



Regierung von Oberbayern

Nr. 315 F-98/0-6

München, 03. Juli 1989

Neuer Flughafen München am Standort Erding-Nord/Freising
Änderungsplanfeststellung Südliches Bebauungsband

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG), München 87, Töginger Str. 400, vom Juli/August 1987, zuletzt geändert mit Schreiben vom 02.01.1989, erläßt die Regierung von Oberbayern nach §§ 8 ff des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) zum Planfeststellungsbeschluß vom 08.07.1979 Nr. 315 F-98-1 (PFB 1979) i.d.F. des 1. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 07.06.1984 Nr. 315 F-98/0-1 (ÄPFB 1984), zuletzt geändert durch 5. Änderungsplanfeststellungsbeschluß vom 23.06.1989 Nr. 315 F-98/0-5, folgenden

6. Änderungsplanfeststellungsbeschluß

A. Verfügender Teil

I. Planfeststellung

Der Plan zur Änderung und Erweiterung des Südlichen Bebauungsbandes (SBB) wird nach Maßgabe der in Nr. I getroffenen Regelungen und in Nr. II verfüigten Nebenbestimmungen festgestellt:

1. Pläne

1.1 Aufhebungen

Folgende Pläne werden aufgehoben:

Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung

D 1a/F 6.1a-

- 139 Bauwerk Regenüberlauf B 001
- 140 Bauwerk Regenüberlauf B 002
- 141 Bauwerk Regenüberlauf R 003
- 171 Flugbetriebsstoffversorgung Tanklager, Übersichtsplan Entwässerung

Diese Pläne werden ersetzt durch entsprechende Änderungspläne in Nr. 1.2.

Verkehrerschließung Schiene - Anschlußbahn zum Tanklager

E2-07 Lageplan (Kesselwagenentleerung)

Dieser Plan entfällt ersatzlos.

1.2 Änderungen und Ergänzungen

In folgenden Plänen mit Beilagen werden die Änderungen und Ergänzungen nach Maßgabe der Roteintragungen festgestellt:

Rollbahnen und Vorfelder

B 2-03d Lageplan Höhenverbund

Flughafengelände

C 1-03b Lage- und Grunderwerbsplan

Bauliche Anlagen und Grünordnung

I-02c Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung, in der Gestalt des Tekturplans zum Plan I-02c, Probelaufstand

Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung

D 1a/F 6.1a-

-92b Lageplan mit Bauwerken im Grundwassser nach Fertigstellung des Flughafens

-124b Lageplan der Entwässerung

-139a Bauwerke Regenüberläufe R 01 A, R 01 B, R 002, R 003, R 020
(Stand Dezember 1988)

-140a Bauwerk Regenüberlauf R 068
(Stand Februar 1989)

-141a Bauwerk Regenüberlauf R 067
(Stand Februar 1989)

-166a Regelbauwerk Leichtstoffabscheider
(Stand Dezember 1988)

-171a Flugbetriebsstoffversorgung Tanklager, Übersichts-
plan Entwässerung
(Stand Dezember 1988)

Verkehrerschließung Schiene - Anschlußbahn zum Tanklager

E 2-

- 02a Bauwerksverzeichnis
- 04a Übersichtslageplan
- 05a Lageplan Teil 1
- 06a Lageplan Teil 2
- 17 Lageplan km 0,300 - 0,925

Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ö - 01 Übersichtsplan, Bereich Abfanggraben Ost

II. Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Lärm

Die Auflagen, Maßgaben und Hinweise im PFB Nr. IV.1 (S. 39 ff) werden wie folgt geändert:

1.1. Nach Nr. 1.7 wird folgende Nummer angefügt:

"1.8 Triebwerksprobeläufe

1.8.1 Wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe sind nur in dem hierfür vorgesehenen und auf dem Plan I-02c ausgewiesenen Triebwerksprobelaufstand zulässig.

1.8.2 Die FMG hat durch Schutzvorkehrungen am Triebwerksprobelaufstand die Einhaltung der Auflage Nr. A I 8f der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 (Nr. 8421b-VII/6/8c-24608) sicherzustellen. Die Schutzvorkehrungen sind so auszulegen, daß die durch die Triebwerksprobeläufe (Nr. 1.8.1) verursachten Pegel

- in Hallbergmoos, insbesondere in Hallbergmoos Nord (Eichnerweg), 55 dB(A) (max. Wirkpegel) und 35 dB(A) (Mittelungspegel)
- in Acherding 65 dB(A) (max. Wirkpegel) und 45 dB(A) (Mittelungspegel)

bei Nacht (22.00 - 6.00 Uhr) nicht überschreiten.

Abzustellen ist auf den lautesten regelmäßig geprüften Triebwerkstyp (CF6-50) bei Vollastbetrieb. Im Triebwerksprobelaufstand dürfen im Jahr zur Nachtzeit (22.00 - 6.00 Uhr) insgesamt nicht mehr als 18 Probelaufe mit Triebwerken der Typen JT 8 D 1-17 durchgeführt werden.

- 1.8.3 Vor Inbetriebnahme des Probelaufstandes ist im Benehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und dem Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen sowie der Regierung eine Abnahmeprüfung der Anlage durchzuführen und die Einhaltung der nach Nr. 1.8.2 zu gewährleistenden Anforderungen der Regierung nachzuweisen. Über die Abnahme ist ein Protokoll zu erstellen und der Regierung auszuhändigen.
- 1.8.4 Uhrzeit, Dauer und Zweck der Probelaufe, Flugzeugtyp, Triebwerkstyp sowie die Ausrichtung der Flugzeuge sind aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind dem Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und der Regierung auf Anforderung vorzulegen.
- 1.8.5 Strahlgetriebene Flugzeuge dürfen in der Zeit von 22.00 - 6.00 Uhr in den Probelaufstand nicht mit eigener Kraft einrollen.
- 1.8.6 Die FMG verpflichtet sich, die Hofstelle auf dem Grundstück Fl.Nr. 3006 der Gemarkung Hallbergmoos zum Verkehrswert zu erwerben, wenn der Eigentümer dies wünscht (Schreiben vom 03.05.1989, Nr. HR-Vigr-fi). Der Eigentümer muß sich allerdings Aufwendungen der FMG für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zugunsten seines Anwesens (entsprechend PFB 1979 Nr. VI:6) anrechnen lassen. Die Übernahmeverpflichtung ist entsprechend dem PFB 1979 Nr. IV 1.6.3 auf den Zeitraum bis 5 Jahre nach Inbetriebnahme des neuen Flughafens München befristet (Schreiben der FMG vom 16.06.1989, Nr. HR-gr/fi).

Sollte die FMG diese Hofstelle bis zur Inbetriebnahme des Triebwerksprobelaufstandes noch nicht erworben haben, hat sie durch Schallschutzvorkehrungen am Triebwerksprobelaufstand zu gewährleisten, daß die Bewohner der Hofstelle nicht in unzumutbarer Weise in ihrer Nachtruhe beeinträchtigt werden. Die Schallschutzvorkehrungen haben sicherzustellen, daß in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr durch wartungsbedingte Triebwerksprobelaufe unter den in Nr. 1.8.2 genannten Betriebsannahmen im Rauminneren der Schlafräume dieser Hofstelle bei geöffneten Fenstern (gekippt) keine höheren Schallpegel als 55 dB(A) auftreten.

Die Regelung in Nr. IV.1.6.2 des PFB 1979 gilt entsprechend. Die Höhe der angemessenen Entschädigung bleibt, sofern eine Einigung der Beteiligten nicht möglich sein sollte, einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

- 1.8.7 Sollten sich nach Inbetriebnahme des Triebwerksprobelaufstandes erhebliche Änderungen der Auswirkungen der Probelaufe auf die Flughafenumgebung ergeben, bleiben weitere Auflagen vorbehalten".

2. Naturschutz und Landschaftspflege

Die Auflagen, Maßgaben und Hinweise im PFB 1979 Nr. IV.5 (S. 48 ff) i.d.F. des APFB 1984 Nr. A.V.2 (S. 31 ff) werden wie folgt geändert:

2.1 Nr. 4.1, Satz 1 erhält folgende Fassung:

"4.1 Das Flughafengelände ist nach dem Konzept der Grünordnung "Bauliche Anlagen und Grünordnung" (Plan I-02 i.d.F. der Pläne I-02a, I-02b, I-02c, Erläuterung I-01 insbesondere Auszug S. 66, 67; Anhang Blatt 1, 3 mit 6 und 8 sowie dem Erläuterungsbericht, Zone 1 Flughafengelände (Plan I-02c) zu gestalten und zu pflegen".

2.2 In Nr. 4.1 werden folgende Absätze eingefügt:

"Die Grünordnungsmaßnahmen auf dem Gelände der Haupteinfahrtszone West (von der westlichen Flughafengrenze bis zur Passagierabfertigung im Osten, einschließlich der Bauflächen im Nördlichen und Südlichen Baugebiet) sind im Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde auf aktualisierter

Grundlage zu überarbeiten. Sie sind abzustimmen mit den landschaftspflegerischen Begleitplanungen der Anschlußstelle FS 44/Flughafenzubringer West, der Anschlußstelle Flughafenzubringer West/BAB A 92, der Flughafen-S-Bahn und der Grünordnung der Flughafenrandzone (Ludwigskanal).

Der Übersichtsplan Maßstab 1:5000 ist entsprechend dem Ergebnis der Aktualisierung für das Gelände der Haupteinfahrtszone West fortzuschreiben und der Regierung vorzulegen. Es bleibt vorbehalten, im Zuge der Fortschreibung bei konkreten Einzelbaumaßnahmen detaillierte Darstellungen der Grünordnung (Maßstab 1:1.000 oder 1:500) mit einer ausführlichen Maßnahmenbeschreibung zu verlangen."

2.3 In Nr. 4.3 wird folgender Absatz angefügt:

"Außerdem ist die östliche Seite des Ludwigskanals mit folgenden Maßgaben in die Grünordnung der Flughafenrandzone einzubeziehen:

- nördlich des Flughafenzubringers West ist ein 15 m breiter Streifen nach den Plänen: Landschaftsplanung Flughafenrandzone J-36 bis J-40 und dem Erläuterungsbericht Zone 2, Flughafenrandzone zu gestalten und zu pflegen. Der zugehörige Erläuterungsbericht ist der Regierung unverzüglich vorzulegen.
- südlich des Flughafenzubringers West sind die Grünordnungsmaßnahmen auf der Grundlage des Plans I-02c entsprechend den Maßnahmen des nördlichen Kanalabschnittes durchzuführen. Die Maßnahmen haben auf die Aufweitung des Gewässers, die Schaffung von Feuchtzonen, die Änderung der Böschungsneigung, die Anlegung von Trockenbiotopen und die Bepflanzung des Streifens abzielen. Beim Tanklager sind statt der Bodenmodellierungen dichte Abpflanzungen zwischen der bestehenden Böschungsoberkante und der Baufläche (SF) in einer Breite von mindestens 25 m vorzunehmen. Für diese Grünordnungsmaßnahmen ist der Regierung unverzüglich ein Gestaltungsplan, der den genannten Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege entspricht, und ein Erläuterungsbericht, in dem die Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen enthalten sind, vorzulegen.

Die FMG hat zugesagt, einen durchgehenden Wartungsweg westlich des Ludwigskanals ständig vorzuhalten, und sich verpflichtet, in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde Einzelpflanzungen zwischen Wartungsweg und Bachbett

des Ludwigskanals zur Verstärkung der Beschattungswirkung vorzunehmen (Schreiben vom 14.06.1989)."

2.4 In Nr. 4.7 werden folgende Absätze angefügt:

"Als Ersatz für unvermeidbare Eingriffe in die Natur und Landschaft durch die Erweiterung des Südlichen Bebauungsbandes hat die FMG 26 ha Land für landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen.

Lage und Umfang der Ersatzflächen sind in den nachstehenden Plänen dargestellt:

- Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Zone 3) Lange Haken, Übersichtsplan, Nr. Ö-02, Maßstab 1:25 000 und Lageplan, Nr. Ö-03, Maßstab 1:1 000 sowie
- Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Zone 3) Bereich Abfanggraben Ost, Übersichtsplan Nr. Ö-01, Maßstab 1:5 000.

Die FMG hat den ökologischen Bestand auf der Ersatzfläche Lange Haken Plan Nr. Ö-03 zu erhalten und im Einvernehmen mit der Regierung zu optimieren. Die Optimierungsmaßnahmen auf dieser Fläche haben auf die Erhaltung der Niedermoorreste, die Extensivierung der Grünlandbewirtschaftung sowie auf die Regeneration von Niedermoorsukzessionsflächen abzu zielen (Erläuterungsbericht Ausgleichsmaßnahmen Segelfluggelände Lange Haken (Pläne Ö-02/Ö-03)). Für die erforderlichen Erhaltung und Optimierungsmaßnahmen ist unverzüglich eine Pflege- und Entwicklungsplanung aufzustellen und der Regierung vorzulegen.

Sofern es der FMG wider Erwarten im freihändigen Grunderwerb nicht oder nicht im vollen Umfang gelingen sollte, die notwendigen Ersatzflächen auf dem Grundstück Fl.Nr. 831 der Gemarkung Sünzhausen bis zum 31.12.1990 bereitzustellen, kann der Auflagenzweck in gleicher Weise dadurch erfüllt werden, daß Flächen in entsprechendem Umfang (18 ha) und mit gleicher ökologischer Wertigkeit in einem vergleichbaren Landschaftsraum bis zur Inbetriebnahme des Flughafens zur Verfügung gestellt werden. Für diesen Fall bleiben weitere naturschutzfachliche Auflagen vorbehalten.

Die FMG hat im Einvernehmen mit der Regierung nach Maßgabe des Plans Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Zone 3), Bereich Abfanggraben Ost, Übersichtsplan Nr. Ö-01 und dem Erläuterungsbericht, Zone 3 Ausgleichs- und Ersatzmaß-

nahmen Flughafenumland, auf den Ersatzflächen östlich des Abfanggrabens Ost ökologische Ersatzmaßnahmen durchzuführen.

Die FMG ist verpflichtet, den Bestand der nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen hergestellten ökologischen Ersatzmaßnahmen einschließlich der entsprechenden sachgerechten Unterhaltung dieser Ersatzmaßnahmen auf Dauer sicherzustellen.

Die durch die Erweiterung des Südlichen Bebauungsbandes veranlaßten ökologischen Ersatzmaßnahmen sind, abweichend von Nr. 4.6, unverzüglich, auf dem Grundstück Fl.Nr. 831 der Gemarkung Sünzhausen nach dessen Verfügbarkeit, durchzuführen".

3. Plan der baulichen Anlagen

Die Auflagen, Maßgaben und Hinweise im PFB 1979 Nr. IV.5 (S. 48 ff) i.d.F. des ÄPFB 1984 Nr. A.V.2 (S. 31 ff) und des 2. ÄPFB Nr. 2 (S. 1, 2) werden wie folgt geändert:

3.1 In Nr. 5.5 wird folgender Absatz eingefügt:

"Innerhalb der für das Betriebsgelände Süd und Nord ausgewiesenen Bauflächen (FW, FR, SF) dürfen Parkhäuser im Rahmen der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung errichtet werden. Für die Erschließung notwendige öffentliche und interne Straßen sowie Parkflächen sind zulässig".

3.2 Nr. 5.6 erhält folgende Fassung:

"5.6 Überschreitungen der im Plan der baulichen Anlagen festgesetzten Gebäudehöhen sind wie folgt zulässig:

- Beim Schlauchturm der Feuerwehr Nord bis zu einer Gesamthöhe von 25 m,
- bei den Kaminen der Versorgungszentrale im Bereich "sonstige Flughafendienste-SF" bis zu einer Gesamthöhe von 25 m,
- bei einzelnen Elementen der Tragkonstruktion für die Flugzeugwartunghallen im Bereich der Baufläche für die allgemeine Luftfahrt bis zu einer Gesamthöhe von 15 m,
- bei den jeweils auf der östlichen und westlichen Abfertigungsstange der Passagierabfertigung vorgesehene Kontroll-

kanzeln zur Vorfeldkontrolle bis zu einer Höhe von 31 m; die Aufbauten auf dem Modul C südwestlich des Zentralgebäudes haben sich im übrigen auf die Höhe von 25 m zu beschränken,

- bei einzelnen Elementen der Tragkonstruktion der Flugzeughallen bis zu einer Gesamthöhe von 45 m ; dies gilt auch für die Tordräger. Pylone sind bis zu einer Gesamthöhe von 55 m zulässig.
- bei einzelnen über Dach geführten Quer- und/oder Längsbindern sowie über die Dachfläche erhobenen Lichtbändern der Flugzeughallen bis zu einer Gesamthöhe von 38 m,
- bei den dem Frachtterminal vorgelagerten Hochregallagern bis zu einer Gesamthöhe von 26 m; Hochregallager sind auch im Vorfeldbereich zulässig".

3.3 Nr. 5.9 erhält folgende Fassung:

"5.9 Für die jeweils zulässigen Gebäudehöhen der nachstehenden Nutzungsbereiche werden folgende Bezugshöhenlagen festgelegt:

- | | |
|--|--|
| - Passagierabfertigungsanlagen mit Parkpaletten (Bauflächen PA und PP) | 447,00 m ü.NN |
| - Unterstellboxen für Kleinflugzeuge (Zwischennutzung AL des Vorfeldes Nord-Ost) | 447,00 m ü.NN |
| - Baufläche AL bei der Feuerwache Nord | 445,50 m ü.NN |
| - Fracht- und Luftpostabfertigung sowie Spediturgebäude (Baufläche FR) | 449,00 m ü.NN |
| - Flugzeugwartung (Bauflächen FW) | Höhenlage der im Bereich einzelner Anlagen angrenzenden Vorfeldhöhen (zwischen 450 und 451 m ü.NN) nach Maßgabe der Festsetzungen im Plan B2-03d |
| - Sicherheitsdienst und Flugbetriebsgebäude (SF) | 449,00 m ü.NN |

- Baufläche nördlich der Flugzeugwartung (SF)

durchschnittliche
Höhenlage der be-
nachbarten öffent-
lichen Straßenab-
schnitte

- Tanklager (SF)

452,00 m ü.NN"

4. Wasserwirtschaft

Die Auflagen, Maßgaben und Hinweise im PFB 1979 Nr. IV.9 (S. 56 ff) i.d.F. des ÄPFB 1984 Nr. A.V.4 (S. 37 ff) werden wie folgt geändert:

- 4.1 In Nr. 9.2.3 wird nach Abs. 1 folgender Absatz eingefügt:

"Weiterhin sind zusätzlich in Abstimmung mit dem WWA Freising neue Beweissicherungspegel nördlich des Tanklagers, südlich der Wartungshallen und an Gebäuden mit dichter Baugrubenumschließung einzurichten".

- 4.2 Nr. 9.2.5 erhält folgende Fassung:

"9.2.5: Die Niederschläge und die Lufttemperaturen im Flughafengelände sind in der Weise registrierend zu messen, daß der Vergleich mit Daten des Deutschen Wetterdienstes möglich ist; sie sind in Abstimmung mit dem LfW und dem WWA Freising zu dokumentieren und auszuwerten und für das abgelaufene Jahr jeweils bis Ende März des darauffolgenden Jahres diesen Behörden vorzulegen."

- 4.3 Nach Nr. 9.2.6 wird folgende Nummer angefügt:

"Nr. 9.2.7 Zu den Nummern 9.2.3 und 9.2.4 (Beweissicherung des Grundwassers und der Grundwassergüte) ist ein aktualisierter Übersichtslageplan aller Meßstellen im Maßstab 1 : 25 000 (Fortschreibung des Übersichtslageplanes Nr. D 1a/6.1a-7a) sowie ein aktualisierter Übersichtslageplan aller Meßstellen innerhalb des Flughafengeländes und des näheren Umgriffs (ca. 1000 m ab Flughafengrenze) im Maßstab 1:10 000 dem LfW und dem WWA Freising umgehend vorzulegen".

5. Schiene - Anschlußbahn zum Tanklager

Die Auflagen, Maßgaben und Hinweise im PFB 1979 Nr. IV.8. (S. 50 ff) i.d.F. des ÄPFB 1984 Nr. A.V.3 (S. 33 ff) werden wie folgt geändert:

Nach Nr. 8.7 Flughafen-S-Bahn (ÄPFB 1984, S. 36) werden folgende Nummern angefügt:

"8.8 Anschlußbahn zum Tanklager

Die Grenze zwischen S-Bahn im Netz der Deutschen Bundesbahn und Anschlußbahn der FMG verläuft am Ende der Anschlußweiche bei km 30.104 (Schienenstoß nach dem Herzstück).

