurückgesetzt sind, so dass sie optisch weniger bzw. kaum in Erscheinung treten.

Zu den von der Stadt Freising angesprochenen, von der neuen Konzernzentrale womöglich ausgehenden Lichtemissionen, hat die FMG eine von der Müller-BBM GmbH erstellte Einschätzung (vom 09.09.2019 Nr. M152370/01) vorgelegt. Ausgehend von den von dem Vorhaben zur erwartenden typischen Beleuchtungseinrichtungen (Leuchten für Verkehrsflächen, Firmenlogo, beleuchtete Innenräume) kommt diese zu dem Ergebnis, dass unter Würdigung der insgesamt vom Flughafen München ausgehenden Lichtimmissionen davon auszugehen sei, dass bei sach- und fachgerechter Planung der Beleuchtungsanlagen der neuen Konzernzentrale keine unzulässigen Lichtimmissionen an der nächstliegenden schutzbedürftigen Wohnbebauung nach den Kriterien der Licht-Richtlinie hervorgerufen werden würden. Das Vorhaben wird sich mit Blick auf die zu erwartenden Lichtwirkungen an der in ca. 2 - 3 km entfernt gelegenen Wohnbebauung in die Kulisse des bestehenden Flughafens einordnen.

Aus Sicht des Luftamtes ist somit eine „Lichtverschmutzung“ zu Lasten der Stadt Freising nicht zu befürchten. Die vom Gutachter angenommenen, intensivsten Lichtquellen dienen der Ausleuchtung der Verkehrsflächen und befinden sich somit in Bodennähe. Insoweit unterscheiden sie sich nicht vom Bestand. Bis auf Beleuchtung der Innenräume der neuen Konzernzentrale wird diese bei Dunkelheit den durch Lichtausstrahlung verursachten Gesamteindruck des Flughafens (Vorfeldbeleuchtung; Nachtkennzeichnungen; Scheinwerfer von Bodenabfertigungsdiensten und Luftfahrzeugen) nicht verändern.

Die Bezugshöhenlage für die Hochbaufläche „SF“ wird auf 449 m üNN festgesetzt, vgl. Ziffer A.IV.1.2 (Ziffer IV.5.9 PFB MUC). Dies entspricht der derzeit vorgefundenen Geländeoberkante. Mit einbezogen wird die Hochbaufläche „PA“ (Novotel). Dies fügt sich in das Geländeprofil des Flughafens München ein, das von Südwesten nach Nordosten abfällt.

## **2.2 Hochbaufläche „SF“ für den LabCampus**

Mit dem festgestellten Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung I-02c wird auch der in Ziffer B.IV Spiegelstrich 2 beschriebene Verfahrensgegenstand zeichnerisch dargestellt. Auf der durch diese Umwidmung entstehenden örtlichen Verkehrsfläche Straßenverkehr sind Straßen, Parkflächen, Grünflächen und nichtöffentliche Betriebsstraßen zulässig. Die Verkleinerung der bestehenden Hochbaufläche „SF“ für den LabCampus hat den Zweck, einen größeren Abstand zu der neuen Hochbaufläche für die Konzernzentrale zu schaffen, um insbesondere einen Grüngürtel oder auch Erschließungswege und -straßen schaffen zu können. Der auf der verkleinerten Hochbaufläche „SF“ (LabCampus) planfestgestellte Zweck kann nach wie vor erreicht werden.

### 3

### **Brandschutz**

Fragen des Brandschutzes werden im Baugenehmigungsverfahren abgehandelt. Zuständige untere Bauaufsichtsbehörde ist die Große Kreisstadt Freising.

Sofern die Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr (heute: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) vom 21.04.2015, Az.: IIB7-4115.140-001/15, zur bauaufsichtlichen Behandlung von Hochhäusern in der Fassung März 2015 (AllMBI Nr. 5/2015, S. 274) vollinhaltlich umgesetzt wird, sind zusätzliche Ausstattungen oder eine Erhöhung der Personalstärke für die Werkfeuerwehr voraussichtlich nicht erforderlich.

### 4

### **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. Es existieren zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Plangenehmigung noch keine konkreten Unterlagen, insbesondere über Material und Gestaltung der Außenhülle der neuen Konzernzentrale. 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 (Hindernisfreiheit). 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 40,00 m an der Vorhabensfläche keine Einwendungen erheben würde und die nach § 12 LuftVG erforderliche Zustimmung seitens des Luftamtes erteilt werden könnte.