- 8.8.1 Neben den Bestimmungen des Bayer. Eisenbahn- und Bergbahngesetzes und der Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen sind folgende Nebenbestimmungen einzuhalten:
- 8.8.1.1 Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) und Anhang zu den Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (AzObri-NE)
- 8.8.1.2 Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)
- 8.8.1.3 Technische Information Nr. 24 des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen "Bahnübergangsbefestigungen und Eindeckungen von Gleisen"
- 8.8.1.4 Unfallverhütungsvorschriften "Schienenbahnen " (VBG 11) und "Arbeiten im Bereich von Gleisen" (VBG 38a)
- 8.8.1.5 Eisenbahn-Signalordnung
- 8.8.2 Im gesamten Gleisbereich ist das Lichtraumprofil nach Anlage 2 zu § 7 Abs. 1 der EBOA freizuhalten.

Demnach muß der Abstand von Bauwerken, Masten, Kranbahnstützen, maschinentechnischen Anlagen usw. zur Gleisachse mindestens 2,20 m betragen.

- 8.8.3 Im Bereich der Gleisbögen sind zu diesem Maß noch folgende Zuschläge hinzuzurechnen:

Bei R = 190 m	auf der Bogeninnenseite	0,065 m
	auf der Bogenaußenseite	0,080 m
Bei R = 150 m	auf der Bogeninnenseite	0,135 m
(Mindestradius)	auf der Bogenaußenseite	0,170 m

Hierbei ist unbeschränkter Wagenübergang zugrunde gelegt. Bei Planabweichungen darf der noch zulässige Mindestradius $R = 150$ m nicht unterschritten werden.

- 8.8.4 Die Pfosten des Gleistores sollen möglichst 2,500 m zur Gleisachse entfernt sein, mindestens jedoch

am Entladegleis 1 2,200 m
am Entladegleis 2 2,250 m.

Torquegel und dgl. dürfen in den freizuhaltenden Raum, der zwischen den geöffneten Torflügeln rechtwinklig zur Gleisachse zu messen ist, nicht hineinragen.

- 8.8.5 Für die Torflügel sind Feststellvorrichtungen anzubringen, die eine profilfreie Festlegung gewährleisten.

- 8.8.6 Jeweils auf einer Gleisseite ist ein Rangierweg anzulegen. Das unter Punkt 1 genannte seitliche Abstandsmaß ist hierfür um 0,60 m zu vergrößern.

- 8.8.7 Über Schienenoberkante muß mindestens eine lichte Höhe von 4,800 m freigehalten werden.

Bei den mit Oberleitung überspannten Gleisen ist zusätzlich der Raum für den Durchgang der Stromabnehmer gem. Anlage 7 der EBOA freizuhalten.

- 8.8.8 Sollen die Gleise lückenlos verschweißt werden, hat dies nach AzObri 29 und 42 zu erfolgen. Insbesondere ist darauf zu achten, daß

- die Oberbauformen für die Verschweißung geeignet sind und
- die Ausführung nur durch Fachfirmen erfolgt, welche in dem vom Bundesbahn-Zentralamt München herausgegebenen "Verzeichnis der zum Schweißen am Oberbau von nichtbundeseigenen Eisenbahnen zugelassenen Firmen" aufgeführt sind.

- 8.8.9 Die Gleise sind mit für die aufkommenden Betriebslasten ausreichend bemessenen Abschlüssen zu versehen. Es sind Gleisbremsprellböcke mit Zusatzbremsen einzubauen.

Die Grundstellung der Prellböcke sowie die Stelle, an der sie nach dem Verschieben (Aufprall von Schienenfahrzeugen) wieder in ihre Ausgangslage zurückgeholt werden müssen, sind durch Merkpfähle zu kennzeichnen.

- 8.8.10 Die Verkehrssicherung höhengleicher Überwege oder befestigter Fahrbahnflächen innerhalb der Werksanlagen obliegt dem Anschlußinhaber.

Vor Rangierbewegungen mit Schienenfahrzeugen haben Kraftfahrzeuge einen Abstand von ca. 3,0 m zur Gleisachse einzuhalten.

- 8.8.11 Die Art der Überwegbefestigung am Überweg nach dem Gleistor ist auf die Belastung aus Straßen- und Schienenverkehr gem. Technischer Information Nr. 24 des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen abzustimmen.

- 8.8.12 Die Spurrillen-Einläufe müssen der Obri-NE entsprechen. Die Spurrillen und der Straßenbelag sind lichtraumfrei nach Anlage 2 der EBOA - untere Umgrenzung - herzustellen.

- 8.8.13 Durch bauliche Maßnahmen ist sicherzustellen, daß das Oberflächenwasser der Straße nicht auf den Überweg und den anschließenden Bahnkörper gelangt. Ggf. ist eine Spurrillenentwässerung vorzusehen.

- 8.8.14 Auf die Vorlage von statischen Nachweisen für die in den Einflußbereich des Eisenbahnbetriebes kommenden Bauteile wird verzichtet, wenn diese bei der Erteilung der Baugenehmigung der zuständigen Behörde vorgelegt und von dieser in Ordnung befunden wurden.

Bei der statischen Berechnung ist als Bemessungsgrundlage das Lastbild UIC 71 der Deutschen Bundesbahn anzusetzen.

- 8.8.15 Hinter den Weichen sind Grenzzeichen - Signal Ra 12 der Eisenbahn-Signalordnung - zu setzen. Bei der Weiche der Entladegleise ist das Grundmaß des Gleisachsabstandes von 3,500 m um den Bogeneinfluß aus $R = 190 \text{ m}$ um 0,065 m zu vergrößern.

- 8.8.16 Die Gleisenden sind mit dem Abschlußsignal - Signal Sh 0 der Eisenbahn-Signalordnung - zu kennzeichnen.

Das Signal ist jeweils auf der Pufferschwelle des Prellbocks anzubringen.

8.8.17 Die Umstellvorrichtungen der Weichen sind mit Weichensignalen gemäß der Eisenbahn-Signalordnung auszurüsten.

8.8.18 Nach Abschluß der Gleisbaumaßnahmen und Fertigstellung des Tanklagers sind die Gleisanlagen der Anschlußbahn vom Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht, Regionalabteilung München 2, eisenbahntechnisch entsprechend den vorstehenden Auflagen abzunehmen. Die Abnahme ist rechtzeitig zu beantragen.

6. Flugbetriebsstoffversorgung

6.1 Die Entscheidung über die Einzelanträge auf Zulassung von Bau und Betrieb der Anlagen der Flugbetriebsstoffversorgung, nach den besonderen Vorschriften für wassergefährdende Stoffe und brennbare Flüssigkeiten, bleibt einem gesonderten Zulassungsverfahren vorbehalten.

6.2 Der Vorbehalt im PFB 1979, Verfügender Teil Nr. V.1.2.16 i.d.F. des ÄPFB 1984 Verfügender Teil Nr. A.VIII.1.8 (Seite 47) wird nach dem ersten Satz wie folgt ergänzt:

"Vorbehalten bleibt auch die Prüfung und Zulassung nach anderen einschlägigen Rechtsvorschriften."

III.

Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen mit Auflagen

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen mit Auflagen im PFB 1979 Nr. V. i.d.F. des ÄPFB 1984 Nr. A.VIII. werden wie folgt geändert:

1. Zur Nr. V.1 Erlaubnis nach Art. 16 BayWG zur Benutzung oberirdischer Gewässer durch Einleiten

1.1 In Nr. 1.1, letzter Absatz wird folgender Satz angefügt:

"Der Erlaubnis liegt außerdem der Lageplan der Entwässerung Nr. D1a/F6.1a-124b zugrunde".

1.2 In Nr. 1.2.1 wird folgender Satz angefügt:

"Für den zeitgerechten Um- und Ausbau der Kläranlage Eitting als Voraussetzung für den Anschluß des Flughafens hat

die FMG dem Abwasserzweckverband Erdinger Moos die für die Planung des Um- und Ausbaus der Kläranlage notwendigen, den Flughafen betreffenden Angaben umgehend zur Verfügung zu stellen."

1.3 Nr. 1.2.2 erhält folgende Fassung:

"Die Mischwasserableitung zur Kläranlage wird beim 1. Ausbaukomplex auf max. 473 l/s festgelegt. Für die Beschickung des Mischwasserhauptsammlers zur Kläranlage ist in Abstimmung mit dem LfW und dem WWA Freising eine Betriebsvorschrift auszuarbeiten".

1.4 In Nr. 1.2.5 wird folgender Satz angefügt:

"Die Regenüberläufe R 003 und R 041 sind durch Regenklärbecken zu ersetzen; sie sind zu bemessen mit Regenspende $r = 50 \text{ l/s.ha}$ red, Oberflächenbeschickung $\leq 9 \text{ m/h}$, Aufenthaltszeit ≥ 10 Minuten, Horizontalfließgeschwindigkeit bei Beckenentleerung $\leq 2,5 \text{ cm/s}$."

1.5 In Nr. 1.2.6 wird folgender Satz angefügt:

"Die Überlaufhäufigkeit des Regenüberlaufbeckens wird in Einschränkung der Tabelle, Zeile 2 des PFB (S. 95) und des Bescheides vom 07.03.1989 Nr. 315F-98/2-1/6, Anlage, mit $n \leq 0,2$ (höchstens einmal in fünf Jahren) festgelegt."

1.6 Nach Nr. 1.2.20 werden folgende Nummern angefügt:

"Nr. 1.2.21 Im Rahmen der Eigenüberwachung ist der Zustand der Entwässerungssysteme - unbeschadet weitergehender Einzelregelungen - mindestens einmal jährlich zu überprüfen. Regentlastungen, Pumpwerke, Düker, Meßschächte und sonstige, für den Betrieb der Entwässerungssysteme wesentliche Einrichtungen sind mindestens einmal monatlich auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Die Ergebnisse sind in Abstimmung mit dem LfW und dem WWA Freising zu dokumentieren und auszuwerten.

Die FMG ist darüber hinaus verpflichtet, die vorgesehene Eigenüberwachung darzulegen und in Abstimmung mit dem LfW und dem WWA Freising zu detaillieren; es ist nach dem Ergebnis der Abstimmung zu verfahren.

Nr. 1.2.22 In sämtlichen Regenklärbecken und im Regenüberlaufbecken sind Meßeinrichtungen zu installieren, welche die Überlaufhöhe bzw. den Klärüberlauf kontinuierlich auf-

zeichnen. Die Meßergebnisse sind in Abstimmung mit dem LfW so auszuwerten, daß ein Vergleich mit den Ergebnissen der Kanalnetzberechnung unter Einbeziehung der Niederschlagsdaten im Flughafenbereich vorgenommen werden kann. Die Auswertungen (einschließlich einer zusammenfassenden Wertung) für das abgelaufene Jahr sind jeweils bis Ende März des darauffolgenden Jahres dem LfW und dem WWA Freising vorzulegen.

Nr. 1.2.23 Allen Leichtstoffabscheidern sind Koaleszenzabscheider nachzuschalten; hierbei ist DIN 1999, Teile 4 bis 6 in der bei Inbetriebnahme des Flughafens geltenden Fassung zu beachten. Ferner ist durch zusätzliche, geeignete konstruktive Maßnahmen (z.B. Anordnung von Tauchwänden) dem Austrag von Leichtstoffen zu begegnen.

Die Abscheideranlagen sind mit selbsttätigen Verschlusseinrichtungen auszurüsten, die sicherstellen, daß bei maximaler Speichermenge keine Leichtflüssigkeiten in den Ablauf gelangen; es ist dafür Sorge zu tragen, daß das Erreichen der max. Speichermenge rechtzeitig festgestellt werden kann (selbsttätige Alarmeinrichtung mit dem LfW abgestimmte regelmäßige Überwachung).

Die anfallenden Leichtstoffe und Schlämme sind ordnungsgemäß zu entsorgen. Dies ist ebenfalls im Betriebstagebuch festzuhalten (PFB 1979 V. 1.2.14).

Nr. 1.2.24 Die Gesamtentwässerung, einschließlich der hydraulischen Abflußverhältnisse in den Entwässerungsgräben Süd und Nordost sowie in der Überleitung Süd-Nord, ist insbesondere unter Berücksichtigung der neuen Regenklärbecken (Nr. 1.4, PFB 1979 Nr. 1.2.5) in Abstimmung mit dem LfW und dem WWA Freising zu überrechnen und darzustellen. Zu dieser Darstellung gehört auch ein Übersichtsplan im Maßstab 1 : 5 000 mit Gewässerkilometrierung und Eintragung der Einleitungsstellen in verrohrte und unverrohrte Vorfluterabschnitte.

Nr. 1.2.25 Einem ergänzenden Verfahren bleibt die Prüfung vorbehalten, ob das Rückhaltebecken im Tanklager neben seiner Funktion als Regenrückhaltebecken auch ein ausreichendes Löschwasserrückhaltevolumen aufweist. Die FMG hat der Regierung ergänzende Berechnungsunterlagen nach TRbF100, Anlage 2, umgehend vorzulegen.

Nr. 1.2.26 Zwischen Tanklager und Ludwigskanal ist ein flacher Trenndamm durch Geländeaufschüttung anzulegen. Vor Baubeginn ist die Ausführungsplanung mit der Regierung und dem WWA Freising abzustimmen. Ergänzende Auflagen bleiben vorbehalten.

Nr. 1.2.27 Die zusätzlichen Regenklärbecken RKB - NW (für R 041) und RKB - SW (für R 003) einschließlich der neuen Anbindungen und der Einleitungen in die Vorfluter sind umgehend planlich darzustellen und mit Funktionsbeschreibung dem LfW zur Prüfung vorzulegen."

2. Zur Nr. V.6 Bewilligung nach § 8 WHG zum ständigen Aufstauen ... des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke:

2.1 Der Aufzählung in Nr. 6.1, 2. Absatz werden folgende Bauwerke angefügt:

"Entwässerungssystem (Kanäle mit allen Sonderbauwerken), Bauwerke im Tanklager (Pumpstation Kesselwagengleise, Betriebsgebäude/Schaltwarte, Rückfülltank, Pumpstation Tanklager, Regenrückhaltebecken)."

2.2 Nr. 6.2, letzter Absatz erhält folgende Fassung:

"Der Bewilligung liegen die Pläne Nr. D 1a/F 6.1a-92,-92a und - 92b zugrunde".

3. Zur Nr. V.7 Beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken ... von Grundwasser:

3.1 Der Aufzählung in Nr. 7.1.1,1. Absatz werden folgende Bauwerke angefügt:

"Entwässerungssystem (Kanäle mit allen Sonderbauwerken), Bauwerke im Tanklager (Pumpstation Kesselwagengleise, Betriebsgebäude/Schaltwarte, Rückfülltank, Pumpstation, Regenrückhaltebecken)."

3.2 Nr. 7.1.1, letzter Absatz erhält folgende Fassung:

"Der Erlaubnis liegen die Pläne Nr. D 1a/F 6.1 a-92, -92a, -92b, - 104a bis einschließlich 115a, E 2-04a, -05a, -06a, -10, -15, -16 und -17 zugrunde".

3.3 In Nr. 7.1.3 wird angefügt:

"- Betriebsgebäude im Tanklagerbereich und Kanäle nördlich der Wartungshallen, gemessen vom Betriebsgebäude

250 m".

IV. Entscheidung über Anträge und Einwendungen

1. Anträge zum Inhalt und Umfang der Planänderungsunterlagen und zur Art und Weise des Änderungsplanfeststellungsverfahrens werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht schon im Laufe des Verfahrens entschieden wurde oder Ihnen im Änderungsplanfeststellungsbeschluß stattgegeben wird.
2. Die Einwendungen und Anträge gegen die Änderungsplanfeststellung des Flughafens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluß Rechnung getragen wird oder soweit sie sich nicht im Laufe des Änderungsplanfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

V. Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.

VI. Kostenentscheidung

1. Die FMG trägt die Kosten des Änderungsplanfeststellungsverfahrens.
2. Für den Änderungsplanfeststellungsbeschluß wird eine Gebühr von 50.000 DM festgesetzt.
3. Die FMG hat Auslagen in Höhe von 297.321 DM zu erstatten.

[Nr. 3 berichtigt mit Bescheid vom 19.7.89, Nr. 315F-98/0-6
auf 330.266.- DM] d. 19.7.

B. Sachverhalt

1. Antrag und Antragsgegenstand

1.1 Die der Planfeststellung (PFB 1979 i.d.F. des ÄPFB 1984) zugrunde liegende Konzeption des neuen Flughafen München sieht im Südlichen Bebauungsband (SBB) in paralleler Anordnung zu der zentralen Erschließungsachse durch Straße und Schiene im wesentlichen Anlagen vor, die einen Vorfeldanschluß benötigen. Es handelt sich um die Anlagen für:

- die Luftfracht (mit Sicherheitskammer)
- die Luftpost
- die Flugzeugwartung (mit Triebwerksprobelaufstand)

Im Anschluß an die Bebauung des SBB ist im Westen der Feuerwehrübungsplatz untergebracht.

Im PFB 1979 waren im SBB westlich der Bauflächen und südlich der zentralen Erschließungsachse auch noch Erweiterungsflächen für die Anlagen der Luftfracht und Flugzeugwartung sowie im äußersten Westen das Tanklager mit der Kesselwagenentleerungsanlage und dem Anschlußgleis ausgewiesen (s. Plan I-02a).

Im ÄPFB 1984 hat die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen aufgrund aktualisierter Entscheidungsgrundlagen die Planfeststellung der Erweiterungsfläche West und auch die Ausweisungen für das Tanklager (mit den Nebeneinrichtungen) aufgehoben (s. ÄPFB S. 96). Entscheidend dafür war das gegenüber früheren Annahmen zu erwartende geringere Wachstum des Luftverkehrsaufkommens auf dem Flughafen München. Im planfeststellungsrelevanten Zeitraum (bis zum Jahr 2000) erschien seiner Zeit die Aufrechterhaltung dieser Flächen als Flughafengelände nicht mehr erforderlich.

1.2 Die FMG hat mit Schreiben vom 05.08.1987, 28.08.1987, 18.01.1988, 20.12.1988 und 02.01.1989 im wesentlichen beantragt, Änderungen und Erweiterungen des Betriebsgeländes Süd zuzulassen und die bestehenden wasserrechtlichen Gestattungen für tiefgründende Bauwerke auch auf die geänderten Anlagen des SBB zu erstrecken. Außerdem hat die FMG die sofortige Vollziehung des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses beantragt.

Die Änderungsplanung umfaßt vier Funktionsbereiche des SBB (von Osten nach Westen)

- Die Luftpostleitstelle soll im Endausbau aufgestockt werden. An die Leitstelle schließt sich nach Westen der erweiterte Luftfrachtbereich mit dem Frachtterminal und dem vergrößerten Frachtvorfeld an. Nördlich der Frachtanlagen ist eine Fläche für die Luftfrachtspediteure (Büros, Frachtlager) vorgesehen. Alle Anlagen liegen noch innerhalb des bisherigen Flughafengeländes.
- An die Luftfracht schließt sich sodann das erweiterte Gelände für die Flugzeugwartung an. Auf den Flächen sollen vier Wartungshallen Platz finden. Zwei Hallen - unmittelbar im Anschluß an die Fracht - sind für die Deutsche Lufthansa (DLH) vorgesehen. Davon liegt die östliche Halle noch innerhalb der bisher ausgewiesenen Baufläche. Außerhalb des bisher planfestgestellten Geländes sollen sodann die FMG/LTU-Süd Halle und die kleinere Halle West errichtet werden. Südlich der Halle West und des erweiterten Vorfeldes der Flugzeugwartung ist der Standort für die Lärmschutzhalle des Triebwerkprobelaufstandes vorgesehen.
- Im äußersten Westen (an dem selben Standort wie im PFB 1979) soll das Tanklager untergebracht werden, das bisher (ÄPFB 1984) im nördlichen Bebauungsband bei den Tankdiensten vorgesehen war. Dem Tanklager ist eine Kesselwagenentleerungsanlage, mit einem Gleisanschluß an die S-Bahn, zugeordnet.
- Der gesamte Komplex wird ergänzt durch verschiedene als Sonderflächen auszuweisende Baugelände: Nördlich der Flugzeugwartung ist eine für Sekundärnutzungen des Südlichen Bebauungsbandes (Wärmeversorgung, Dienststellen der öffentlichen Verwaltung und der DLH, Parkhaus) vorzuhaltende Fläche (SF) vorgesehen, östlich hiervon ein Flugbetriebsgebäude der DLH ("Flight-Operation-Center"-FOC) außerdem die Sicherheitsdienste im Südosten zwischen der Fracht und Wartung. Die Simulationskammer mit dem Zwischenlager soll im äußersten Südosten der Fracht errichtet werden. Der Feuerwehrübungsplatz wird zunächst an den neuen Standort östlich der Vorfelder Ost verlegt.

Zur Begründung ihres Antrags trägt die FMG im wesentlichen vor, daß die - pessimistischen - Annahmen des ÄPFB zur Entwicklung des künftigen Luftverkehrsaufkommens nicht eingetreten seien. Das schon gegenwärtig abzuwickelnde Luftverkehrsaufkommen auf dem Flughafen München-Riem und die für

den neuen Flughafen München zu erwartende Luftverkehrsentwicklung machten es erforderlich, diese Flächen erneut in das Flughafengelände einzubeziehen. Das Gelände werde dringend benötigt, um die für den ordnungsgemäßen Betrieb des neuen Flughafens erforderlichen Anlagen für die Luftfracht, die Flugzeugwartung und weitere flughafenbetriebliche Einrichtungen, einschließlich des Tanklagers zu realisieren.

2. Verfahrensablauf

2.1 Anhörungsverfahren

- 2.1.1 Die Beteiligung der Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Änderungsvorhaben berührt wird, und der Träger öffentlicher Belange wurde mit Schreiben vom 15.03.1988 eingeleitet. Beteiligt wurden:

Bundesminister für Verkehr
Bundesanstalt für Flugsicherung
Deutsche Bundesbahn
Deutsche Bundespost
Umweltbundesamt

Bayer. Staatsministerium des Innern
Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern
Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
Bayer. Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen

Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
Bayer. Landesamt für Umweltschutz
Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft
Bayer. Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz
Bayer. Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau
Flurbereinigungsdirektion München
Autobahndirektion Südbayern

Landratsamt Freising
Gewerbeaufsichtsamt München-Land
Amt für Landwirtschaft Moosburg
Wasserwirtschaftsamt Freising
Straßenbauamt München
Staatl. Gesundheitsamt Freising

Regionaler Planungsverband
Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd
Zweckverband Wasserversorgung Moosrain
Abwasserzweckverband Erdinger-Moos
Wasserverband Bauern- und Söldnermooswiesen
Wasserverband Loosbach

- 2.1.2 Außerdem wurden folgende Gebietskörperschaften, auf deren Gebiet das Änderungsvorhaben verwirklicht werden soll, am Verfahren beteiligt:

Landkreis Freising
Große Kreisstadt Freising
Gemeinde Hallbergmoos

- 2.1.3 Nach § 29 BNatSchG, Art. 42 BayNatSchG wirkten am Verfahren mit:

Bund Naturschutz in Bayern
Landesbund für Vogelschutz in Bayern
Landesfischereiverband Bayern
Landesjagdverband Bayern.

- 2.1.4 Schließlich wurden verschiedene Personen wegen der möglichen Lärm-, Wasser- und Sicherheitsauswirkungen des Änderungsvorhabens auf die Grundstücke westlich des Ludwigkanals und deren Nutzung beteiligt.

2.2 Einwendungen und Bedenken

Gegen die Planänderung sind vor allem von dem Landkreis Freising, der Stadt Freising, der Gemeinde Hallbergmoos, dem Bund Naturschutz und den beteiligten Privatpersonen Einwendungen erhoben worden. Im wesentlichen konzentrieren sich die Einwendungen darauf, daß die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für die Luftfracht und die Flugzeugwartung nicht mit der luftverkehrlichen Zielsetzung des neuen Flughafens als Ersatzflughafen für den Flughafen München-Riem übereinstimme. Das Änderungsvorhaben führe insgesamt, vor allem aber auch nachts, zu einer weiteren Zunahme des Flug- und Bodenlärms in der Flughafenumgebung. Die Lärmschutzmaßnahmen am Triebwerksprobelaufstand seien unzureichend. Die zeilenförmige Bebauung des SBB mit den großdimensionierten Hallen sei städtebaulich bedenklich. Außerdem werde erneut in die ohnehin schon stark belastete Natur und Landschaft des Erdinger Moores eingegriffen. Landschafts- und Städtebild der

umliegenden Gemeinden würden beeinträchtigt. Die Kapazitätserweiterung führe zu einer zusätzlichen, ohnehin schon äußerst starken Belastung der Infrastruktur im Flughafenumland. Durch das Tanklager sei eine Gefährdung der Oberflächengewässer und des Grundwassers nicht auszuschließen. Bei Brand- oder Katastrophenfällen seien nachteilige Auswirkungen auf eine in der Nähe liegende Hofstelle und benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen zu erwarten. Im einzelnen wird hierzu auf die Verfahrensakten verwiesen.

- 2.3 Am 2. März 1989 wurden in der Großen Kreisstadt Freising, Rathaus, die Einwendungen der Gebietskörperschaften und des Bund Naturschutz, mit den beteiligten Behörden und den Sachverständigen für Fragen des Luftfrachtaufkommens, des Wartungsbedarfs, der Lärmauswirkungen und der Wasserwirtschaft erörtert.

Der Erörterungstermin für die Einwendungen der Eheleute J. und E. Scherr, Frau E. Gschwender und Herrn L. Huber fand am 26. April 1989 in der Regierung statt. Herr J. Huber hat auf die Erörterung seiner Einwendungen schriftlich verzichtet.

3. Gutachtliche Ermittlungsgrundlagen:

- 3.1 Die FMG hat zur Stützung ihres Antrags im Laufe des Verfahrens im wesentlichen folgende Unterlagen vorgelegt:

- Aktualisierte Analyse und Prognose des Luftverkehrsaufkommens für den Flughafen München bis zum Jahr 2000, von Prof. Dr. Ing. P. Wolf, Oktober 1986 (1)
- Analyse des Luftfrachtmarktes München, Befragungen über die Aufkommensstruktur der Luftfracht und die Versandgewohnheiten der Spediteure, von Prof. Dr. Ing. P. Wolf, 1988 (2)
- Vorausschätzung des Luftfrachtaufkommens auf dem Flughafen München bis zum Jahr 2000, von Prof. Dr. Ing. P. Wolf, Oktober 1988 (3)
- Fortschreibung der Studie über die in der Umgebung des Flughafens München II zu erwartende Schallimmission durch Schallquellen am Boden ("Bodenlärm"), von Müller-BBM-GmbH, Juli 1975, Juni 1987, August 1988, Dezember 1988 (Bericht Nr. 14054/4 und 14054/5) sowie vom Februar 1989 und März 1989 (4)
- Grundlagen für die Ausbauplanung der (LH) Frachtanlagen München II, von Lufthansa Cargo Marketing, FRA LT 1, März 1989 (5)

- Gutachtliche Stellungnahme zur städtebaulichen Einordnung der Baumaßnahmen im südlichen Bebauungsband Flughafen München 2 von Prof. Dipl.-Ing. F. Angerer vom Februar 1989 (6)

3.2 Zur Ermittlung und Bewertung der von dem Änderungsvorhaben berührten Belange und der Auswirkungen des Änderungsvorhabens holte die Regierung im wesentlichen folgende gutachtliche Stellungnahmen ein:

- Luftfrachtaufkommensprognose 2000 für den neuen Flughafen München und Ausblick auf 2010, von der Prognos-AG, Dezember 1988 (7)
- Luftfrachtaufkommensprognose 2000 für den neuen Flughafen München und Ausblick auf 2010, ergänzende Untersuchungen zum Umschlagflächenbedarf, von der Prognos-AG, Januar 1989 (8)
- Die Nachfrage im Passagierluftverkehr der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 2000 und 2010, erster Zwischenbericht der Fortschreibung der Luftverkehrsprognose der DFVLR unter den Bedingungen des Status quo, von der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt, (DFVLR) Dezember 1988 (9)
- Gutachtliche Stellungnahme zu Fragen der Wartungskapazität am Flughafen München II, von der DFVLR, Januar 1989 (10)
- Umweltforschungsplan des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit; Lärmbekämpfung, Forschungsschwerpunkte vom Umweltbundesamt, November 1987 (11)
- Planungshandbuch für die Konzeption von Lärmschutzeinrichtungen für Triebwerksprobeläufe an Landeplätzen von Dipl.-Ing. Michael Bayr, August 1983 (12)
- Schallschutzvorkehrungen bei Triebwerksprobeläufen am neuen Verkehrsflughafen München II, vom Umweltbundesamt, Februar 1989 (13)
- Schallschutzvorkehrungen bei Triebwerksprobeläufen am neuen Verkehrsflughafen München II; Ermittlung von Geräuschimmissionen, vom Umweltbundesamt, März 1989. (14)
- Immissionsprognose des vom veränderten Standort für Probeläufe am Flughafen München II ausgehenden Fluglärms, von Dipl. Phys. Th. J. Meyer, Juni 1988, Juli 1988, Januar 1989 und die ergänzenden Äußerungen vom Mai 1989 (15)

- Zusammenfassende Beurteilung des vom Flughafen München II ausgehenden Bodenlärms, von Dipl. Phys. Th.J. Meyer vom Oktober 1988, Januar 1989, März 1989 und April 1989 (16)
- Stellungnahme der DFVLR zu Fragen der Frachtaufkommensprognosen, vom April 1989 (17)
- Wasserwirtschaftliche Begutachtung der von der Flughafen München GmbH beantragten Planänderungen, vom Wasserwirtschaftsamt Freising, Mai 1989, (18)
mit integrierter Begutachtung vom Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft, April 1988 (19)
- Sicherheitstechnische Begutachtung für die Errichtung des Tanklagers, vom Technischen Überwachungsverein (TÜV) Bayern e.V., März 1989 (20)

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhaltes wird auf den Inhalt der Verfahrensakte Bezug genommen.

C. Entscheidungsgründe

1. Verfahren

- 1.1 Die mit den Anträgen der FMG angestrebten Änderungen des Südlichen Bebauungsbandes (SBB) sind wegen der Änderung der Konzeption der Flughafenanlagen im SBB und deren Auswirkungen auf das Umland von nicht unwesentlicher Bedeutung. Es bedurfte daher für die Zulassung eines neuen Planfeststellungsverfahrens (§ 8 Abs. 2 LuftVG, Art. 76 BayVwVfG) in Form eines Planänderungsverfahrens.

Das Änderungsvorhaben stellt das bauliche und betriebliche Grundkonzept oder wesentliche Teile des übrigen Planungsinhalts nicht in Frage, weil es lediglich eine Entwicklung von gesondert zu betrachtenden Funktionsbereichen des Flughafen vorsieht. Das Verfahren war deshalb nicht in allen Teilen neu für das gesamte Vorhaben durchzuführen. Insbesondere stellten sich die Grundsatzfragen der Flughafenplanung, wie Standortentscheidung, Notwendigkeit und Konfiguration, nicht neu. Gegenstand der behördlichen Prüfung war aber nicht nur die Änderungsplanung selbst, sondern auch deren Verflechtung mit der übrigen Planung.

- 1.2 Die Änderungsplanung umfaßt Anlagen, die der Planfeststellungspflicht unterworfen sind ("Flughafenanlagen") und somit nicht der kommunalen Planung unterliegen (s. § 38 BauGB).

Nach der Zielsetzung des LuftVG sind Flughafenanlagen solche Anlagen, die für die ordnungsgemäße Abwicklung und Sicherheit des Flughafenbetriebs (luft- und landseitig) funktional erforderlich und deshalb zweckmäßigerweise räumlich in den Flughafen zu integrieren sind.

Diese Kriterien werden von den geänderten und erweiterten Anlagen im SBB erfüllt.

Anlagen, in denen Instandhaltungsarbeiten i.S. des § 5 der Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte (LuftBO) an Luftfahrzeugen vorgenommen werden, wie es in den Flugzeugwartungshallen vorgesehen ist, sind für die Abwicklung des Flughafenbetriebs und die Flugsicherheit erforderlich und damit funktionell, aber auch wegen ihres notwendigen räumlichen Bezugs Flughafenanlagen. Dies gilt im besonderen Maße für die Anlagen der sog. Umlaufwartung. Sie ermöglichen die planmäßigen Kontrollen und Arbeiten, die zur Aufrechterhaltung und Überwachung der Lufttüchtigkeit der eingesetzten Flugzeuge notwendig sind, sowie sonstige - auch nicht planmäßige - Arbeiten und Reparaturen, die zur Beseitigung von Beanstandungen und Mängeln ausgeführt werden. Ähnliches gilt für die Überholungsarbeiten, die zumindest mittelbar dem ordnungsgemäßen Funktionieren des Flugbetriebs dienen. Die Anlagen der Flugzeugwartung im SBB sind im übrigen bisher schon als Flughafenanlagen angesehen und - gerichtlich nicht beanstandet - als planfeststellungspflichtig behandelt worden.

Die Abwicklung der Luftfracht ist Teil des Luftverkehrs, zu dessen Bewältigung der neue Flughafen nach der luftrechtlichen Genehmigung und der Planfeststellung bestimmt ist. Die Anlagen der Luftfracht dienen mit ihrer bestimmungsgemäßen Funktion der ordnungsgemäßen Abwicklung der Luftfracht, sind räumlich in den Flughafen zu integrieren und deshalb ebenfalls als Flughafenanlagen anzusehen. Das gilt auch für die Anlagen der Luftfrachtspediteure, für die eine eigene Baufläche für Büroräume und Luftfrachtlager (Zusammenstellung und Lagerung der Luftfracht, vor allem der Exportfracht) nördlich des Frachtterminals auf dem bisherigen Flughafengelände ausgewiesen ist. Auch bei diesen Anlagen besteht ein enger funktionaler und räumlicher Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb (Luftfrachtabwicklung), der nicht zuletzt zur Einfügung dieser Anlagen in die bestehende Flughafenplanung die Einbeziehung dieser Anlagen in die luftrechtliche Planfeststellung als erforderlich und zulässig erscheinen läßt. Dem Luftfrachtspedi-

teur obliegen als Mittler zwischen dem Frachtkunden und den Luftverkehrsgesellschaften zahlreiche Tätigkeiten, die für die Abwicklung des Luftfrachtverkehrs am Flughafen wesentlich sind und die deshalb eine räumliche Integration in den Flughafen vernünftigerweise geboten erscheinen lassen. Zu diesen Tätigkeiten zählt nicht nur die Anlieferung und Abholung des Frachtgutes am Flughafen, sondern auch die Erledigung der Ein- und Ausfuhrformalitäten sowie das Zusammenwirken mit den jeweiligen Luftverkehrsgesellschaften zur Abgabe und Übernahme der Luftfracht. Zur Erfüllung dieser Aufgabe im Rahmen der Luftverkehrsleistung "Luftfracht" sind vernünftigerweise Büroräume und Lagerflächen in unmittelbarer räumlicher Nähe des Frachtterminals vorzuhalten. Andernfalls - also bei der räumlichen Trennung vom Flughafen - wären die Disposition, die Buchung und die Abwicklung der für die Luftfracht notwendigen Formalitäten erheblich erschwert. Zusammenstellung der Luftfracht - auch zu Flugzeugladeeinheiten (Paletten und Container) - und Gütertausch würden ebenfalls deutlich behindert. Unnötiger und unwirtschaftlicher Pendelverkehr oder aber Verzögerungen des Frachtflusses wären oft die Folge. Dies widerspräche der Zielsetzung der modernen Luftfrachtlogistik, da der Vorteil gerade in der schnellen Beförderung der Luftfracht besteht. Die Unterbringung der Spediteure am Flughafen selbst ist auf internationalen Flughäfen üblich; nur bei Mangel an geeigneten Flächen innerhalb des Flughafens - wie es etwa am Flughafen Frankfurt am Main der Fall ist - sind die Luftfrachtspediteure deshalb außerhalb untergebracht. Die Räumlichkeiten für die Luftfrachtspeditionen sind daher - wie bisher schon - in die Planfeststellung einzubeziehen. Selbstverständlich dürfen sie nur in dem Umfang (kapazitiv) ausgewiesen werden, in dem sie für die Abwicklung der Luftfracht vernünftigerweise geboten sind. Das ist allerdings eine Frage, die innerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Planrechtfertigung und der Abwägung zu prüfen ist (s. C.2).

Für die sonstigen Anlagen - Tanklager und Nebenanlagen - steht die Einbeziehung in die Planfeststellung nicht in Frage.

- 1.3 Die Gestaltung des Planänderungsverfahrens erfolgte nach den Verfahrensvorschriften des Luftrechts (§ 8 ff LuftVG) und - ergänzend hierzu - den Vorschriften des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes (Art. 72 ff BayVwVfG). Wegen der verfahrensrechtlichen Konzentrationswirkung kommen reine Verfahrensvorschriften anderer Rechtsbereiche (wie z.B. die verfahrensrechtlichen Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - BImSchG) nicht zur Anwendung.

- 1.4 In dem Änderungsverfahren sind die Behörden, deren Aufgabenbereich von dem Änderungsvorhaben berührt wird, und die Gebietskörperschaften, auf deren Gebiet das Änderungsvorhaben verwirklicht werden soll, angehört worden. Beteiligt waren außerdem die anerkannten Naturschutzverbände, deren satzungsgemäßer Aufgabenbereich durch die Änderungsplanung berührt wird.

Am Verfahren sind außerdem diejenigen Personen beteiligt worden, deren Belange möglicherweise durch die Auswirkungen des Änderungsvorhabens (insbesondere Lärm, Sicherheit, Grundwasserabsenkung) berührt sein könnten. Es handelt sich um Eigentümer oder Nutzungsberechtigte von Grundstücken westlich des Ludwigskanals.

Eine förmliche Beteiligung weiterer privater Personen oder sonstiger Gebietskörperschaften war nicht erforderlich, weil durch die konkrete Änderungsplanung deren Belange weder neu, noch anders oder stärker als bisher betroffen werden.

Das Änderungsvorhaben läßt den genehmigten und der Planfeststellung zugrundeliegenden Flugbetrieb unberührt. Es ist somit auch kein Fluglärm zu erwarten, der nicht bereits nach der luftrechtlichen Genehmigung 1974 und der Planfeststellung "zugelassen" und durch Lärmschutzmaßnahmen abgedeckt ist.

Änderungen in der Kapazität der Anlagen des SBB können die Frage der Bewältigung von Fluglärm bei Tag nicht neu aufwerfen. Das beruht darauf, daß der PFB in der derzeit geltenden Fassung für Lärmeinwirkungen bei Tag auf die Maximalkapazität der beiden Start- und Landebahnen nach Maßgabe der luftrechtlichen Genehmigung sowie der Planfeststellung abgestellt hat und nicht etwa auf die Kapazität der übrigen Flughafenanlagen, beispielsweise der der Luftfracht- und Wartungsanlagen. Die Erweiterung dieser Anlagen kann sich demnach nur innerhalb des mit PFB 1979/ÄPFB 1984 und der luftrechtlichen Genehmigung 1974 bereits "zugelassenen" und schon bewältigten Flugbetriebs bewegen. Auch für den Flugbetrieb bei Nacht enthält der ÄPFB 1984 ausdrückliche Beschränkungen, die auch bei Verwirklichung des Änderungsvorhabens nicht überschritten werden dürfen. Änderungen des zugelassenen Flugbetriebs waren weder beantragt, noch wurden solche in diesem Bescheid von Amts wegen zugelassen.

Bei der Beurteilung des Bodenlärms in der Planfeststellung ist, was die Rollbewegungen der Flugzeuge auf dem Flughafengelände betrifft, ebenfalls von dem zugelassenen Flugbetrieb ausgegangen worden. Dieser wird - wie oben dargelegt - von der Änderungsplanung nicht berührt. Die Auswirkungen der Änderungsplanung auf den Bodenlärm beschränken sich deshalb auf die Veränderung der Vorfeldflächen und die durch die Erweiterungsmaßnahmen bedingten Betriebsabläufe. Die dadurch hervorgerufenen Lärmauswirkungen sind allerdings - worauf in Nr. C.2 noch näher eingegangen wird - ganz gering und deshalb zu vernachlässigen. Probelaufe von Triebwerken dürfen nach der luftrechtlichen Genehmigung 1974 - unabhängig vom jeweiligen Standort des Triebwerkprobelaufstandes - ohnehin auf dem Flughafen nur durchgeführt werden, soweit dadurch in den in der Umgebung des Flughafens liegenden Wohngebieten der dort vorhandene mittlere Lärmgrundpegel nicht erhöht wird (s. Auflage A.I.8 f der luftrechtlichen Genehmigung 1974). Die vorgesehene Lärmschutzhalle gewährleistet diese Anforderung auch an dem neuen Standort des Triebwerksprobelaufstandes südlich der Wartungshalle West.