## **5 Naturschutzrecht**

Im Ergebnis stehen naturschutzfachliche und -rechtliche Gesichtspunkte dem Vorhaben nicht entgegen.

### **5.1 Eingriffsregelung**

#### **5.1.1 Flächenhafte Eingriffe**

Die Neuausweisung einer Hochbaufläche „SF“ für die neue Konzernzentrale stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 BNatSchG dar.

Zur Eingriffsbewertung hat die FMG einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) „Unterlage zur Eingriffsregelung Neue Konzernzentrale südlich der Nordallee (AirSite West)“ mit 7 Anlagen vorgelegt. Mit den von der FMG vorgeschlagenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kommt die FMG ihrer Verpflichtung nach § 15 Abs. 2 BNatSchG nach. Diese werden der FMG verpflichtend auferlegt, vgl. Ziffern A.II und A.IV.

Seitens der UNB FS besteht mit den Ergebnissen des LBP aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich Einverständnis. Die Ermittlung des Umfangs und die Zielsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden im LBP (Kapitel 4.1 Landschaftspflegerische Maßnahmen) fachlich nachvollziehbar und begründet dargestellt. Naturschutzfachlich wird der angewandten Methodik (die Eingriffsbeurteilung erfolgt in Anlehnung an die Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung – BayKompV) gefolgt. Die ermittelten Kompensationsfaktoren werden als ausreichend bewertet. Die vorgesehene Ausgleichsfläche liegt im Landkreis Erding (J-748-E-1: Fl.Nr. 1462 TF, Gemarkung Oberding) und umfasst 3.053 m<sup>2</sup>. Mit ihrer Umsetzung besteht auch seitens der UNB ED fachliches Einverständnis. Das Luftamt schließt sich den Einschätzungen der beiden UNBs an.

#### **5.1.2 Eingriffe in das Landschaftsbild**

Hinsichtlich der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in das Landschaftsbild wird die FMG verpflichtet, Ersatz in Geld (Ersatzzahlung) zu leisten, vgl. Ziffer A.IV (Ziffer IV.14.44.1.2 PFB MUC).

Die in Ziffer D.III.5.1.1 beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfassen nicht den durch das bis zu 36 m hohe Gebäude verursachten Eingriff in das Landschaftsbild. Ein derartiger Eingriff kann nicht durch Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahmen i. S. d. § 15 Abs. 2 BNatSchG ausgeglichen werden. In einem solchen Fall kann der Eingriff nach § 15 Abs. 5 u. 6 Satz 1 BNatSchG gleichwohl zugelassen werden, wenn der Verursacher eine Ersatzzahlung leistet.

Dabei bemisst sich die Ersatzzahlung nach § 15 Abs. 6 Satz 3 BNatSchG in Fällen, in denen diese nicht nach den Vorgaben des § 15 Abs. 6 Satz 2 BNatSchG feststellbar sind, nach Dauer und Schwere des Eingriffs unter Berücksichtigung der dem Verursacher daraus erwachsenden Vorteilen. Nähere Regelungen hierzu enthalten die §§ 18 ff BayKompV.

Nach § 19 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayKompV liegt in der Regel durch Mast- oder Turmbauten, die höher als 20 m sind, eine Beeinträchtigung des Landschaftsbilds vor. Deshalb ist eine entsprechende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme nicht möglich. Daher bemisst sich die Höhe der Ersatzzahlung nicht nach § 15 Abs. 6 Satz 2 BNatSchG, sondern nach § 20 Abs. 3 bis 5 BayKompV. Dabei wird bei Gebäuden von der Höhe der Rohbaukosten und bei sonstigen baulichen Anlagen nach den Herstellungskosten ohne Kosten für die nicht baukonstruktiv bedingte technische Ausstattung ausgegangen. Bei der Festsetzung der Ersatzzahlung nach der Höhe dieser Kosten gilt ein Rahmensatz von ein bis neun vom Hundert. Bei der Bemessung der Ersatzzahlung für Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds ist die Matrix der Anlage 5 der BayKompV heranzuziehen; Kosten für Anlagenteile unterhalb der Erdoberfläche bleiben außer Betracht.