Auf eine Auslegung des Plans konnte verzichtet werden, weil der Kreis der Betroffenen bekannt war (Art. 73 Abs. 3 S. 2 BayVwVfG).

- 1.5 Für die Anlagen der Flugbetriebsstoffversorgung im SBB - Tanklager mit Kesselwagenentleerung und zugehörige Nebenanlagen einschließlich Hauptleitung und Hydrantenanlage Vorfeld Fracht - enthält dieser Bescheid die Behandlung der städtebaulichen und planrechtlichen Zulässigkeit sowie die für die Errichtung der Anlagen erforderlichen wasserrechtlichen Bewilligungen und Erlaubnisse. Außerdem ist damit ein vorläufiges positives Gesamturteil über die grundsätzliche Eignung der Anlage zur Erfüllung der maßgeblichen gesetzlichen Anforderungen verbunden. Die Prüfung und Zulassung der Ausführungsplanung nach den Vorschriften für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und brennbaren Flüssigkeiten sowie nach anderen einschlägigen Rechtsvorschriften bleibt einem gesonderten Zulassungsverfahren vorbehalten (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG Verfügender Teil Nr. II.6.1 und 6.2). Im übrigen wird auf den Vorbehalt im PFB 1979, Verfügender Teil Nr. V.1.2.16 i.d.F. des APFB 1984 Verfügender Teil Nr. A.VIII. 1.8 (Seite 47) Bezug genommen.

Im gesonderten Zulassungsverfahren findet auch die Prüfung der bautechnischen Anforderungen statt, soweit eine solche Prüfung zwar erforderlich, aber ein förmliches Baugenehmigungsverfahren daneben nicht vorgesehen ist (Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayBO). Für Gebäude bleibt die Zuständigkeit der Baugenehmigungsbehörden unberührt (§ 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG). Die Baugenehmigungspflicht für Gebäude entfällt auch dann nicht, wenn mit dem Gebäude Anlagen der Flugbetriebsstoffversorgung verbunden sind, die einer gewerberechtlichen Zulassung bedürfen. Wegen des bundesrechtlichen Vorranges von § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG findet Art. 87 Abs. 1 Nr. 6 BayBO auf die luftrechtliche Planfeststellung keine Anwendung.

- 1.6 Bis auf das Tankgleis, das bereits Gegenstand dieses Antrages ist, mußte die Regierung von Amts wegen auch die übrige - mit PFB 1979 i.d.F. des ÄPFB 1984 bereits festgestellte - Gleisanlage der Flugbetriebsstoffversorgung noch in dieses Verfahren einbeziehen. Die Abschnitte Zuführungsgleis, Übergabegleise und Ausziehgleis waren nach Art. 48 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG i.V.m. Art. 1 Absätze 1 und 5 Bayer. Eisenbahn- und Bergbahngesetz (BayEBG) aus dem Netz der Deutschen Bundesbahn herauszunehmen und zusammen mit dem neuen Tankgleis als Privatgleis in Form der Anschlußbahn planfestzustellen (vgl. Bauwerksverzeichnis E2-02a).

Die luftrechtliche Planfeststellung ersetzt und umfaßt die eisenbahnrechtlichen Genehmigungen (Bau- und Betriebsgenehmigung) nach Art. 2 BayEBG und die eisenbahnrechtliche Planfeststellung nach Art. 5 BayEBG (PFB 1979 Nr. A III., Seite 141). Um den Anforderungen an Bau und Betrieb der Anschlußbahn gerecht zu werden, waren unter Nr. A.II.5 zahlreiche eisenbahntechnische Auflagen festzusetzen.

2. Materielle Würdigung

Den Anträgen der FMG auf Änderung und Erweiterung des Südlichen Bebauungsbandes (SBB) war stattzugeben, weil das nach § 8 LuftVG planfeststellungsbedürftige Änderungsvorhaben rechtmäßig ist.

Das Änderungsvorhaben ist nach den Zielsetzungen des Luftverkehrs gerechtfertigt, weil die Änderung und Erweiterung der Anlagen im SBB vernünftigerweise geboten ist, um dem künftigen Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden. Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen der Planung nicht entgegen. Nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange sowie der privaten Belange unter- und gegeneinan-

der konnte das Änderungsvorhaben zugelassen werden. Erschließung und Funktionsfähigkeit des Flughafens sind weiterhin gegeben. Nachteilige Auswirkungen werden, soweit möglich, durch die verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeglichen.

2.1 Planrechtfertigung

Die Änderungsplanung ist dann gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach den vom Luftverkehrsgesetz allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht, also das Änderungsvorhaben unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich, d.h.: vernünftigerweise geboten ist.

Das ist hier der Fall. Die Änderungsplanung zielt ausschließlich darauf ab, den geänderten, gegenüber der Planfeststellung erkennbar gestiegenen Bedürfnissen des Luftverkehrs Rechnung zu tragen und steht somit mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes im Einklang.

Die bisherigen Ausweisungen für die Luftpost-, Luftfracht-, Flugzeugwartungs- und Flugbetriebsstoffeinrichtungen am neuen Flughafen München reichen nicht aus, um im planfeststellungsrelevanten Zeitraum (Jahre 2000/2010) dem erkennbaren Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden. Nach den jüngsten Entwicklungen des Luftverkehrs auf dem Flughafen München-Riem seit 1985 und den vorliegenden prognostischen Einschätzungen der weiteren Luftverkehrsentwicklung ist am neuen Flughafen München bis zum Jahr 2010 mit einem gegenüber den bisherigen Annahmen (ÄPFB 1984) deutlich stärkeren Wachstum des Luftverkehrs zu rechnen.

Die FMG weist zurecht darauf hin, daß die Einschätzung der künftigen Entwicklung des Luftverkehrs am neuen Flughafen durch die Regierung, die letztlich zur Streichung der Erweiterungsflächen für Luftfracht und Flugzeugwartung durch den ÄPFB 1984 geführt hat, nicht eingetreten ist. Die Verkehrsleistungen am Flughafen München-Riem zeigen, daß die Prognosen des ÄPFB 1984 zum Fluggast- und Flugbewegungsaufkommen für das Jahr 1990 bereits deutlich überschritten und für das Jahr 2000 nahezu erreicht sind. Aus dem Verkehrsbericht der FMG ist für das Jahr 1988 ein Passagieraufkommen von 9.95 Mio (ÄPFB 1984, 1990: 7.81 Mio, 2000: 10.76 Mio) und ein Bewegungsaufkommen von 177.817 (ÄPFB 1984, 1990: 150.100, 2000: 178.300) zu entnehmen. Noch deutlicher wird die Diskrepanz zwischen Prognose und tatsächlicher Entwicklung bei den gewerblichen Flugbewegungen (Linien- und Charterverkehr). Im gewerblichen Ver-

kehr sind auf dem Flughafen München-Riem 1988 136.204 Flugbewegungen abgewickelt worden (ÄPFB 1984, 1990: 91.000, 2000: 106.400). Auch Luftfracht- und Luftpostumschlag haben deutlich zugenommen (Luftfracht: Umschlagsmenge geflogene Fracht 1985 - 1988 durchschnittlich um über 11 % pro Jahr auf 46.960 t; Luftpost: 1985 - 1988 durchschnittlich um mehr als 11 % pro Jahr auf 20.536 t).

Die bisher eingetretene Verkehrsentwicklung läßt also erkennen, daß schon bei Betriebsaufnahme des neuen Flughafens (1992) nahezu das im ÄPFB 1984 für das Jahr 2000 prognostizierte Passagieraufkommen zu bewältigen sein wird. Die gewerblichen Flugbewegungen (Linien- und Charterverkehr) übersteigen schon jetzt die für das Jahr 2000 prognostizierten Werte ganz deutlich.

Aber auch die aktualisierte Einschätzung der künftigen Entwicklung der Luftverkehrs belegt, daß die Prognosen des ÄPFB 1984 zu vorsichtig waren. Gegenüber dem ÄPFB 1984 ist für das Jahr 2000 mit einem deutlich höheren Passagieraufkommen: von ca. 15,00 Mio (ÄPFB 1984: 10,76 Mio) und ebenso mit einem höheren Flugbewegungsaufkommen im Linien- und Charterverkehr von mindestens 150.000 Bewegungen (ÄPFB 1984: 109.100) zu rechnen. Außerdem sind bis zum Jahr 2000 ganz erhebliche Zuwächse im Luftfrachtaufkommen zu erwarten (297.800 t, flächenrelevant). Auch für die Zeit nach der Jahrtausendwende sind noch keine Anzeichen für eine Sättigung der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zu erkennen.

Vor allem die Auswirkungen des steigenden Fluggast- und Flugbewegungsaufkommens auf den Bedarf an erforderlichen Flugzeuginstandhaltungseinrichtungen und die zu erwartenden erheblichen Zuwächse des Luftfrachtaufkommens lassen es vernünftigerweise geboten erscheinen, das Gelände des SBB und die dort vorgesehene Anlagen, auf den im übrigen schon im PFB 1979 zugelassenen Umfang zu erweitern.

Die Einschätzung des künftigen Verkehrsbedürfnisses und des Flächenbedarfs beruht auf

- den mit dem neuen Flughafen München verfolgten luftverkehrlichen Zielen der Erschließung Bayerns und Teilen seiner Nachbarländer und der Errichtung eines sekundären Verkehrsknoten neben dem Flughafen Frankfurt (s. PFB 1979 S. 201 ff)

- den aktualisierten Luftfrachtaufkommensprognosen (7, 17),
- den aktualisierten Grundlagen des künftigen Fluggast- und Flugbewegungsaufkommen (9,10),
- dem nach sachverständiger Prüfung zu erwartenden Flugzeugwartungsbedarf (10),
- den Anforderungen künftiger Nutzer des Fracht- und Wartungsbereichs, in denen sich das Verkehrsbedürfnis konkretisiert.

Der neue Flughafen München hat zentrale Bedeutung für die luftverkehrliche Erschließung Bayerns und Teilen seiner Nachbarländer.

Ihm obliegt außerdem - worauf die zuständigen Behörden des Bundes und Bayerns im Planänderungsverfahren nochmals verwiesen haben - nach den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes und des Freistaats Bayern im Luftverkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland die Aufgabe eines zweiten Verkehrsknotens neben dem Hauptverkehrsknoten des deutschen Luftverkehrs, dem Flughafen Frankfurt. Für diese Funktion eignet sich der neue Flughafen München aufgrund seiner verkehrsgeographischen Lage und der daraus resultierenden Knotenpunktfunktion für die Verkehrsströme in Richtung Süden und Südosten sowie seines hohen originären Luftverkehrsaufkommens. Der Flughafen soll mit dieser Funktion zugleich Voraussetzungen für die notwendige teilweise Entlastung des Flughafens Frankfurt und die damit verbundene Verlagerung betrieblicher Einrichtungen der Deutschen Lufthansa (DLH) bieten. Die Verwirklichung dieser luftverkehrlichen Ziele setzt deshalb einen Flughafen München voraus, der in allen Bereichen des Luftverkehrs - also auch der Luftfracht- und der erforderlichen Flugzeugwartung über ausreichende Kapazität verfügt.

Dieses luftverkehrliche Konzept lag als öffentlicher Belang von Anfang an den planerischen Zielvorstellungen für den neuen Flughafen München zugrunde. Auf die ausführlichen Darlegungen im PFB 1979, S. 201 ff wird verwiesen. Im APFB 1984 wurde aufgrund des prognostizierten verringerten Luftverkehrsaufkommens (unter Beibehaltung des dezentralen Luftverkehrskonzepts) das Flughafengelände, vor allem auch die Erweiterungsflächen für Luftfracht und Flugzeugwartung, zwar reduziert, die bisher verfolgte verkehrliche Konzeption blieb aber völlig unverändert.

In der gerichtlichen Auseinandersetzung um die Rechtmäßigkeit der Planung des neuen Flughafens, über die zuletzt das Bundesverfassungsgericht entschieden hat, sind diese luftverkehrlichen Zielsetzungen nicht beanstandet worden.

2.1.1 Luftfrachtanlagen

Das unter Berücksichtigung der dargestellten verkehrspolitischen Zielsetzung im planfeststellungsrelevanten Zeitraum erwartete Luftfrachtaufkommen und die spezifischen Bedürfnisse der Abwicklung der Luftfracht rechtfertigen die beantragte Erweiterung der Anlagen für die Luftfracht.

Nach den Festlegungen des PFB 1979/ÄPFB 1984 standen für die Luftfracht (ohne Luftpost) ca. 73.000 m² Gelände zur Verfügung. Auf diesem Gelände sollten in der ersten Ausbaustufe ca. 100.000 t Luftfracht abgewickelt werden. Ursprünglich (PFB 1979) waren für die erwarteten Zuwächse (bis zu 300.000 t) noch Erweiterungsflächen westlich der Bebauungszone im SBB vorgesehen.

Für die "Luftfracht" (ohne Luftpost und Spediteuranlagen) steht nunmehr ein Gelände von ca. 150.000 m² zur Verfügung. Auf dieser Fläche lassen sich insgesamt 14 Luftfrachtabfertigungsmodule unterbringen, die eine Längsentwicklung von ca. 850 m aufweisen und eine Gesamtfläche von ca. 74.500 m² beanspruchen. Vorgesehen sind 11 Hallenmodule (DLH/MAS - Frachtabfertigung, Werkfracht, US-Militärpost, Expreßdienste, konventionelle Fracht-Carrier und 3 Freiflächenmodule (LVG-Trucking, Bodenverkehrsdienste). Die Prüfung hat ergeben, daß diese Flächen im planfeststellungsrelevanten Zeitraum vernünftigerweise vorzuhalten sind.

Die Regierung geht dabei von folgenden Überlegungen aus:

Das Luftfrachtaufkommen auf dem neuen Flughafen wird bis zum Jahr 2000 deutlich zunehmen. Auch nach der Jahrtausendwende ist noch mit einer Steigerung der Luftfrachtaufkommensmenge zu rechnen. Die Zunahme wird sich dann zwar voraussichtlich gegenüber den 90er Jahren abflachen und allenfalls mit konstanten absoluten Zuwächsen entwickeln. Die Regierung rechnet mit einem flächenrelevanten Luftfrachtaufkommen (originäres Luftfrachtversand- und -empfangsaufkommen einschließlich Durchgangsverkehr mit Umladen - doppelt gezählt) von mindestens 297.800 t im Jahre 2000 und von mindestens 388.100 t im Jahre 2010.

Sie stützt sich bei der Einschätzung dieses Luftfrachtaufkommens auf die Luftfrachtaufkommensprognose der Prognos AG (7) und die Stellungnahme der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR) vom April 1989 (17).

Die Prognos AG geht in ihrem Gutachten zunächst auf die im prognoserelevanten Zeitraum erwartete Entwicklung der allgemeinen sozioökonomischen Leitdaten im Untersuchungsgebiet ein, das Teile der Bundesrepublik, ganz Österreich, die Schweiz und Oberitalien umfaßt. Von dem Gutachter wird eine konstante Zunahme des Wirtschaftswachstums im Untersuchungsgebiet erwartet. Das Bruttoinlandsprodukt wird weiterhin deutlich steigen, vom Wachstum der Exporte und Importe sogar noch übertroffen. Auch die Entwicklung im verarbeitenden Gewerbe, das einen sehr engen Zusammenhang mit dem Luftfrachtaufkommen aufweist, wird in der Bundesrepublik überproportional wachsen.

An diese Strukturentwicklungen anknüpfend werden sodann im Untersuchungsgebiet Globalprognosen des geflogenen Luftfrachtaufkommens aufgestellt. Für die geflogene Luftfracht wird ein beachtlicher Zuwachs in den Jahren 1985 bis 2000 prognostiziert, der nach der Jahrtausendwende aber deutlich abflachen wird. Das originäre Luftfrachtaufkommen deutscher Versender und Empfänger wird nach Auffassung des Gutachters im Jahre 2000 um ca. 50 % höher liegen als im Jahre 1985 und zwischen den Jahren 2000 und 2010 nochmals um 7 % zunehmen.

Auf diesem Hintergrund wird das Luftfrachtaufkommen des neuen Flughafens München prognostiziert. In einer szenarienmäßigen Betrachtung untersucht der Gutachter zunächst (Basisszenario) das spezifische Luftfrachtaufkommen unter der Annahme, daß der neue Flughafen in seinem Einzugsbereich die auf ihn gerichtete Nachfrage vollständig übernimmt. Der Flughafen behält damit im wesentlichen die Verkehrsfunktion des alten Flughafens München-Riem, allerdings insofern erweitert, als auch die heute wegen der Engpässe in München-Riem noch über andere Flughäfen abgewickelten Teilfrachtmengen in München abgefertigt werden. Darauf aufbauend berücksichtigt der Gutachter sodann (Komplettscenario) die für den neuen Flughafen absehbaren Entwicklungen, die von den luftverkehrlichen Erfordernissen und Zielsetzungen von Bund und Land (Dezentralisierung des Frachtverkehrs) und den speziellen Zielvorstellungen der

Deutschen Lufthansa (München als weitere Frachtzentrale neben dem Flughafen Frankfurt) bestimmt werden.

Die Regierung hält mit der Prognos AG das sog. "Komplettszenario" für eine geeignete Beurteilungsgrundlage, weil die Annahmen dieses Szenarios die luftverkehrliche Konzeption des neuen Flughafens als zusätzliche Drehscheibe der Luftfracht und die bereits absehbare Angebotsgestaltung berücksichtigt.

Die Prognos AG kommt zu einer Luftfrachtaufkommenssteigerung im Komplettszenario von 244.900 t (Jahr 2000) und von 314.100 t (Jahr 2010), ohne Doppelzählung des Durchgangsverkehrs mit Umladen, und zu einem flächenrelevanten Luftfrachtaufkommen (mit Doppelzählung des Durchgangsverkehrs mit Umladen) von 297.800 t (Jahr 2000) und 388.100 t (Jahr 2010).

Der Regierung lagen zur Einschätzung des künftigen Luftfrachtaufkommens - neben der Frachtaufkommensprognose der DLH - die von der FMG eingebrachte Prognose von Prof. Dr. Wolf vor. Beide Prognosen liegen deutlich über den von der Prognos AG erwarteten Luftfrachtaufkommenswerten. Prof. Dr. Wolf kommt zu einem flächenrelevanten Luftfrachtaufkommen von 370.000 t im Jahr 2000 und von 639.000 t im Jahr 2010. Diese Prognose weicht demnach für das Jahr 2000 um ca. 25 %, für das Jahr 2010 und über 50 % von Werten der Prognos AG ab.

Grund hierfür sind die wesentlich höheren Wachstumserwartungen von Prof. Dr. Wolf, die sich aus der Verwendung durchschnittlicher Veränderungsraten des süddeutschen Frachtaufkommens ergeben, mit denen das Basisaufkommen 1986 für das Jahr 2000 hochgerechnet wird. Das methodische Vorgehen der Prognos AG hingegen beruht auf den Ergebnissen von Zeitreihenanalysen sowie von nach Güterbereichen und Hauptverkehrsbeziehungen aufgeteilten Luftfrachtprognosen einschließlich deren Verteilung auf der Basis sozioökonomischer Prognosen. Diese Methode führt zu einer differenzierteren Betrachtung der für das Luftfrachtaufkommen maßgebenden Grunddaten und erscheint deshalb vorzugswürdig.

Im Hinblick darauf, daß die prognostizierten flächenrelevanten Frachtmengen im Jahr 2010 doch ganz erheblich voneinander abweichen, hat die Regierung noch eine ergänzende Äußerung von der DFVLR eingeholt (17), die sich bisher schon - auch als Sachverständiger der Bundesregierung - mit Fragen der Luftfrachtprognose befaßt hat.

Nach deren Einschätzung ist der Luftfrachtverkehr ein ausgesprochener Wachstumsmarkt, der sich bislang noch nicht ausreichend entwickeln konnte. Für die Luftfrachtnachfrage im Einzugsgebiet des neuen Flughafens München sieht die DFVLR überdurchschnittliche Wachstumschancen. Sie stützt ihre Auffassung auf die überdurchschnittliche Steigerung der Auslandsumsätze des verarbeitenden Gewerbes, insbesondere der luftfrachtgeeigneten Elektroindustrie. Im Hinblick auf die zunehmende Zahl der Interkontinentalflüge wird es nach deren Auffassung zu einer Ausweitung der angebotenen Frachtkapazitäten im Beiladungsverkehr mit den entsprechenden Wirkungen auf die Nachfragerregenerierung kommen. Nach Einschätzung der zukünftigen Entwicklung des Luftfrachtverkehrs insgesamt, aber auch der besonderen Einflußverhältnisse im süddeutschen Raum erscheint der DFVLR eine Vervierfachung der originären Luftfrachtnachfrage von 1987 bis zum Jahr 2010 und damit eine Nachfragemenge in der Größenordnung von 340.000 t originäres Frachtaufkommen im Jahre 2010 (Prognos: 240.000 t; Prof. Dr. Wolf: 530.000 t) nicht unplausibel. Auch nach dem Jahr 2000 wird nach Einschätzung der DFVLR noch mit einem linear wachsenden Luftfrachtaufkommen zu rechnen sein. Ein retardierendes Wachstum der Luftfracht nach der Jahrtausendwende - das die Prognos AG annimmt - hält die DFVLR für wenig wahrscheinlich.

Aufgrund dieser zusätzlich vorliegenden prognostischen Erkenntnisse legt die Regierung der Prüfung des Frachtflächenbedarfs die Prognosewerte der Prognos AG als Basiswert zugrunde. Dies bedeutet aber zweifellos eine sehr vorsichtige Einschätzung des künftigen Luftfrachtaufkommens am neuen Flughafen, zumal nach der Jahrtausendwende. Alle anderen Aufkommensprognosen kommen nämlich insbesondere für das Jahr 2010 zum Teil zu ganz erheblich höheren Prognosewerten. Aufgrund der nicht zu vermeidenden Unsicherheiten, die in derartig langfristigen Prognosen enthalten sind, erscheint es aber gerechtfertigt, in die Aufkommenserwartungen auch die über den Ansätzen der Prognos AG liegende Aufkommenseinschätzung der DFVLR einzubeziehen, der nach der Auffassung der Regierung ebenfalls eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit zukommt. Damit wird zugleich der von der Rechtsprechung zugelassene Spielraum für eine maßvolle, planerische Nachteile vermeidende Erweiterung eröffnet. Die von der FMG vorgelegte Prognose von Prof. Dr. Wolf mit einer progressiven Steigerung des Luftfrachtaufkommens erschien der Regierung zu optimistisch.

Auszugehen ist demnach mindestens von einem umschlagflächenrelevanten Luftfrachtaufkommen von 297.800 t (Jahr 2000) und 388.100 t (Jahr 2010).

Daraus errechnet sich für die DLH und die "MUC-Air-Services" (MAS), die auch am neuen Flughafen, mit Ausnahme der sog. Selbstabfertiger (wie z.B. der KLM und EL Al), im wesentlichen den Import und Export aller Luftverkehrsgesellschaften abwickeln wird, ein Umschlagflächenbedarf von 38.830 m². Dieser Berechnung liegt eine Umschlagflächenleistung von 11 t/m² im Jahr zugrunde. Sie ergibt sich - wie aus dem Zusatzgutachten der Prognos-AG vom Januar 1989 zum Umschlagflächenbedarf zu entnehmen ist (8) - als gewichteter und gerundeter Durchschnittswert aus einer Umschlagflächenleistung der DLH von 12,5 t/m² im Jahr und der MAS von 8,5 t/m² im Jahr. Daraus errechnet sich eine "Netto"-Umschlagfläche von ca. 35.300 m². Die "Brutto"-Umschlagfläche (Umschlagfläche mit konstruktiven Einrichtungen wie z.B. Treppenhäuser, Technikräume - ohne Verteilergang) beläuft sich (Faktor 1,1) auf ca. 38.830 m². Bei einer Modulgröße von ca. 5.300 m² ergibt sich mindestens ein Bedarf von mehr als sieben Modulen, nachdem die einzelnen Module zweckmäßigerweise in ganzen Einheiten errichtet werden müssen, also von acht Modulen.

Durch die DLH und MAS wird ein Großteil der Fracht am neuen Flughafen abgewickelt werden. Für eine Reihe besonderer Frachtarten wird jedoch - wie schon in München-Riem - eine gesonderte Abfertigung erforderlich sein; hierfür sind zusätzliche Flächen außerhalb der von DLH und MAS belegten Module vorzuhalten. Es handelt sich hierbei um folgende Frachtarten:

- Werkfracht (Beförderung von Gütern durch Firmen im eigenen Geschäftsinteresse, z.B. Flugzeugindustrie und ihre Zulieferer); sie muß getrennt von der allgemeinen Fracht gelagert und abgefertigt werden.
- US-Militärpost; sie muß aus Sicherheitsgründen in einem abgeschlossenen Hallenteil untergebracht werden.
- Charterfracht; eine pauschale Flächenbedarfsermittlung, wie sie von der Prognos AG vorgenommen wurde, wird nach Überzeugung der Regierung dem Wesen dieser Frachtart nicht hinreichend gerecht. Der Ansatz eines gesonderten, zusätzlichen Flächenbedarfs wird durch die erheblich geringeren Flächenleistungen bei dieser

Fracht gerechtfertigt; sie beruhen zum einen auf der geringen Mechanisierungsmöglichkeit, da die beförderten Güter oft einer speziellen Behandlung bedürfen (z.B. Obst, Blumen, lebende Tiere). Zum anderen schwankt das Aufkommen stark, im jeweiligen Einzelfall fallen jedoch, da Charterfracht üblicherweise in Frachtflugzeugen befördert wird, große Gütermengen auf einmal an.

Aus Gründen der Hygiene und des Tierschutzes muß auch eine gesonderte Tierstation mit den notwendigen Räumen für die veterinär-medizinische Betreuung eingerichtet werden.

Die Vorhaltung eines Moduls in Form einer Mehrzweckhalle für den vorgenannten Bedarf durch die FMG erscheint somit vernünftig.

Ein darüber hinausgehender Flächenbedarf ergibt sich durch die Expreßdienste und möglicherweise durch einen oder mehrere große Selbstabfertiger.

Die Expreßdienste zeichnen sich dadurch aus, daß sie die vorbereitende (speditive) Tätigkeit mit der Durchführung des Lufttransportes (in eigenen oder gecharterten Flugzeugen) verbinden; dies führt zu besonders kurzen Laufzeiten vom Versender zum Empfänger. Aufgrund der bestehenden strengen Nachtflugregelung ist es zwar unwahrscheinlich, daß sich am neuen Flughafen ein Verkehrsknoten für solche Expreßdienste ausbilden wird; auch an Abgangs- und Zielflughäfen mit erheblichem eigenem Aufkommen - wie auf dem neuen Flughafen München - sind jedoch Abfertigungsflächen für Expreßdienste erforderlich. Wegen des hohen Sortier- und Verteilungsaufwandes und der besonderen Abfertigungssystematik sind besondere, von der allgemeinen Abfertigung getrennte Flächen notwendig, obwohl die Expreßfracht, bei der es sich meist um kleinere, hochwertige Sendungen handelt (z.B. Dokumente, Elektronikteile, Arzneimittel), mengenmäßig im Vergleich zum gesamten Frachtaufkommen des Flughafens nicht besonders ins Gewicht fällt. Das Aufkommen am Flughafen München-Riem zeigt, daß für die Expreßdienste bereits heute ein Flächenbedarf besteht, der dort aufgrund der beengten Verhältnisse derzeit nicht befriedigt werden kann. Es ist zu erwarten, daß der Umfang der Expreßdienste am neuen Flughafen noch deutlich zunehmen wird; voraussichtlich werden auch herkömmliche Luftfrachtspeeditionen und Luftverkehrsgesellschaften sich auf dem Feld der in-

tegrierten Luftfrachtdienste betätigen. Dementsprechend wurde nach Angaben der FMG bereits erheblicher Flächenbedarf angemeldet.

Außer durch die Expreßdienste wird sich am neuen Flughafen voraussichtlich auch durch konventionelle Fracht-Carrier (wie z.B. Flying Tigers, TMA oder C.A.L.) oder große Selbstabfertiger (Luftverkehrsgesellschaften, die auch Frachtflugzeuge betreiben, wie z.B. PAN AM) zusätzlicher Flächenbedarf ergeben. Die genannten Frachtverkehre zeichnen sich durch große Frachtmengen pro Flug, geringe Flächenleistung (Spezialfracht) und eigene Abfertigungsstandards aus und lassen sich deshalb nicht in die allgemeine Abfertigung integrieren. Es erscheint deshalb vernünftig, planerisch auch hierfür Vorsorge zu treffen. Allerdings ist die zusätzlich erforderliche Fläche nur schwer abzuschätzen. Konkrete Anmeldungen liegen nach Angaben der FMG noch nicht vor. Die Einrichtung entsprechender Fracht-Linienverkehre dürfte aber zu einem erheblichen Aufkommenszuwachs führen, der durch die globalen Frachtprognosen, zumindest der Ansätze der Prognos AG, nicht gänzlich erfaßt ist; dies gilt zumal dann, wenn es sich um Hochrechnungen auf der Basis des derzeit in München-Riem abgewickelten Aufkommens handelt, da dort die beengten Verhältnisse der Einrichtung von der originären Nachfrage entsprechenden Diensten entgegenstehen.

Die Vorhaltung von zwei Modulen für diese Frachtverkehre (je etwa ein Modul für Expreßdienste und Selbstabfertiger, konventionelle Frachtcarrier) erscheint somit als eine Planung, die den erwarteten luftverkehrlichen Bedürfnissen vernünftig, wenn auch großzügig Rechnung trägt.

Für die Bewältigung des erwarteten Luftfrachtverkehrs werden neben den Hallenmodulen auch noch drei Freiflächenmodule benötigt. Sie sind bestimmt für die Abwicklung des Luftfrachttrucking der Luftverkehrsgesellschaften und für die Unterstellung der Geräte des Frachtbodenverkehrsdienstes. Beim Trucking der Luftverkehrsgesellschaften wird die Luftfracht fertig auf Paletten oder in Flugzeugcontainern mit Lkw angeliefert oder abgefahren. Hierfür werden besondere Einrichtungen, wie z.B. Rollendecks, benötigt, die an der Verladerampe des Frachtterminals nicht funktionsgerecht untergebracht werden können. Die Freiflächen für das Trucking liegen jeweils am östlichen und westlichen Ende des Frachtter-

minals, also im unmittelbaren Anschluß an die Frachtmodule der DLH und MAS. Der Bodenverkehrsdienst der FMG besorgt den Transport von Fracht und Post zwischen den Frachtgebäuden, der Luftpostleitstelle und den Vorfeldern. Hierfür ist eine erhebliche Zahl von Transportgeräten (wie z.B. Schlepper, Frachtwagen) erforderlich, für deren Unterbringung ein Freiflächenmodul am westlichen Rand des Frachtgeländes zur Verfügung steht. Der geltend gemachte Flächenbedarf erscheint angemessen.

Die mit diesem Bescheid zugelassene Erweiterung des Luftfrachtgeländes stellt also schon dann eine nach den Zielsetzungen des LuftVG vernünftige Planung dar, wenn der Beurteilung die eher vorsichtige Aufkommenseinschätzung der Prognos AG zugrundegelegt wird. Dies gilt umso mehr, wenn man die deutlich höheren Aufkommenserwartungen der DFVLR im Auge behält, für die - wie bereits ausgeführt - durchaus beachtliche Argumente vorgetragen werden. Die Rechtfertigung der Planung verfestigt sich dann noch. Flächen für andere Frachtverkehre (Expresdienste, große Selbstabfertiger) müssen in diesem Fall zumindest teilweise für die Abwicklung der Linien- und Charterfracht zur Verfügung stehen. Unsicherheiten im prognostizierten Bedarf können deshalb hingenommen werden. Im übrigen ist es in diesem Fall auch deshalb vernünftig, die Möglichkeit einer Erweiterung für die Linien- und Charterfracht in dem von der Abschätzung der DFVLR abgedeckten Rahmen vorzusehen, weil dadurch einer planerisch unerwünschten Aufspaltung der Frachteinrichtungen vorgebeugt werden kann.

Die Planung der FMG, die Luftfrachtspediteure nördlich des Frachtterminals unterzubringen, ist bedarfsgerecht, wenn man die Zielsetzung zugrundelegt, nur auf die Luftfrachtabfertigung bezogene Aktivitäten am Flughafen zuzulassen. Den Spediteuren sollen Lager- und Umschlagflächen von ca. 14.000 m² und Büroflächen von ca. 12.000 m² zur Verfügung stehen. Außerdem soll die Baufläche noch Platz für ein Parkhaus für die Beschäftigten und die Kunden der Spediteure und des Frachtterminals bieten.

Für den Speditionslagerbedarf ist - auch nach Einschätzung der Prognos AG - nur das Luftfrachtaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr von Bedeutung, weil die Importfracht in der Regel ohne Lagerung bei den Speditionen zur Auslieferung gelangt. Ausgehend von einem grenzüberschreitenden Versand von 142.200 t (Jahr 2010)

und einer Umschlagflächenleistung im Speditionsbereich von $6,75 \text{ t/m}^2$ im Jahr - wie sie auch von der Prognos AG für angemessen erachtet wird - besteht demnach sogar ein Bedarf an Lagerfläche von 21.000 m^2 . Nachdem nach den Angaben der FMG bereits mehr als 88 Luftfrachtspediteure Bedarf an Büroflächen angemeldet haben, erscheint auch das Angebot an Büroflächen angemessen.

Die zu Betriebsbeginn vorgesehene Zwischennutzung von Teilflächen des Frachtterminals durch die Spediteure, solange bis diese Flächen für die Abwicklung der Luftfracht benötigt werden, ist vernünftig; sie beeinflusst jedoch nicht die auf den gesamten Planfeststellungszeitraum abzustellende Gesamtentscheidung.

Die Längenentwicklung des Frachtterminals macht auch eine Erweiterung des Frachtvorfeldes erforderlich. Aus betrieblichen Gründen wird das Frachtvorfeld den Frachtanlagen auf der gesamten Länge vorgelagert. Gleichzeitig läßt sich damit der Bedarf an gebäudenahen Vorfeldpositionen, der bereits von den Luftverkehrsgesellschaften aufgrund des steigenden Luftfrachtaufkommens angemeldet wurde, angemessen abdecken.

2.1.2 Flugzeugwartungseinrichtungen

Die Ausweisung zusätzlicher Einrichtungen für die Flugzeugwartung am neuen Flughafen München ist im Hinblick auf die sichere Abwicklung des künftigen Flugbetriebs ebenfalls erforderlich.

Der zusätzliche Bedarf ergibt sich einmal aus dem im planfeststellungsrelevanten Zeitraum erwarteten steigenden Flugbewegungsaufkommen, insbesondere aus der Zunahme des Interkontinentalverkehrs als Folge der Knotenpunktfunktion des neuen Flughafens. Er leitet sich zum anderen ab aus der Struktur und dem Anteil der eingesetzten Flugzeuge, der von den Luftverkehrsgesellschaften verfolgten Konzeption der Flugzeuginstandhaltung, der Zunahme der Luftverkehrsgesellschaften, die ihre "home-base" am neuen Flughafen haben werden und den vorliegenden Anforderungen der künftigen Nutzer, in denen sich - wie schon bei den Frachtanlagen - der Bedarf an Wartungseinrichtungen aus dem künftigen Luftverkehrsaufkommen konkretisiert. Im Hinblick darauf, daß noch keine Anzeichen für eine Sättigung der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zu verzeichnen sind, ist es sinnvoll, auch Erweiterungsmöglichkeiten für Wartungsanlagen im Auge zu

behalten. Ein Vergleich mit anderen deutschen und ausländischen Verkehrsflughäfen zeigt, daß der Umfang der nunmehr ausgewiesenen Wartungseinrichtungen im Verhältnis zum künftigen - prognostisch erfaßbaren - Luftverkehrsaufkommen als ausgewogen bezeichnet werden kann.

In der Planfeststellung (PFB 1979/ÄPFB 1984) ist für die Flugzeugwartung (einschließlich der Lärmschutzanlage) eine Fläche von ca. 107.000 m² mit einer Längenentwicklung von 650 m ausgewiesen. Auf dieser Fläche ließen sich allenfalls zwei Flugzeugwartungshallen der jetzt vorgesehenen Größe verwirklichen. Im PFB 1979 mit den seinerzeit noch höheren Luftverkehrsaufkommenserwartungen waren - wie auch bei den Frachtanlagen - noch Erweiterungsflächen vorgesehen. Für die sichere und ordnungsgemäße Bewältigung des künftigen Flugbetriebs ist es vernünftigerweise geboten, die Fläche für die Flugzeugwartung (Hangars mit allen Nebengebäuden und -anlagen) im beantragten Umfang vorzuhalten. Auf diesem Gelände sollen zwei Hallen für die DLH (je 300 m x 80 m), eine Halle für die LTU-Süd und einen weiteren Großnutzer (FMG-Halle; 300 m x 80 m) und eine kleinere Halle (Halle West 150 m x 80 m) Platz finden.

Da die Erweiterung der Wartungsanlagen auch von der künftigen Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens abhängt, sind zunächst die prognostischen Grundlagen des Passagier- und Flugbewegungsaufkommens aktualisiert worden. Im Jahr 2000 ist nach Ansicht der Regierung mit einem Passagieraufkommen im Linien- und Charterverkehr von etwa 15,00 Mio Passagieren zu rechnen (ÄPFB 1984, Jahr 2000: 10,76 Mio. Passagiere). Daraus leitet sich ein Flugbewegungsaufkommen im Linien- und Charterverkehr von mindestens 150.000 (ÄPFB 1984: 106.400) Starts und Landungen ab. Berücksichtigt sind dabei die Auswirkungen der Liberalisierung des Luftverkehrs innerhalb der Europäischen Gemeinschaft, die zu einer Aufkommenssteigerung im Linienverkehr, allerdings teilweise zu Lasten des Charterverkehrs führen wird. Trotz der Engpässe des Luftraums ist auch nach Einschätzung der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) damit zu rechnen, daß das erwartete Luftverkehrsaufkommen am neuen Flughafen München grundsätzlich ordnungsgemäß abgewickelt werden kann. Erleichterungen werden sich ergeben, wenn die in den Bereichen Personal, Flugsicherungsverfahren, Technik und Organisation vorgesehenen Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Die Regierung geht im übrigen - wie schon im PFB 1979 und ÄPFB 1984 - davon aus, daß die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen in der Bundesrepublik Deutschland langfristig - also über das Jahr 2000 hinaus - weiter wachsen und in absehbarer Zeit keine Sättigung im Luftverkehr eintreten wird.

Sie stützt sich dabei auf die Äußerungen der DFVLR zur Abschätzung des künftigen Luftverkehrsaufkommens am neuen Flughafen München (10). Von der prognostizierten Entwicklung der globalen Verkehrsnachfrage in der Bundesrepublik ausgehend, leitet die DFVLR für den neuen Flughafen München das oben genannte Passagieraufkommen ab. Die Umrechnung führt sodann zu einem Flugbewegungsaufkommen im Passagier- und Charterverkehr im Jahre 2000 von 146.000 bis 165.000. Nach Auffassung der DFVLR werden die Aufkommenswerte eher in der Nähe des oberen Werts liegen, weil nicht anzunehmen ist, daß die Zuwächse im Passagieraufkommen nahezu ausschließlich durch Großraumflugzeuge abgedeckt werden.

Auch die FMG hat eine aktualisierte Prognose des Luftverkehrsaufkommens für den Flughafen München von Prof. Dr. Wolf (Oktober 1986) vorgelegt. Diese Prognose weist für das Jahr 2000 ein Fluggastaufkommen im Linien- und Charterverkehr von 14.68 Mio. Passagieren und ein daraus abgeleitetes Flugbewegungsaufkommen im Fluggastverkehr von 154.100 aus. Ein Vergleich mit den Aufkommenswerten der DFVLR zeigt, daß beide Prognosen zu ähnlichen Ergebnissen führen.

Gestützt werden diese Ergebnisse durch die tatsächliche Entwicklung des Luftverkehrs: 1988 wurden bereits 136.204 Bewegungen des Linien- und Charterverkehrs in München-Riem abgefertigt und auch 1989 steigt die Anzahl der Flugbewegungen mit einer Zuwachsrate von rund 5 % an.

Angesichts dieses Luftverkehrsaufkommens ist es geboten, für den Bedarf der DLH im prognoserelevanten Zeitraum zwei Wartungshallen vorzusehen.

Die DLH wird in München eine Wartungsstation für die sog. Umlaufwartung einrichten. Die Überholung des Fluggeräts wird auch künftig in Hamburg vorgenommen. Frankfurt bleibt Wartungszentrale.