Nach Spalte 1 dieser Matrix ist von der Bewertung des Schutzgutes Landschaftsbild gemäß Anlage 2.2 der BayKompV (Bewertungsstufen: sehr hoch, hoch, mittel, gering) auszugehen. Anschließend ist, unter Zugrundelegung der gefundenen Bewertungsstufe, nach Spalte 2 dieser Matrix die Intensität der vorhabensbezogenen Wirkungen zu ermitteln (Intensitätsstufen: hoch, mittel, gering, nicht erheblich). Das auf diese Weise ermittelte Feld in der Matrix enthält den Vom-Hundertersatz, der der weiteren Bemessung zugrunde gelegt wird. Hinsichtlich der Bewertungsstufen Landschaftsbild hat die UNB FS konstruktiv gefordert, einzelne Wirkräume des Vorhabens auszumachen und diese gesondert zu bewerten. Es ist leicht nachvollziehbar, dass sich das Vorhaben im Bereich des stark vorbelasteten Flughafengeländes optisch anders auswirkt, als von Wirkräumen außerhalb des Flughafengeländes.

Basierend auf dieser vorgeschlagenen Vorgehensweise hat die FMG nach Spalte 1 der Matrix vier Wirkräume ermittelt und bewertet: das Flughafengelände (gering), die Ebene zwischen Flughafen und Isarauen (mittel), die Isarauen (hoch) und die Hangkanten des Hügellandes (hoch). Diese wirkraumbezogene Bewertung erfolgt nach Anlage 2.2 der BayKompV und ist nach Einschätzung der UNB FS und des Luftamtes begründet und nachvollziehbar.

Bei der Ermittlung der Intensität der vorhabensbezogenen Wirkungen nach Spalte 2 der Matrix kommt die FMG zu einem Ergebnis (Wirkraum Flughafengelände „nicht erheblich = 0%“; Wirkraum „Ebene zwischen Flughafen und Isarauen „gering = 2%“; Wirkraum Isarauen „nicht erheblich = 0%“; Wirkraum Hangkanten des Hügellandes „gering = 4%“), das von der UNB FS bei den Wirkräumen „Ebene zwischen Flughafen und Isarauen“ und „Hangkanten des Hügellandes“ nicht mitgetragen wird.

Die Bemessung der Ersatzzahlung nach § 20 Abs. 5 BayKompV richtet sich grundsätzlich nach Dauer und Schwere des Eingriffs, sowie nach der Ausdehnung des Vorhabens und dem Grad der erheblichen Beeinträchtigung des betroffenen

Schutzguts. Bei Berücksichtigung auch dieser Kriterien kommt die UNB FS, der sich das Luftamt anschließt, beim Wirkraum „Ebene zwischen Flughafen und Isarauen“ zur Intensitätsstufe „mittel = 3%“ und beim „Wirkraum Hangkanten des Hügellandes“ zu der Intensitätsstufe „mittel = 5%“, da im Falle der neuen Konzernzentrale von einem dauerhaften Eingriff in das Landschaftsbild auszugehen ist. Innerhalb des Flughafens und der Isarauen ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht zu erwarten, da die Landschaftsbereiche entweder durch bauliche Anlagen technisch geprägt oder im Falle des Isarauwaldes durch fehlende Sichtbeziehungen keine negativen Wirkungen auf das Landschaftsbild entstehen können. Für die Wirkräume „Ebene zwischen Flughafen“ und „Hangkanten des Hügellandes“ ist aufgrund visueller Effekte per se von vorhabensbezogenen Wirkungen über der Erheblichkeitsschwelle auszugehen. Aufgrund der im vorliegenden Fall dauerhaft anzunehmenden Beeinträchtigung des Landschaftsbilds kann die Intensität der vorhabensbezogenen Wirkungen im Vergleich zu einer temporären Beeinträchtigung nicht mehr mit gering oder mit Wirkungen unter der Erheblichkeitsschwelle eingestuft werden. Zudem übersteigt der geplante Baukörper zumindest im Hochpunkt die angrenzende bestehende Bebauung um 14 m. Der Baukörper ist demnach weithin sichtbar und wahrnehmbar. Die Wirkungen führen, wie im LBP korrekt beschrieben, allerdings nicht zu einer Neu- oder Umprägung der Landschaft oder zu einem Verlust der bisherigen Eigenart der Landschaft, so dass eine Einstufung der Intensität mit „hoch“ nicht angezeigt ist.