Maßgebend für die Anzahl und die Dimensionierung der Wartungshallen der DLH sind nach deren Konzept neben der prognostizierten Menge und Struktur der Flugbewegungen sowie der Flugzeugflotte vor allem die Anzahl täglicher Abflüge mit Interkontinental-Fluggerät.

Die DLH geht für das Jahr 2000 von einem Tagesaufkommen von 155 Abflügen im Kontinental- und 17 Abflügen im Interkontinentalbereich aus. Sie hat mit Hilfe eines Wahrscheinlichkeitstheoretischen Modells aus dem erwarteten Flugbewegungsaufkommen und den dafür einzusetzenden Flugzeugen den Hallenstellplatzbedarf berechnet. Die modellgestützte Ableitung des Hallenstellplatzbedarfs aus dem Aufkommen kann - wie die DFVLR bestätigt hat (10) - der Bedarfseinschätzung zugrundegelegt werden. Die von der DLH für das Jahr 2000 erwarteten 17 Abflügen im Interkontinentalbereich sind zwar eine optimistische Einschätzung, aber nicht unwahrscheinlich. Die DFVLR prognostiziert im Linien- und Charterverkehr für das Jahr 2000 ein durchschnittliches Gesamtaufkommen pro Tag von 25 bis 30 Abflügen im Interkontinentalbereich. Nach Einschätzung der DFVLR sind Anteile der DLH von mehr als 50 % möglich, wenn die Unternehmenspolitik der DLH - wie angekündigt - darauf abzielt, in München einen Angebotschwerpunkt einzurichten. Außerdem könnten sich je nach zeitlicher Konzentration der Abflüge auf wenige Tage in der Woche Aufkommenswerte von mehr als 30 Abflügen täglich ergeben. Nach Einschätzung der DFVLR, der sich die Regierung anschließt, sind demzufolge auch bei konservativer Anteilsschätzung Tage in einer durchschnittlichen Woche mit etwa 17 Interkontinentalabflügen der DLH zu erwarten.

Die DFVLR kommt zu dem Ergebnis, daß im Jahr 2000 bei nur einer Wartungshalle und 17 Interkontinentalabflügen mit einer Flächenunterdeckung von 30 % zu rechnen sein wird. Es ist deshalb erforderlich, bereits bis zu diesem Zeitpunkt eine zweite Wartungshalle vorzusehen.

Die Erforderlichkeit, weitere Wartungskapazitäten vorzuhalten, ergibt sich aber auch - wie schon erwähnt - aus dem nach der Jahrtausendwende weiterhin anhaltenden Verkehrswachstum. An diesem Wachstum wird - auch nach Ansicht der DFVLR - der Flughafen München wahrscheinlich sogar überdurchschnittlich teilhaben. Es ist deshalb vernünftig, in Folge des langfristigen Verkehrszuwachses Reserven für Wartungskapazitäten einzuplanen. Denn es ist anzunehmen, daß die weiterhin zunehmende Verkehrsnachfrage nicht nur durch größeres Fluggerät, sondern auch durch zusätzliche Flugbewegungen bewältigt werden

wird. Das gilt um so mehr, als sich die Kapazitäts-schwierigkeiten am Flughafen Frankfurt bis dahin verschärft haben dürften. Zu berücksichtigen ist aber auch, daß Wartungskapazitäten immer nur in Form großer Hallen für eine Mindestzahl von Stellplätzen geschaffen werden können. Für die Planung ist deshalb entscheidend, daß langfristig mit einem Wachstum des Luftverkehrs zu rechnen ist.

Die DVFLR hat bei einem Vergleich der Wartungseinrichtungen der DLH und anderen ausländischen Fluggesellschaften festgestellt, daß die vorhandenen Großraumflugzeugwartungseinrichtungen im Verhältnis zur Flotte sehr ähnlich sind. Da dieses Verhältnis auch bei der Planung der zugelassenen Wartungsanlagen zugrundegelegt wurde, ist diese Feststellung ein weiteres Indiz dafür, daß die für die DLH vorgesehenen Wartungsflächen einer bedarfsgerechten Planung entsprechen.

Aber auch die zwei weiteren beantragten Wartungshallen (FMG/LTU-Süd-Halle, Halle West) mit einer geplanten Länge von 300 m bzw. 150 m sind gerechtfertigt.

Die große Halle soll je zur Hälfte den von München aus operierenden Luftverkehrsgesellschaften LTU-Süd und Aero-Lloyd zur Wartung ihrer Flugzeuge vermietet werden. Die kleine Halle soll anderen Fluggesellschaften dienen, die entweder in München ihre "home-base" haben (z.B. German Wings) oder aufgrund ihrer Umlaufplanung für einen Teil ihrer Flotte Wartungskapazitäten beanspruchen. Nach den Antragsunterlagen haben bereits mehrere Unternehmen konkreten Bedarf an Hallenstellplätzen angemeldet. Zwar ist der Gesamtbedarf dieser Luftverkehrsgesellschaften an Hallenstellplätzen schwerer abzuschätzen als der der DLH, weil jede Gesellschaft einen kleinen Teil des Gesamtmarktes mit jeweils unterschiedlicher Flottenstruktur bedient. Auszugehen ist aber auch hier von den genannten Luftverkehrsprognosen, die für das Jahr 2000 und danach deutliche Zuwächse im Passagier- und Flugbewegungsaufkommen annehmen. Davon wird - wie oben dargestellt - zwar ein großer Anteil von der DLH bewältigt werden. Es erscheint aber wahrscheinlich, daß auch die anderen Luftverkehrsgesellschaften am Verkehrswachstum partizipieren. Deshalb ist bei den einzelnen Fluggesellschaften mit wachsenden Flugbewegungsaufkommen und zunehmendem Wartungsbedarf zu rechnen. Zwar läßt sich damit ein exakter, auf den Quadratmeter genau er-

mittelter Bedarf an Wartungsflächen für den einzelnen Nutzer noch nicht festlegen. Es ist jedoch festzustellen, daß der auch aufgrund der Nutzerangaben ermittelte Bedarf die geplanten Hallenflächen fast ganz in Anspruch nimmt. Die Nutzerangaben sind für eine Abschätzung des prognostizierten Bedarfs verwertbar, weil die künftigen Nutzer der Wartungskapazitäten in den Planungen nur solche Kapazitäten vorsehen werden, die von ihnen auch wirklich zur verkehrsgerechten und sicheren Abwicklung ihres Flugbetriebs benötigt werden. Überkapazitäten verursachen Kosten, die nicht durch Verkehrserträge gedeckt sind. Aufgrund des langfristig anhaltenden Luftverkehrswachstums ist es außerdem angemessen, die Wartungsflächen mit einem gewissen Reservespielraum zu bemessen, um auch längerfristig dem Bedarf an Wartungskapazitäten gerecht zu werden.

Bereits am bestehenden Flughafen München-Riem stehen im übrigen den Luftverkehrsgesellschaften (ohne DLH) Wartungshallen mit einer Frontlänge von 239 m zur Verfügung. Jetzt werden für diese Gesellschaften - und eventuelle weitere Nutzer - 450 m zugelassen.

Ein Blick auf andere in- und ausländische Flughäfen zeigt, daß die Ausweisung des Geländes für Anlagen der Flugzeugwartung (mit einer Hallenfläche von ca. 84.000 m²) ausgewogen ist. In Düsseldorf sind Flächen in der Größenordnung von 64.400 m² (DLH 26.600 m²) für die Flugzeugwartung vorgesehen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß München erheblich mehr Interkontinentalverkehr haben wird. In Frankfurt werden bis zum Jahr 1994 121.000 m² Hallenflächen zur Verfügung stehen (DLH 103.000 m²). Von den ausländischen Flughäfen seien noch der Flughafen Zürich und der Flughafen Le Bourget erwähnt, Zürich mit 5 Hallen und insgesamt 72.100 m² Hallenfläche und Le Bourget mit 7 Hallen und insgesamt 106.400 m².

Die Dimensionierung der Wartungsvorfelder ist funktions- und bedarfsgerecht. Auf der Fläche werden eine nicht öffentliche Betriebsstraße, ein Durchrollkorridor sowie Abstellpositionen für Flugzeuge untergebracht. Die Lage der Vorfelder ist funktionsgerecht auf die Frontlänge der Wartungshalle abgestimmt. Die Tiefe der Abstellpositionen ergibt sich aus der Abmessung des abzustellenden Fluggerätes. Insgesamt steht die vorgehaltene Abstellfläche in einer vernünftigen Beziehung zu den vorgesehenen Hallenstellplätzen.

2.1.3 Luftpost

Die Luftpostleitstelle behält zwar ihren Platz östlich der Luftfracht, muß jedoch aufgrund baulicher und betrieblicher Gegebenheiten nach Osten verschoben werden. Die Erweiterung und die Verlegung der Luftpostleitstelle ist bereits mit dem Bescheid der Regierung vom 30.01.1989 zugelassen worden. Mit diesem Bescheid ist die erste Ausbaustufe (1995) abgedeckt. Der Endausbau sieht die Aufstockung der beiden Bürotrakte vor, weiteres Gelände wird also nicht mehr in Anspruch genommen. Die Planung einer Aufstockung ist vernünftig, weil bis zum Jahr 2000 und danach mit Steigerungen des Luftpostaufkommens zu rechnen ist. Der erforderliche zusätzliche Raumbedarf erscheint angemessen.

2.1.4 Sonstige Flughafendienste (Flugbetriebsgebäude der DLH (FOC) und Sonderfläche - SF)

Das FOC und die Fläche für das Gelände SF sind ebenfalls gerechtfertigt.

Das FOC beansprucht eine Nutzfläche von 14.600 m². Es liegt noch auf dem ursprünglichem Flughafengelände. Im FOC sollen für ca. 4.000 Besatzungsmitglieder im Jahr 2000 Funktionsräume insbesondere für die Flugberatung, Flugvorbereitung, Ruheräume, Busbahnhof für Besatzungstransporte ermöglicht werden. Für allgemeine Dienste, wie das Rechenzentrum, Personal- und Sozialdienst und den ärztlichen Dienst sind ebenfalls Nutzflächen vorgesehen. Bei den im FOC vorgesehenen Nutzungen handelt es sich um Tätigkeiten, die unmittelbar der Abwicklung des Flugbetriebs durch die DLH auf dem neuen Flughafen München dienen. Die Anlage steht deshalb in unmittelbarem, funktionalräumlichem Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens. Der beantragte Bedarf erscheint realistisch. Das der Planung zugrunde gelegte Bewegungsaufkommen von ca. 170 Abflügen pro durchschnittlichem Betriebstag im Jahr 2000 ist kompatibel mit dem jährlichen Linien- und Charterverkehrsaufkommen, das von der DFVLR geschätzt worden ist. Die Funktionsräume für das Personal sind erforderlich, um die Betreuung und Vorbereitung des Personals unmittelbar vor Flugantritt und nach Flugbeendigung sicherzustellen. Die im FOC außerdem vorgesehenen zentralen Dienste dienen der Organisation und Abwicklung sowie der technischen Unterstützung der Tätigkeiten der DLH auf dem neuen Flughafen.

Auf der Sonderfläche SF, die noch auf dem ursprünglichen Flughafengelände liegt, werden überwiegend solche Einrichtungen untergebracht, die in einem funktionellen Zusammenhang zum SBB stehen, auf anderen Flächen nicht untergebracht werden können und zum Teil aus dem FOC zu einem späteren Zeitpunkt ausgelagert werden müssen.

Vorgesehen ist dort die Versorgungszentrale Süd zur Wärmeversorgung des SBB (Umformerstation für die Fernwärme). Außerdem wird ein Parkhaus auf dem Gelände für die Beschäftigten der DLH errichtet werden. Schließlich werden noch untergebracht: Dienststellen des Luftfahrtbundesamtes, das Hauptzollamt und die Flughafenhandelsgesellschaft (Büros und Lager), Einrichtungen für Rettungs- und Sicherheitstraining für DLH-Besatzungsmitglieder sowie ein Gebäude für Flugsimulatoren. Sinnvollerweise werden diese Anlagen in der Nähe des FOC errichtet, das den zentralen Anlauf- und Aufenthaltsort für die DLH-Besatzungen bildet. Durch diese Funktionen werden bereits jetzt mehr als 75 % der gesamten Baufläche belegt. Es ist zweckmäßig, außerdem Flächen vorzuhalten für derzeit noch nicht konkret bezifferbare Anforderungen um einem möglichen zusätzlichen Bedarf an funktional dem SBB zuzuordnenden Einrichtungen gerecht zu werden, die städtebauliche Ordnung im Eingangsbereich des Flughafens zu gewährleisten und damit einer Zersplitterung des Erscheinungsbildes entgegenzuwirken.

2.1.5 Tanklager

Die Standortverlegung des Tanklagers vom Nördlichen Bebauungsbandes (NBB) an die Westgrenze des SBB und die Erweiterung der Lagerkapazitäten sind gerechtfertigt.

Die Rückverlegung an den ursprünglich bereits planfestgestellten Standort (PFB 1979) war geboten, um auch für die Zukunft Erweiterungsmöglichkeiten vorhalten zu können, die im NBB nicht vorhanden sind. Eine räumliche Aufteilung der Lagertanks in je 1 Tanklager im NBB und SBB mußte wegen der dann doppelt vorzuhaltenden Zusatzeinrichtungen - wie Tankgleis, Kesselwagen -, Tankwagenentleerungsanlage, Pumpstation, Betriebsgebäude, Manifold, Feuerlöscheinrichtungen - als Alternative ausscheiden. Auch betriebstechnisch ist das Tanklager als Funktionseinheit deutlich vorzuziehen. Zur Eignung des Standorts wegen der Nähe zur südlichen S/L-Bahn wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.3.10 a.E. verwiesen.

Aufgrund der jüngeren Entwicklung im Luftverkehr ist im planfeststellungsrelevanten Zeitraum ein höheres Flugbewegungsaufkommen zu erwarten als im ÄPFB 1984 angenommen wurde (s. oben Nr. 2.3.2). Um dem zu erwartenden Aufkommen durch Vorhaltung ausreichender Treibstoffmengen angemessen entsprechen zu können, sind bei Inbetriebnahme des Flughafens mindestens vier Tanks - 1. Ausbaustufe - und in der Folgezeit drei weitere Tanks - 2. Ausbaustufe - erforderlich. Durch die modulare Konzeption kann die Erweiterung dem jeweils aktuellen Bedarf angepaßt werden.

Bei einem Fassungsvermögen von 4.500 m^3 pro Tank ergeben 7 Tanks eine Lagerkapazität von 31.500 m^3 . Im planfeststellungsrelevanten Zeitraum - bis zum Jahr 2010 - ist nach der Bemessungsgrundlage der FMG, die nach Einschätzung der Regierung realistisch ist, mit rd. 154.000 gewerblichen Bewegungen an ca. 360 Tagen zu rechnen. Das sind 428 Starts und Landungen pro Tag. Bei 214 Starts₃ und einer durchschnittlichen Betankungsmenge von 15 m^3 pro Start beträgt der tägliche Treibstoffbedarf 3.210 m^3 . Die bei Anlieferungsengpässen zur Betriebsaufrechterhaltung erforderlichen 7 Tage Bevorratung und zusätzlich 2 Tage Lagerung für das Absetzen von Schwebstoffen ergeben eine Gesamtlagerungsmenge von rd. 29.000 m^3 . Auf der Basis dieser Daten sind für die Treibstofflagerung mindestens 7 Tanks erforderlich, damit die Funktionsfähigkeit des Flughafens gewährleistet ist. Da den Berechnungsdaten für die Bedarfsmengen Mindestannahmen zugrunde liegen, ist auch die Vorhaltung der Erweiterungsfläche für einen 8. Tank gerechtfertigt.

Der - in Aussicht genommene - Anschluß des Tanklagers an eine Mineralölfernleitung von Feldkirchen zum Flughafen berührt nicht die Tanklagerkapazität. Zum einen werden mit der Leitung keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen. Die Leitung tritt nicht kumulativ neben die Transportmittel Kesselwagen über Schiene oder Tankwagen über Straße, sondern alternativ an deren Stelle, jedenfalls soweit die Leitungskapazität reicht. Hierdurch sollen Schiene und Straße, auch aus Gründen des Umweltschutzes, entlastet und die Logistik vereinfacht werden. Zum anderen kann auch bei Anlieferung über die Fernleitung die Zwischenlagerung des Treibstoffs in den Lagertanks, vor Abgabe in die Hydrantenanlage für die Betankung der Flugzeuge auf den Vorfeldern, nicht entfallen. Zu den weiteren Einzelheiten wird auf die Akten im Planfeststellungsverfahren verwiesen.

2.2 Planungsleitsätze

Der Änderungsplanung stehen keine unüberwindbaren Planungsleitsätze entgegen. Planerische Zielvorstellungen von dem Änderungsvorhaben sonst berührter Rechtsmaterien (z.B. Naturschutz) gehen als zu berücksichtigende Belange in die gebotene Abwägung mit den übrigen Belangen, wie auch den öffentlichen Interessen des Luftverkehrs, ein und werden hierdurch mit dem entsprechenden Gewicht zur Geltung gebracht.

2.3 Abwägung

Die Abwägung der von der Änderungsplanung berührten öffentlichen Belange, insbesondere der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung, des öffentlichen Luftverkehrs, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Lärmschutzes, des Städtebaus, der kommunalen Selbstverwaltung, der Wasserwirtschaft, des Straßen- und Schienenverkehrs und der privaten Belange unter - und gegeneinander ergibt die Zulässigkeit des Änderungsvorhabens.

2.3.1 Raumordnung und Landesplanung

Das Änderungsvorhaben stimmt mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung überein.

Die Erweiterungsmaßnahmen lassen sich bei Beachtung der verfügbten Nebenbestimmungen mit den hiervon berührten raumordnerischen Erfordernissen des Luftverkehrs, des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des technischen Umweltschutzes, insbesondere des Lärmschutzes, in Einklang bringen.

Die Planfeststellungsbehörde stützt sich bei der Beurteilung der Belange der Raumordnung und Landesplanung auf die Ergebnisse der von der höheren Landesplanungsbehörde für das Änderungsvorhaben durchgeführten landesplanerischen Abstimmung auf andere Weise (s. Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Durchführung von Raumordnungsverfahren vom 27.03.1984, LUMBl S. 29 ff, Abschnitt 9). Die landesplanerische Abstimmung, für die im wesentlichen die für das Planänderungsverfahren eingeholten

Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange verwertet worden sind, kommt zu dem Ergebnis, daß das Vorhaben bei Einhaltung der darin genannten Forderungen mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung im Einklang steht. Den in der Abstimmung enthaltenen fachlichen Erfordernissen des Natur- und Landschaftsschutzes und des Lärmschutzes wird durch die Regelungen in diesem Beschluß Rechnung getragen.

Gem. LEP B X 5.1 ist der neue Flughafen München am Standort Erding-Nord/Freising so schnell wie möglich zu erstellen und dem Verkehr zu übergeben. Erforderliche Strukturmaßnahmen im Zusammenhang mit dem neuen Flughafen München sollen bevorzugt verwirklicht werden. Diese Zielsetzung beinhaltet einen bedarfsgerechten Ausbau des neuen Flughafens. Nach den luftverkehrlichen Zielsetzungen kommt dem neuen Flughafen nicht nur Ersetzungsfunktion für den Flughafen München-Riem zu, sondern er soll über diese Zweckbestimmung hinaus - wie bereits erwähnt - Knotenpunktfunktion im dezentralen Luftverkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland übernehmen (s. auch Gesamtverkehrsplan Bayern). Unter Berücksichtigung dieser Zielsetzung stehen aufgrund des zu erwartenden steigenden Verkehrsaufkommens die für den künftigen Betrieb des Flughafens erforderlichen Flughafeneinrichtungen des SBB in Einklang mit diesem raumordnerischen Erfordernis.

Erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs, die dem Änderungsvorhaben, insbesondere der Erweiterung der Luftfracht zugerechnet werden können, sind nicht zu erwarten. Das zusätzlich prognostizierte Verkehrsaufkommen wird nur einen verhältnismäßig geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen haben.