Demnach ergibt sich nach der Matrix aus Anlage 5 der BayKompV ein gemittelter Betrag von 2 % der berücksichtigungsfähigen Rohbaukosten. Die berücksichtigungsfähigen Rohbaukosten umfassen einerseits keine Anlagenteile unterhalb der Erdoberfläche, da sie keine visuelle Wirkung auf das Landschaftsbild entfalten. Andererseits ist eine Beschränkung der Rohbaukosten auf nur einzelne über der Erdoberfläche befindliche Anlagenteile nach BayKompV nicht vorgesehen.

Die Ersatzzahlung, also der Betrag in EURO, ist nach § 15 Abs. 6 Satz 4 BNatSchG grundsätzlich im Zulassungsbescheid, also in dieser Plangenehmigung, festzusetzen und vor der Durchführung des Eingriffs zu leisten (§ 15 Abs. 6 Sätze 4 und 5 NatSchG, § 21 Abs. 1 Sätze 1 und 2 BayKompV).

Die Berechnung des Betrags ist im vorliegenden Fall zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Plangenehmigung nicht möglich, weil es sich um eine Planungsentscheidung handelt, die lediglich das Baurecht für die neue Konzernzentrale schafft. Zu diesem Zeitpunkt stehen die konkrete bauordnungsrechtliche Gestalt bzw. Gestaltung des Gebäudes und damit die berücksichtigungsfähigen Rohbaukosten noch nicht fest. Dies ist auch systemimmanent, da die luftverkehrsrechtliche Planfeststellung bzw. Plangenehmigung aufgrund des eindeutigen Willens des Gesetzgebers abweichend vom Grundsatz des Art. 75 BayVwVfG gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts nicht beinhalten kann. Das Luftamt hat folglich in dieser Plangenehmigung lediglich den Vom-Hundert-Satz der von der FMG zu zahlenden berücksichtigungsfähigen Rohbaukosten festgesetzt und sich die abschließende Entscheidung über den Betrag vorbehalten (Entscheidungsvorbehalt), vgl. Ziffer A.IV.2 (Ziffer 14.44.1.2 PFB MUC). Rechtsgrundlage dieses Entscheidungsvorbehalts ist Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG. Danach kann die Planfeststellungsbehörde (Luftamt), soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, im Planfeststellungsbeschluss

oder in der Plangenehmigung einen Entscheidungsvorbehalt aufnehmen und dem Vorhabenträger (FMG) aufgeben, dem Luftamt noch fehlende Unterlagen rechtzeitig vorzulegen. Diese Voraussetzungen liegen vor, da – wie ausgeführt – die Höhe der berücksichtigungsfähigen Rohbaukosten noch nicht vorliegen kann. Es liegt auch eine Abtrennbarkeit der vorbehaltenen Frage insoweit vor, als dass die Planung selbst durch die vorbehaltene Entscheidung nicht mehr in Frage gestellt oder maßgeblich modifiziert werden kann. Dies ist hier bei der dem Grunde nach bereits geregelten Ersatzzahlungsverpflichtung und deren Vom-Hundert-Satz der berücksichtigungsfähigen Rohbaukosten der Fall.

## **5.2 Gebietsschutz**

Zum Gebietsschutz (§§ 31 ff BNatSchG) sind keine Anordnungen zu treffen. Die Vorhabensfläche liegt außerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“. Die Mindestdistanzen des Vorhabens zu diesem Vogelschutzgebiet betragen ca. 300 m zu den Flughafenwiesen im Bereich der Nordbahn und ca. 1.000 m zu den Wiesen im Bereich der Südbahn.

Erhebliche Beeinträchtigungen auf den Erhaltungszustand des Vogelschutzgebietes sind aufgrund der räumlichen Lage des Vorhabens sowie einer funktionalen Abschirmung durch bestehende Gebäude nicht zu erwarten.

## **5.3 Artenschutz**

Mit dem von der FMG vorgelegten Fachgutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung besteht seitens der HNB Einverständnis. Bei Beachtung der mit Ziffer A.IV.2 (Ziffer IV.14.44.1.1.1 PFB MUC) festgesetzten artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind vorhabensbedingt keine artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG zu erwarten.

## **6 Ver- und Entsorgung**

Die Ver- und Entsorgung der auf der zugelassenen Hochbaufläche „SF“ zu errichtenden Gebäude ist gewährleistet. Sämtliche Medien wie z. B. Strom, Trink-, Lösch- und Schmutzwasser werden aus dem bestehenden Flughafennetz heraus gespeist bzw. an bestehende Netze angeschlossen.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer A.I und Ziffer A.V (Ziffer V.36 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 § 13 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG. Die Erlaubnis ist kraft Gesetzes widerruflich (§ 18 Abs. 1 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.

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. Betroffene i. S. d. §§ 15 Abs. 2 i. V. m. 11 Abs. 2 WHG sind nicht ersichtlich; die beteiligten Behörden konnten Einwendungen geltend machen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Gewässerbenutzung, die sich auf eine ortsnahe Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser beschränkt und keine Auswirkungen außerhalb des Flughafengeländes haben kann, auf Rechte Dritter nachteilig einwirkt oder bei Dritten sonstige nachteilige Wirkungen zur Folge hat (§§ 15 Abs. 2 i. V. m. 14 Abs. 3 bis 5 WHG).

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 verfügenden 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.

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



Verkehrliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Ein auf Initiative der Stadt Freising von der FMG nachgereichtes Verkehrsgutachten (Projekta - Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik Auerbach mbH vom 25.09.2019), in dem geprüft wird, welche Auswirkungen der Bau der Konzernzentrale am Flughafen und die Nachnutzung der bisherigen von der FMG genutzten Gebäude haben wird, kommt zu dem Ergebnis, dass das Verkehrsaufkommen am Flughafen München durch dieses Vorhaben keine maßgeblichen Änderungen erfahren, jedoch Änderungen in der Verkehrsverteilung unmittelbar auf dem Flughafengelände nach sich ziehen wird. Der Umstand, dass sich das Verkehrsaufkommen am Flughafen München insgesamt, bzw. an dessen Zufahrtsstraßen (und damit im Umfeld) ändern wird, hängt dagegen von der allgemeinen Entwicklung des Flughafens selbst ab und ist keine konkrete Folge des Baus der neuen Konzernzentrale. Dieses Ergebnis ist aus Sicht des Luftamtes plausibel, nachvollziehbar und nicht überraschend.

Bezogen auf den Verfahrensgegenstand werden durch das Vorhaben somit Belange der Stadt Freising nicht negativ berührt, etwa im Hinblick auf Belastungen des städtischen Straßennetzes. Die Stadt Freising sieht die Zusammenfassung von Verwaltungsaufgaben in der neuen Konzernzentrale – jedenfalls im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen – sogar selbst positiv. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die FMG bereits erhebliche Anstrengungen unternommen hat, um die innere verkehrliche Erschließung des Flughafengeländes voranzutreiben. Genannt seien hier vorrangig die mittlerweile erfolgte Inbetriebnahme des Knotens West 0 (eine ausdrückliche Forderung der Stadt Freising), der Kreisverkehre an den Zufahrtsspannen des Knotens West 0 (im Norden und Süden) und West 1 (im Norden) sowie der Lichtzeichenanlage am Knoten West 1 im Kreuzungsbereich mit der Zentralallee.

Dem Gesichtspunkt der äußeren Erschließung des Flughafengeländes braucht im Rahmen dieses Plangenehmigungsverfahrens folglich nicht erneut nachgegangen zu werden. Bereits in früheren Verfahren wurde die FMG durch entsprechende Nebenbestimmungen bzw. Hinweise zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit sowohl des öffentlichen Straßennetzes außerhalb, als auch des privaten Straßennetzes innerhalb des Flughafengeländes, verpflichtet. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf die Ausführungen in Ziffer D.III.6 des 140. Änderungsbescheids - Plangenehmigung (140. ÄPG) zum PFB MUC vom 31.03.2020 Bezug genommen. Insbesondere hat sich die FMG im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zur Neuordnung der Bebauungsstruktur südlich und nördlich der Nordallee (AirSite West), das zum 128. Änderungsbescheid - Plangenehmigung (128. ÄPG) zum PFB MUC vom 02.02.2018 geführt hat, verpflichtet, bestimmte Kosten für die Planung und Umsetzung von verkehrlichen Optimierungsmaßnahmen an Gemeinde- und Staatsstraßen im Umfeld des Flughafens zu tragen (vgl. Ziffer IV.14.10.30.9.2.2 PFB MUC).