Bei allen landbeanspruchenden Maßnahmen soll gem. LEP B I 1.1.1 die Verringerung der belebten Bodenfläche gering gehalten werden. Ferner soll gem. LEP B I 2.1 das durch die natürliche Oberflächengestalt und Nutzung bestimmte Landschaftsbild nicht nachhaltig verändert und erforderlichenfalls durch eine ansprechende Landschaftsgliederung und -gestaltung bereichert werden. Die Planänderung führt, insbesondere aufgrund der zusätzlichen enormen Baumassen und Gebäudehöhen, zu nachhaltigen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Das ursprüngliche städtebauliche Konzept wird nach Einschätzung der höheren Landesplanungsbehörde teilweise verlassen. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß der Gestaltungsspielraum durch betriebstechnische Erfordernisse und

funktionale Zuordnungen der einzelnen Flughafenbereiche eingeengt wird. Die Eingriffe sind aus der Sicht des Naturschutzes nur teilweise ausgleichbar. Deshalb sind neben möglichen Ausgleichsmaßnahmen entsprechende Ersatzmaßnahmen erforderlich, um den Belangen des Naturschutzes ausreichend Rechnung tragen zu können.

Gem. LEP B XIII 4.2 soll die Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm gesenkt werden. Änderungen des zugelassenen allgemeinen Flugbetriebs und somit auch der "zugelassenen" Lärmbelastung im Flughafenumland sind mit dem Änderungsvorhaben nicht verbunden. Der zusätzlich zu erwartende Bodenlärm ist nach den Ergebnissen der Lärmgutachten vernachlässigbar. Das gilt auch für den nachts hervorgerufenen Bodenlärm. Wegen der durch die Verschiebung des Triebwerksprobelaufstandes zu erwartenden Lärmbelastung ist die Errichtung einer Lärmschutzhalle vorgesehen, mit Hilfe derer neue oder veränderte Lärmbelastungen ausgeschlossen werden.

Mit dem Änderungsvorhaben sind also erhebliche Belastungen der Natur und Landschaft sowie der städtebaulichen Belange verbunden. Allerdings wird die Flughafenumgebung ohnehin schon durch die zugelassene Errichtung und den Betrieb des Flughafens und seiner Infrastruktur geprägt. Der Gestaltungsspielraum für die Situierung und Dimensionierung des Änderungsvorhabens selbst ist wegen der flughafenbetrieblichen Erfordernisse erheblich eingeengt (s. Nr. 2.3.3). Die verfügbaren ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können den Eingriff erheblich mindern (s. Nr. 2.3.4).

Aufgrund der mit dem neuen Flughafen verfolgten Zielsetzung, die luftverkehrliche Erschließung Bayerns zu sichern und einen dezentralen Knoten im Luftverkehrsnetz zu schaffen, ist die Änderungsplanung erforderlich.

Der zugelassene Flugbetrieb ändert sich nicht, so daß dadurch auch keine zusätzlichen Lärmbelastungen zu erwarten sind. Im übrigen sind auch für dieses Änderungsvorhaben die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen getroffen bzw. als Bestandteil der Planungen der FMG bereits vorgesehen (Lärmschutzhalle für Triebwerksprobelauf).

Bei Abwägung der berührten raumordnerischen Belange steht das Vorhaben unter Berücksichtigung der verfügbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Einklang mit den raumordnerischen Erfordernissen. Einerseits werden durch

das Änderungsvorhaben die den luftverkehrlichen Erfordernissen entsprechenden Flughafenanlagen geschaffen, andererseits durch die vorgesehenen und geforderten Ausgleichs-, Ersatz- und Schutzmaßnahmen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege und des Lärmschutzes ausreichend Rechnung getragen.

2.3.2 Luftverkehrliche Belange

Die Belange des öffentlichen Luftverkehrs erfordern die Erweiterung des SBB und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten bei den darin gelegenen Flughafenanlagen. Die bisherigen Ausweisungen (PFB 1979, APFB 1984) für die Luftpost, Luftfracht, Flugzeugwartung und Flugbetriebsstoffversorgung reichen - wie schon bei den Ausführungen zur Planrechtfertigung (s. Nr. 2.2.1) eingehend dargelegt wurde - nicht aus, um dem im planfeststellungsrelevanten Zeitraum (Jahr 2010) erkennbaren Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden.

Die jüngste Entwicklung des Luftverkehrs auf dem Flughafen München-Riem und die aktualisierte prognostische Beurteilung der Luftverkehrsentwicklung am neuen Flughafen bis zum Jahr 2010 zeigen, daß die Annahmen des APFB 1984, die zu der Streichung der Erweiterungsflächen für Fracht und Wartung geführt haben, deutlich nach oben zu korrigieren sind.

Die Verkehrsleistungen am Flughafen München-Riem lassen erkennen, daß schon bei Betriebsaufnahme des neuen Flughafens nahezu das im APFB 1984 erwartete Passagieraufkommen zu bewältigen sein wird. Bereits heute übersteigt die Anzahl der gewerblichen Flugbewegungen bei weitem die für das Jahr 2000 prognostizierten Flugbewegungen.

Nach aktualisierter Einschätzung des künftigen Luftverkehrsaufkommens am neuen Flughafen ist gegenüber dem APFB 1984 für das Jahr 2000 mit einem deutlich höheren Passagieraufkommen: 15.00 Mio (APFB 1984: 10.76 Mio) und ebenso mit einem höheren Flugbewegungsaufkommen im Linien- und Charterverkehr mindestens 150.000 (APFB 1984: 106.400) zu rechnen.

Auch für die Zeit nach der Jahrtausendwende sind noch keine Anzeichen für eine Sättigung der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zu verzeichnen (10). Aufgrund der günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird sich -

wie das Gutachten der Prognos AG zeigt (7) - das Luftfrachtaufkommen am neuen Flughafen München bis zum Jahr 2000 ganz erheblich steigern (297.800 t, flächenrelevant) und auch nach dem Jahr 2000 noch - höchstens aber linear (17) - zunehmen.

Bei der Beurteilung der künftigen Luftverkehrsentwicklung sind die Auswirkungen der Liberalisierung des Luftverkehrs innerhalb der Europäischen Gemeinschaft berücksichtigt, die zu einer Aufkommenssteigerung im Linienverkehr, allerdings teilweise zu Lasten des Charterverkehrs führen wird (10).

Die Abwicklung des erwarteten Luftverkehrs wird auf dem Flughafen und im umgebenden Luftraum auch generell möglich sein (BFS). Erleichterungen werden sich durch zahlreiche organisatorische, personelle und technische Maßnahmen ergeben, die auf nationaler und internationaler Ebene geplant sind.

Die ganz erheblichen Zuwächse im Passagier-, Flugbewegungs- und Luftfrachtaufkommen erfordern eine kapazitative Erweiterung der Anlagen der Luftpost, der Luftfracht, der Flugzeugwartung und der Flugbetriebsstoffversorgung. Die von der FMG im SBB beantragten Kapazitätserweiterungen, stellen in Situierung und Dimensionierung eine sinnvolle Planung dar, mit der - wie bei der Planrechtfertigung schon eingehend erläutert - die erkennbare Verkehrsentwicklung bewältigt und den flughafenbetrieblichen Erfordernissen Rechnung getragen werden kann. Zu achten war auch darauf, daß innerhalb der einzelnen Funktionsbereiche die jeweils im Prognosezeitraum erforderlichen Erweiterungsflächen vorgehalten werden können. Ansonsten wäre eine Aufspaltung der Flughafenanlagen zu befürchten und eine sinnvolle und funktionsgerechte Gesamtentwicklung der einzelnen Funktionsbereiche nicht gewährleistet. Diese Zielsetzung war auch bei der Ausweisung der Flächen für die Luftfracht zu berücksichtigen, nachdem das Gelände im Osten und Westen durch andere Flughafenanlagen eingeschlossen wird. Zwar ist die Planung schon nach den eher vorsichtigen Annahmen der Prognos AG vernünftigerweise geboten. Das gilt nach der erwähnten planerischen Zielsetzung umsomehr, als der von der DFVLR erwartete Entwicklungsverlauf eines noch höheren Frachtaufkommens nicht ausgeschlossen werden kann.

In die Beurteilung der Änderungsplanung waren auch die dem Flughafen nach der Planfeststellung zukommenden ver-

kehrlichen Aufgaben einzustellen, die auch weiterhin mit den luftverkehrlichen Zielen des Bundes und Bayerns übereinstimmen. Der neue Flughafen soll bekanntlich nicht nur die Erschließung Bayerns und Teilen seiner Nachbarländer sichern, sondern außerdem die Stellung eines zweiten Verkehrsknotens im dezentralen Luftverkehrssystem der Bundesrepublik übernehmen. Deshalb waren gleichzeitig die Voraussetzungen für eine Verlagerung von betrieblichen Einrichtungen der DLH auf den neuen Flughafen zu schaffen. Nach dem von der DLH 1986 verabschiedeten Verkehrskonzept für den neuen Flughafen ("Der Flughafen München 2 - Neue Drehscheibe im Lufthansa-betrieb") wird die DLH dieser Zielsetzung entsprechend auch eine zweite Drehscheibe ihres internationalen Streckennetzes am neuen Flughafen einrichten.

Die Bewältigung des künftigen Luftverkehrs unter Berücksichtigung dieser luftverkehrlichen Zielsetzungen macht es erforderlich, eine leistungsfähige Infrastruktur am Boden, insbesondere also ausreichende Fracht- und Wartungsanlagen im SBB zur Verfügung zu stellen. Ansonsten würde die Aufgabe des neuen Flughafens, langfristig eine diesen Zielsetzungen entsprechende qualitative und quantitative Verkehrsbedienung sicherzustellen, verfehlt.

2.3.3 Städtebau

Die zeilenförmige einseitige Erweiterung des SBB mit einer Längenentwicklung der Wartungs- und Frachthallen von zusätzlich ca. 950 m, der Höhenentwicklung der Wartungshallen von 34 m, mit der Möglichkeit der Überschreitung einzelner Elemente der Tragkonstruktion bis zu einer Gesamthöhe von 55 m (Pylone) und den erheblichen Baumassen ist städtebaulich nicht unproblematisch.

Die Längenentwicklung dieser baulichen Anlagen führt zu einer städtebaulich negativen Riegelwirkung. Die sehr hohen, die übrigen Betriebsanlagen überragenden Wartungshallen wirken, zumal sie am äußersten, westlichen Ende der Bebauung liegen, weit in die umgebende Landschaft hinaus. Sie belasten das Landschaftsbild des nahezu ebenen Moosgeländes und die Isarauenlandschaft, aber auch die Ortsbilder der nahegelegenen Stadt Freising und der Gemeinde Hallbergmoos den Freisinger Domberg (Denkmalschutz) optisch.

Situierung und Dimensionierung der Fracht- und Wartungshallen werden allerdings von den Erfordernissen eines verkehrsgerechten und ordnungsgemäßen Flughafenbetriebs bestimmt.

Es ist vernünftigerweise geboten, die zusätzlich erforderlichen Kapazitäten für die Frachtabfertigung und die Wartung im SBB einzuplanen. Schon im PFB 1979 sind dort Erweiterungsflächen vorgesehen gewesen, die im ÄPFB nur wegen der verringerten Luftverkehrsprognose gestrichen worden sind. Die Grundkonzeption der räumlichen Verteilung der Flughafenanlagen sieht nämlich die Luftfracht- und Wartungseinrichtungen deshalb im SBB vor, weil dadurch zweckmäßigerweise Erweiterungsflächen für die Passagierabfertigung im Osten freigehalten werden können, eine vorteilhafte Erschließung dieser Funktionsbereiche über die Hauptverkehrsanbindung im westlichen Eingangsbereich möglich ist und - nach der Konzeption eines stufenförmigen Ausbaus der Passagierabfertigung bedeutsam - die räumliche Nähe der Anlagen zum Passagiervorfeld (Frachtbeiladung) gewährleistet ist. Zwischenzeitlich sind keine Gesichtspunkte aufgetreten, die diese Konzeption und ihre Vorteile in Frage stellen könnten. Im übrigen sind schon Teile der Anlagen von der Unternehmerin plangemäß und rechtmäßig ins Werk gesetzt worden. Alternativstandorte für die jetzt vorgesehenen Fracht- und Wartungsanlagen z.B. im östlichen Teil des Flughafens würden deshalb zu einer betrieblich äußerst ungünstigen Aufspaltung dieser Funktionsbereiche führen.

Anzahl und Umfang der Fracht- und Wartungsanlagen leiten sich - wie schon dargelegt - aus dem weiter steigenden Luftverkehrsaufkommen ab.

Da die Luftfracht- und Wartungshallen einen Vorfeldanschluß benötigen und zwischen der Luftfracht und der Erschließungsachse zuwenig Gelände zur Verfügung steht, läßt sich die zeilenförmige Entwicklung der Wartungsanlagen nicht verhindern. Alternative Hallenanordnungen wären nach Auffassung der Regierung funktional deutlich ungünstiger und würden die städtebauliche Situation nicht wesentlich verbessern.

Städtebaulich verträgliche Bauhöhen bei den Wartungshallen können wegen entgegenstehender betriebstechnischer Erfordernisse nicht erzielt werden. Die Wartungshallen sind vernünftigerweise nach den Abmessungen der größten Flugzeugtypen auszulegen. Einer Gemeinschaftswartung der Großflugzeuge in einer oder zwei Hallen stehen organisa-

torische und funktionelle Gründe entgegen. Das Wartungspersonal muß die für das jeweilige Flugzeug notwendigen Lizenzen und Musterberechtigungen besitzen. Außerdem bestehen auch bei den Fluggesellschaften unterschiedliche Standards. Ein entsprechender Wartungsbetrieb könnte mangels personeller und technischer Flexibilität den Anforderungen aller beteiligten Fluggesellschaften kaum gerecht werden. Im übrigen würde ein zwangsweiser Zusammenschluß aller Luftverkehrsgesellschaften zu einem Wartungspool Bedenken im Hinblick auf die wettbewerbsrechtlichen Vorschriften der EG aufwerfen. Eine Verringerung des Bauvolumens bzw. der Gebäudehöhen ließe sich überdies auch kaum erreichen. Sämtliche Wartungshallen werden im relevanten Zeitraum voraussichtlich ohnehin zumindest auch für die Aufnahme von Großflugzeugen zur Verfügung stehen müssen.

Letztlich läßt sich auch ein derartiges Flughafenteilprojekt - worauf schon im PFB 1979, S. 574 hingewiesen worden ist - in einer flachen Landschaft nicht verstecken und es lassen sich auch einzelne Flughafenanlagen durch Bepflanzung nicht ausreichend abschirmen. Durch sorgfältige Materialwahl und einheitliche Gestaltung der Baukörper, Grünordnung und Geländemodellierung, geeignete Gestaltung der baulichen Vorzone an der Nordseite des Bebauungsbandes und die Einfügung des Tanklagers in die Landschaft können die Nachteile allenfalls vermindert werden.

Um die vorgesehene Verkehrsfunktion des Flughafens zu gewährleisten, müssen die städtebauliche negativen Auswirkungen auf die Umgehung hingekommen werden, da der Eingriff sich mangels alternativen Planungsmöglichkeiten nur bei einem Verzicht auf das Änderungsvorhaben vermeiden lassen würde.

2.3.4 Natur und Landschaft

Dem Erdinger Moos werden durch die Erweiterung insgesamt weitere 60 ha Land entzogen. Davon werden ca. 26 ha (43 %) mit Gebäuden überbaut oder durch feste Beläge versiegelt werden. Im Endausbau werden von den Gebäudeflächen ca. 5 ha auf Bauten entfallen die höher als 20 m sind (Wartungs- und Frachthallen). Die neuen Baumassen und Gebäudehöhen verbunden mit einer zusätzlichen Längsentwicklung von ca. 950 m belasten das Landschaftsbild ganz erheblich und nachhaltig. Sie wirken sich außerdem nachteilig auf die ursprüngliche städtebauliche

und grünordnerische Konzeption des westlichen Eingangsbereichs aus. Das Änderungsvorhaben stellt deshalb einen Eingriff in die Natur und Landschaft im Sinne des Art. 6a Abs. 1 Bayer. Naturschutzgesetz (BayNatSchG) dar.

Zwar werden durch die für das Vorhaben zusätzlich beanspruchten Flächen keine Schutzgebiete im Sinne des Naturschutzrechtes oder Flächen nach Art. 6d Abs. 1 BayNatSchG berührt. Es handelt sich jedoch um Vegetationsflächen, die in ihrer ökologischen Wertigkeit im Kontrast zu den umliegenden befestigten und monostrukturierten Flächen des Flughafens einschließlich der Flugbetriebsflächen stehen. Im Hinblick auf den Boden, das Kleinklima, den Wasserhaushalt, die Flora und Fauna haben diese Vegetationsflächen nicht nur Ausgleichsfunktion zu den Bauflächen des Flughafens, sondern auch ökologische Bedeutung im Verbund (ökologische Vernetzung) zu den anderen angrenzenden Vegetationsflächen und zum Isar-Auwald im Westen. Die Lage der Vegetationsfläche zwischen der südlichen S/L-Bahn und dem Verkehrsband im Westen des Flughafens sowie die Nachbarschaft zum bereits planfestgestellten Flughafen, der den Landschaftsraum des Erdinger Moores mitprägt, vermindern allenfalls die ökologische Wertigkeit des Geländes, führen aber keineswegs zum Verlust ihrer ökologischen Bedeutung.

Das Änderungsvorhaben belastet außerdem - worauf schon bei der städtebaulichen Würdigung hingewiesen worden ist - mit seinen zusätzlichen enormen Baumassen und Gebäudehöhen die angrenzende flache Naturlandschaft des Erdinger Moores, die Isarauen im Westen und die Silhouette des Freisinger Dombergs empfindlich und nachhaltig.

Veränderungen der Bau- und Verkehrsflächen innerhalb des bestehenden Flughafengeländes sind hingegen nicht so schwerwiegend. Sie sind in der Planfeststellung fast vollständig als Bauflächen, örtliche Verkehrsflächen Straßenverkehr oder Verkehrsflächen Flugbetrieb ausgewiesen und insoweit bereits durch die in der Planfeststellung festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Die Eingriffe in die Natur und Landschaft, die dieses Änderungsvorhaben mit sich bringt, sind allerdings nicht zu vermeiden.

Die Erweiterung des Flughafens im SBB ist für die Abwicklung des künftig zu erwartenden Luftverkehrs erforder-

derlich. Die bisher planfestgestellten Ausweisungen für die Anlagen des Südlichen Bebauungsbandes reichen nicht aus, um im planfeststellungsrelevanten Zeitraum dem erkennbaren Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden. Ohne diese Anlagen ließe sich die mit dem neuen Flughafen München verbundene luftverkehrliche Zielsetzung, nicht erreichen. Die Aufgabe, langfristig eine diesen Zielsetzungen entsprechende quantitative und qualitative Luftverkehrsbedienung sicherzustellen, wäre dann verfehlt. Die Regierung kam deshalb zu der Überzeugung, daß angesichts der mit dem Bau des neuen Flughafens verfolgten vorrangigen Ziele des öffentlichen Luftverkehrs auch die mit dem Änderungsvorhaben verbundenen Eingriffe in die Natur und Landschaft hingenommen werden müssen. Die der FMG auferlegten Grünordnungsmaßnahmen können die Eingriffe zwar nicht verhindern oder voll ausgleichen, aber durch die Ersatzmaßnahmen doch ganz erheblich mildern.

Geeignete, mit den flughafenbetrieblichen Bedürfnissen vereinbare alternative Möglichkeiten, die Inanspruchnahme zusätzlichen Geländes zu verringern, die Längsentwicklung der Hallen zu verkürzen oder die Bauhöhen wenigstens teilweise zu verkleinern, bestehen nicht. Auf die bisherigen Ausführungen hierzu (Nr. 2.3.3) wird verwiesen.

Soweit die Eingriffe durch die Maßnahmen innerhalb des Flughafengeländes und in der Flughafenrandzone (Ludwigskanal) nicht voll ausgleichbar sind, wird jedoch durch die verfügbaren Maßnahmen auf dem Gelände des bisherigen Segelfluggeländes "Lange Haken" (s. Pläne Ö-02 und Ö-03) und auf den Flächen im Südosten des Flughafens (s. Plan Ö-01) ausreichend ökologischer Ersatz geschaffen.

Die Grünordnungsmaßnahmen innerhalb der Erweiterungsfläche lehnen sich an das bisherige Konzept der Grünordnung auf dem Flughafengelände an. Die vorgesehene landschaftsarchitektonische Gestaltung des Flughafengeländes zielt darauf ab, die Gegensätze zwischen der entstehenden technisch geprägten und der bestehenden ländlichen Landschaft soweit möglich zu vermeiden. Dabei werden auch hier landschaftliche Bezüge geschaffen und visuelle Eindrücke des Erdinger Moores und der Isarauen aufgenommen, um die Einbindung an die Isarauen im Westen, aber auch an die Passagierabfertigung im Osten möglichst erträglich zu gestalten. Allerdings bedarf es bei der weiteren Planung einer Aktualisierung der Grünordnungsmaßnahmen in der Haupteinfahrtzone West, die die Abstimmung

der Maßnahme mit anderen landschaftspflegerischen Begleitplanungen im Westen des Flughafens und die baulichen Veränderungen in der Haupteinfahrtszone miteinschließt.