## **9 Immissionsschutz**

### **9.1 Allgemeiner Immissionsschutz**

Belange des Immissionsschutzes werden durch das Vorhaben nicht negativ berührt. Seitens des amtlichen Immissionsschutzes wurden hierzu keine Anmerkungen gemacht.

Mit dem Vorhaben ist, abgesehen von Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung, keine Errichtung von emittierenden Anlagen verbunden. Durch die vom Rand des Flughafengeländes weit entfernt liegende Vorhabensfläche, die zusätzlich durch zahlreiche Nutzungen – etwa der LabCampus-Fläche im Westen und der DFS-Zentrale im Norden – vom Umfeld des Flughafens abgeschirmt wird, ist nach Überzeugung des Luftamtes, basierend auf der Kenntnisgewinnung aus früheren Verfahren, auch nicht mit relevanten Belastungen durch den Ziel- und Quellverkehr zu und von der neuen Konzernzentrale zu rechnen.

### **9.2 Immissionsschutzrechtlicher Trennungsgrundsatz**

Ohne auf die Frage eingehen zu müssen, ob es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Gebäude um ein schutzbedürftiges Gebiet i. S. d. § 50 Satz 1 BImSchG handelt, ist die räumliche Entfernung des Vorhabens zu dem Betriebsbereich „Tanklager“ ausreichend, um Auswirkungen z. B. eines schweren Unfalls im Tanklager auf sich in der neuen Konzernzentrale aufhaltende Personen auszuschließen. Allein aufgrund der Entfernung von mehr als 1.000 m zwischen dem Tanklager und der Baufläche der neuen Konzernzentrale ist es ausgeschlossen, 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.

Insoweit wird auf die Ausführungen in Ziffer D.III.3 der 134. ÄPG Bezug genommen. Dort wird ausgeführt, dass bereits ab einer Entfernung von 80 m vom Tank B 1 der maßgebliche Grenzwert für die Belastung menschlicher Haut ( $1.600 \text{ W/m}^2$  – Schmerzgrenze) nicht mehr überschritten wird.

## **IV Abwägung**

Bei Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange kann dem Antrag der FMG in der Fassung der Tekturen 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.

Der durch die zugelassene Höhenentwicklung der künftigen Gebäude verursachte Eingriff in das Landschaftsbild führt nicht zu einer Neu- oder Umprägung der Landschaft. Zwar wird der zukünftige Baukörper – insbesondere von der Hangkan-

te des Hügellandes bei Weihenstephan – deutlich wahrnehmbar sein. Der Blick schweift aber in diesem Bereich über das bereits vorhandene, ebenfalls gut wahrnehmbare Flughafengelände, das den neuen Baukörper einrahmt. Durchgreifende rechtliche Belange der Stadt Freising, etwa im Zusammenhang mit der kommunalen Planungshoheit oder städtebaulichen Gesichtspunkten, werden dadurch nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt. Insbesondere findet ein „optisches Zusammenwachsen“ von Flughafengelände und Stadtgebiet Freising nicht statt.

Durchgreifende Belange des Naturschutzes stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Zu flächenhaften Eingriffen und den im LBP vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Ersatzmaßnahmen haben sich HNB, UNB FS und UNB ED zustimmend geäußert. Die naturschutzfachlich vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen werden als geeignet erachtet. Für den vertikalen Eingriff ins Landschaftsbild wird eine Ersatzzahlung geleistet.

Wasserwirtschaftliche Belange werden aufgrund der festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht negativ berührt. Die Begutachtung durch das WWA im Wasserrechtsverfahren hat ergeben, dass durch die zugelassene Versickerung von Niederschlagswasser schädliche Gewässeränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen nicht zu erwarten sind.

Da sich die Vorhabensfläche gänzlich auf bereits nach Luftverkehrsrecht planfestgestellten Flughafengelände befindet und dem Anwendungsbereich des Luftverkehrsrecht unterfällt, wird auch die der Belegenheitsgemeinde zustehende Planungshoheit nicht beeinträchtigt.

Die zuständigen Straßenbulasträger werden durch das Vorhaben, das verkehrliche Auswirkungen nur innerhalb des Flughafengeländes nach sich zieht, 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 wird als Vergleichsmaßstab auch die Tarif-Nr. 8.IV.0/1.1.4.5 (Gebühr für das Einbringen und Einleiten von Niederschlagswasser) 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](http://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 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](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmen.

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

Schrödinger  
Regierungsdirektor