Als weitere Ausgleichsmaßnahmen sind in der Flughafenrandzone auf einer Fläche von ca. 4,5 ha Umgestaltungsmaßnahmen des Ludwigkanals vorgesehen. Dort sind auf der östlichen Seite Aufweitungen des Gewässers, Feuchtzonen, Veränderungen der Böschungsneigungen, Trockenbiotope zu schaffen. Sämtliche Flächen stehen im Eigentum der FMG. Wegen des ansonsten erforderlichen Eingriffs in das Eigentum zahlreicher Landwirte beschränken sich die Grünordnungsmaßnahmen auf der westlichen Seite des Ludwigskanals auf die Verdichtung der Pflanzungen auf den der FMG gehörenden Flächen zwischen der Böschung und dem vorhandenen Wartungsweg (s. Verfügender Teil, A.II.2.3). Die Ausgleichsmaßnahmen am Ludwigskanal südlich des Verkehrsbandes West gestalten und sichern wie beim nördlichen Kanalabschnitt die direkte landschaftliche Einbindung der baulichen Anlagen des Südlichen Bebauungsbandes an die anschließende freie Landschaft im Westen. Dazu dienen vor allem auch die beim Tanklager vorgesehenen dichten Abpflanzungen mit Bäumen. Da bisher keine rechtliche Verpflichtung für die Schaffung dieser ökologischen Maßnahmen bestand, können diese Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen anerkannt werden.

Nachdem der Eingriff in unmittelbarer räumlicher Nähe des Flughafens nicht umfassend ausgeglichen werden kann, waren der FMG zur Verminderung des Eingriffs nach Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG zusätzliche Ersatzmaßnahmen aufzuerlegen.

Als Ersatzmaßnahmen sind Erhaltungs- und Optimierungsmaßnahmen auf der Fläche des ehemaligen Segelflugplatzes "Lange Haken" mit einem Umgriff von ca. 18 ha vorgesehen. Da der Eingriff in unmittelbarer räumlicher Nähe des Flughafens nicht umfassend ausgeglichen werden kann, ist diese Maßnahme als Ersatz im selben Landschaftsraum anzusehen. Mit seinen Flächen nach Art. 6d Abs. 1 BayNatSchG (Halbtrockenrasen und Feuchtbereiche) liegt die ökologische Bedeutung dieses Gelände über dem Wert und der Bedeutung der Verlustflächen. Durch die verfügbaren Optimierungsmaßnahmen wird der ökologische Wert noch gesteigert.

Das Grundstück befindet sich derzeit noch nicht im Eigentum der FMG. Allerdings besteht aufgrund der bisherigen Vereinbarungen begründete Aussicht, daß die FMG die Fläche in nächster Zeit erwerben kann. Die FMG hat den ökologischen Bestand auf dem Grundstück zu erhalten und Optimierungsmaßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Wertigkeit des Geländes vorzunehmen. Nach den Vorstellungen der Naturschutzbehörden soll das Gelände, nachdem es bereits in andere Landschaftsschutzgebiete eingebettet ist, später ebenfalls als Landschaftsschutzgebiet auf der Grundlage des Naturschutzrechts ausgewiesen werden. Sollte der Eigentumserwerb wider Erwarten nicht gelingen, hat die FMG an anderer Stelle 18 ha Land mit gleicher ökologischer Wertigkeit als Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Weitere Ersatzmaßnahmen im Umfang von ca. 8 ha sind im Osten des Flughafens im Anschluß an die Flughafenrandzone am Abfanggraben Ost innerhalb des Grünzugs im Flughafenumland (s. PFB S. 599f) vorgesehen. Sie sollen dazu dienen, die Grünordnungsmaßnahmen im Grünzug, der als ökologischer Ausgleich und Ersatz für die Eingriffe durch den Flughafen geschaffen werden soll, noch zu verbessern. Sämtliche Flächen stehen im Eigentum der FMG.

Insgesamt werden demnach auf Flächen von ca. 30 ha ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt. Das sind Flächen von mehr als 50 % des gesamten Erweiterungsgeländes, einschließlich der vorgesehenen Grünflächen (zum Vergleich: PFB 10 %; ÄPFB ca. 17 %). Der Umfang der Ausgleichs- und Ersatzflächen deckt den Eingriff durch die zusätzlich versiegelbaren Flächen des SBB ab. Darüber hinaus wird - als Ersatz für die Eingriffe in das Landschaftsbild - die Ersatzverpflichtung der FMG um fast vollständig diejenigen Flächen erweitert, auf denen Gebäude über 20 m errichtet werden sollen. Da die Grundstücke bereits im Eigentum der FMG stehen oder voraussichtlich für die FMG in Kürze verfügbar sein werden, steht einer umgehenden Verwirklichung der Grünordnungsmaßnahmen nichts mehr im Wege.

Insgesamt gesehen ist damit ein nach den gesetzlichen Vorgaben ausreichender und angemessener Ausgleich bzw. Ersatz für die Eingriffe durch das Änderungsvorhaben in die Natur und Landschaft geschaffen.

2.3.5 Lärmauswirkungen

Das Änderungsvorhaben läßt in Bezug auf den bisher zugelassenen Flugbetrieb und dessen schon bewältigten Lärm-

auswirkungen keinen Fluglärm erwarten, der die Bewohner des Flughafenumlands und die Gebietskörperschaften neu, anders oder stärker als bisher belasten würde. Mit einer rechtlich erheblichen Veränderung des Bodenlärms ist ebenfalls nicht zu rechnen. Durch die Verlegung des Triebwerkprobelaufstandes (TPL) entstehen für die Wohngebiete im Flughafenumland ebenfalls keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Die vorgesehenen und verfügbaren Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzhalle) stellen sicher, daß in den Wohngebieten, insbesondere in Hallbergmoos, Acher- ring, Pulling und Schwaig, die Anforderungen des Luftrechts eingehalten werden; darüber hinaus aber auch den Schutzziele des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) Rechnung getragen wird. Durch das Kaufangebot der FMG an die Eigentümerin einer benachbarten Hofstelle, die vorhandenen Schallschutzvorkehrungen am TPL sowie die für den Fall eines Scheiterns des Grunderwerbs verfügbaren zusätzlichen Schutzvorkehrungen am TPL sind deren Belange den gesetzlichen Vorschriften entsprechend berücksichtigt.

Belange der Bewohner des Flughafenumlandes und der Gebietskörperschaften bezüglich des Schutzes vor allgemeinem Fluglärm und Bodenlärm (mit Triebwerksprobeläufen) stehen der Planfeststellung somit nicht entgegen.

2.3.5.1 Fluglärm

Das Änderungsvorhaben läßt den nach Maßgabe der luftrechtlichen Genehmigung und der Planfeststellung PFB 1979/ÄPFB 1984 zugelassenen Flugbetrieb unberührt. Die Lärmauswirkungen des zugelassenen Flugbetriebs sind in der bestehenden Planfeststellung durch die Anordnung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen umfassend bewältigt worden. Damit ist den Belangen der Bewohner des Flughafenumlandes und den Gebietskörperschaften hinsichtlich des Schutzes vor Fluglärm (einschließlich dem Bodenlärm) Rechnung getragen worden.

Änderungen des bisher schon gestatteten Flugbetriebs waren weder in diesem Verfahren von der FMG beantragt, noch werden solche in diesem Bescheid von Amts wegen zugelassen.

Nachdem der zugelassene Flugbetrieb von dem Änderungsvorhaben nicht berührt wird, sind somit auch keine Lärmauswirkungen zu erwarten, die nicht bereits in der Plan-

feststellung 1979/1984 bei der Abwägung der Belange der Betroffenen und den verfügbaren Lärmschutzregelungen berücksichtigt worden sind.

Für den Flugbetrieb am Tage und somit für die Beurteilung der Lärmauswirkungen auf das Flughafenumland waren die im überschaubaren Zeitraum zu erwartende Auslastung der Start- und Landebahnen und die bestehenden Regelungen der luftrechtlichen Genehmigung 1974 maßgebend. Die Kapazität der flughafenseitigen Abfertigungsanlagen hat für die Beurteilung der Lärmauswirkungen des Flughafens keine Rolle gespielt. Eine Erweiterung dieser Anlagen verändert deshalb auch nicht die im PFB 1979 vorgenommene Abwägung über die Fluglärmauswirkungen auf das Flughafenumland und die dort getroffene Entscheidung über die gebotenen Schutzauflagen.

Im übrigen ist die Befürchtung, das Änderungsvorhaben sprengt den bisherigen Rahmen des zugelassenen Flugbetriebs, unbegründet. Nach den Untersuchungen der Prognos AG (7) sind im Jahr 2010 etwa 3.800 Flugbewegungen jährlich mit (Nur-)Frachtern zu erwarten. Die restliche Fracht wird ohnehin als Beiladungsfracht im Passagierverkehr abgewickelt. Vor allem der Beiladeverkehr wird künftig - nach Einschätzung der DFVLR (17) - eine ganz erhebliche Rolle im Luftfrachtverkehr am neuen Flughafen spielen. Die Kapazitätserweiterung der Luftfrachtabfertigung führt deshalb - entgegen den Befürchtungen - nicht zu einer Erhöhung des der Lärmbewältigung im PFB 1979 zugrundegelegten Flugbewegungsaufkommens.

Die zusätzlichen Wartungseinrichtungen dienen, wie schon ausgeführt, im wesentlichen der Umlaufwartung. Hierbei werden während der flugplanmäßigen Liegezeiten - also dem regelmäßigen Umlauf der Flugzeuge - die für die Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit notwendigen Arbeiten durchgeführt. Umlaufwartung ermöglicht den bedarfsgerechten Passagier-, Luftfracht- und Luftpostverkehr, schafft aber grundsätzlich kein zusätzliches Flugbewegungen. Demnach wird auch kein erheblicher zusätzlicher Flugbetrieb durch die Erweiterung der Wartungsanlagen zu verzeichnen sein.

Für den Flugbetrieb bei Nacht enthält der APFB 1984 Nachtflugbeschränkungen, die unverändert bestehen bleiben und die auch von dem Flugbetrieb, den die Erweiterung der Fracht- und Wartungsanlagen ermöglicht, eingehalten werden müssen.

2.3.5.2 Bodenlärm (ohne Triebwerksprobeläufe)

Die beantragte Erweiterung des SBB nach Westen und die damit verbundene Erweiterung des Vorfeldes Fracht/Wartung führt zu keiner rechtlich erheblichen Erhöhung oder Veränderung des Bodenlärms gegenüber den bisherigen Annahmen der Planfeststellung.

Wie beim sonstigen Fluglärm ist auch bei der Beurteilung des Bodenlärms aufgrund der proportionalen Abhängigkeit der Zahl der Bodenbewegungen von den Start- und Landebewegungen der Flugzeuge der maximal zugelassene Flugbetrieb zugrunde gelegt worden. Schon in der Planfeststellung (PFB 1979, S. 485) hat sich gezeigt, daß der Bodenlärm (als Bestandteil des Fluglärms) wegen der verringerten Schallpegelleistungen grundsätzlich gegenüber dem eigentlichen Fluglärm (Start- und Landebewegungen) zu vernachlässigen ist.

Nachdem das Änderungsvorhaben den zugelassenen Flugbetrieb unberührt läßt, ändern sich auch der diesem Flugbetrieb unmittelbar zuzuordnende Rollverkehr am Boden und dessen bereits bewältigte Lärmauswirkungen nicht.

Gegenstand der vorliegenden Beurteilung sind deshalb die durch das Änderungsvorhaben gegenüber der Planfeststellung zusätzlich hervorgerufenen Lärmauswirkungen. Dabei handelt es sich vor allem um Änderungen, die sich aus den erweiterten Vorfeldern der Fracht und Wartung und den darauf stattfindenden Flughafenbetrieb ergeben.

Nach den gutachtlichen Ergebnissen (16) werden die Gesamtimmissionen des Bodenlärms in Attaching, Acherling und Pulling durch das Änderungsvorhaben nicht beeinflusst. Die Entfernung der Betriebsflächen, auf denen relevanter Bodenlärm erzeugt werden kann, zu den genannten Ortschaften ist so groß, daß die Befürchtung einer Zunahme der Bodenlärmimmissionen, insbesondere reflexionsbedingter Schallpegelerhöhungen unbegründet ist (16).

Auch für das Gebiet der Gemeinde Hallbergmoos ist der durch das Änderungsvorhaben hervorgerufene Bodenlärm im Vergleich zu den übrigen Lärmauswirkungen des Flughafens bei Tag und Nacht zu vernachlässigen (16).

Bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen am Tag wurde von zusätzlich 64 Rollbewegungen in 16 Tagesstunden auf

den erweiterten Vorfeldern ausgegangen. Außerdem wurden, um den Bedenken der Gemeinde Hallbergmoos Rechnung zu tragen, die akustisch ungünstigsten, noch realistischen Verkehrsannahmen der Vergleichsrechnung zugrunde gelegt. Danach ergibt sich für die Wohnbebauung in der Gemeinde äußerstenfalls eine mögliche Erhöhung des Immissionspegels durch Bodenlärm um 0,8 dB(A), die akustisch nicht wahrnehmbar und deshalb gegenüber der bisherigen Bodenlärmbelastung vernachlässigbar ist (16).

Aber auch bei Nacht fallen die Auswirkungen des Bodenlärms gegenüber dem sonstigen Fluglärm nicht in Gewicht (16). Selbst wenn - wie in Hallbergmoos befürchtet - die Abwicklung des Frachtverkehrs in den späten Abendstunden und frühen Morgenstunden stattfinden würde, so sind die Schalleistungen der zugehörigen Lärmquellen (Bordaggregate, Hilfsgeräte, Pkw/Lkw-Verkehr) - nach sachverständiger Beurteilung (16) - gegenüber den Hauptlärmquellen des Bodenlärms, nämlich den Rollbewegungen der Flugzeuge, zu vernachlässigen. Die Zahl der nächtlichen Starts und Landungen, die zu den Bodenbewegungen proportional sind, ist durch die Nachtflugregelung im ÄPFB 1984 beschränkt. Sie ändert sich nicht und steht auch nicht - wie schon bemerkt - mit der Umplanung in Zusammenhang. Positionsänderungen auf dem Flughafengelände, die nicht mit Schleppern durchgeführt werden, werden zu den sehr seltenen Ausnahmefällen gehören (16). Sie spielen für die Bodenlärmbetrachtung keine entscheidende Rolle. Die dadurch verursachten Maximalpegel sind wesentlich niedriger als die bei Start und Landung hervorgerufenen Pegel und werden in Hallbergmoos deutlich unter 70 dB(A) bleiben (Protokoll, Erörterungstermin vom 2. März 1989, S. 49). Im übrigen ist durch die verfügbaren passiven Schallschutzmaßnahmen dafür Sorge getragen, daß die Nachtruhe durch diese seltenen Rollbewegungen nicht unzumutbar gestört wird. Gegen die Anordnung eines Lärmschutzwalls sprechen weiterhin die schon in der Planfeststellung genannten Gründe (PFB 1979, S. 527).

Auch in der Lärmbelastung der benachbarten Hofstelle wird - was den Bodenlärm (ohne Triebwerksprobeläufe) betrifft - keine merkbare Änderung eintreten (16), welche die Erweiterung der Schutzaufgaben des PFB 1979 erfordert. Nach den Ergebnissen der lärmphysikalischen Prüfung (16) können die Veränderungen des Straßen-, Schienen- und Fluglärms den bisher schon auf dem Anwesen zu erwartenden Mittelungspegel nicht erhöhen. Lärm durch rollende Flugzeuge wird durch die neuen Wartungshallen

teilweise abgeschirmt. Die Zahl der Rollbewegungen auf der erweiterten Vorfeldfläche liegt außerdem deutlich unter derjenigen der in gleicher Entfernung auf dem planfestgestellten Rollweg stattfindenden Rollbewegungen und ist daher in den Auswirkungen zu vernachlässigen (16). Zum Schutz des Anwesens wurde allerdings das Einrollen strahlgetriebener Flugzeuge mit eigener Kraft in den Probelaufstand nachts untersagt (s. Verfügender Teil A.II Nr. 1.8.5).

2.3.5.3 Triebwerksprobelaufstand

Die durch die Erweiterung des SBB bedingte Verlegung des Triebwerksprobelaufstandes (TPL) auf eine Fläche südlich der Flugzeugwartung (s. Plan I-02c) führt ebenfalls zu keinen unzumutbaren Lärmauswirkungen im Flughafenumland.

Die von der FMG vorgesehenen Schallschutzvorkehrungen am TPL und die zusätzlich verfügbaren Anforderungen (Verfügender Teil, A.II.1) stellen sicher, daß in den Wohngebieten des Flughafenumlandes, insbesondere in Hallbergmoos, Acherer, Pulling und Schwaig, die Betriebsregelung in der Auflage A.I 8f der luftrechtlichen Genehmigung 1974 und die Vorschriften des LuftVG (s. § 9 Abs. 2 LuftVG) eingehalten werden. Darüber hinaus sind dort - obgleich diese Anlage nicht der Beurteilung des BImSchG unterliegt - auch die Schutzziele des BImSchG in Betracht gezogen.

Für den neuen Standort des TPL sprechen flughafenbetriebliche Gründe. Der funktional erforderliche räumliche Zusammenhang mit der Flugzeugwartung ist weiterhin gewahrt. Funktion und Nutzbarkeit der Wartungsvorfelder sind nicht beeinträchtigt. Ein direkter Zugang von der inneren Rollbahn ist möglich.

Bei maximaler Auslastung des neuen Flughafens ist mit etwa 30 bis 40 Triebwerksprobelaufen (Triebwerksstandläufe) in der Woche, also ca. 1.500 bis 2.000 Probelaufen im Jahr zu rechnen. Umlaufbedingt werden in der Nachtzeit (zwischen 22.00 und 6.00 Uhr) ca. 50 % der Triebwerksprobelaufe stattfinden. Daraus errechnet sich eine durchschnittliche Anzahl von 2 bis 3 Probelaufen pro Nacht. Probelaufe mit Vollastbetrieb finden regelmäßig nur bei Leistungskontrollläufen statt, das sind etwa 20 % sämtlicher Probelaufe. Dabei wird ein Triebwerk in der Regel höchstens ca. 2 Minuten mit Vollast betrieben. Bei Systemkontrollläufen kommt kein Vollastbetrieb vor.

Probelaufe mit den lauten Triebwerken der Typen JT8D 1 mit 17 (alte Baureihe) werden sich auf einige wenige Sonderfälle beschränken. Die FMG rechnet im Jahr mit insgesamt etwa 15 bis 20 Probelaufen dieser Typen während der Nachtzeit. Wegen der zunehmenden Ausmusterung der mit diesen Triebwerken ausgerüsteten Flugzeuge werden diese Probelaufe weiter abnehmen (15). Es ist damit zu rechnen, daß Probelaufe schon kurz nach der Inbetriebnahme des neuen Flughafens ganz überwiegend mit lärmgeminderten Triebwerken, beispielsweise der Typen CF6 und CFM56 durchgeführt werden.

Für die Triebwerksprobelaufe während der Nachtzeit ist ein luftverkehrliches Bedürfnis anzuerkennen, weil in diesem Zeitraum die Wartungsarbeiten im Kurz- und Mittelstreckenverkehr umlaufbedingt durchgeführt werden müssen (10). Dies gilt für den gewerblichen Linienverkehr, aber auch für den Charterverkehr, bei dem die Umläufe ohne Störung der Betriebsabläufe in der Regel nur unter voller Ausnutzung der Nachtstunden bewältigen werden können.

In Abwägung des Lärmschutzbedürfnisses der Betroffenen, der betrieblichen Erfordernisse und der erheblichen zusätzlichen Aufwendungen erschien es der Regierung unverhältnismäßig, die seltenen Probelaufe mit den Triebwerkstypen JT8D (alte Baureihe) zum Maßstab für die konstruktive Ausgestaltung der Lärmschutzhalle zu machen. Dabei war zu berücksichtigen, daß die etwas höheren Lärmpegel dieser Triebwerke (ca. 6 dB(A)) durch die vorgesehene Lärmschutzhalle ohnehin ganz erheblich gemindert werden. Durch die Regelung im Verfügbaren Teil, A. II. 1.8.2 wurde sichergestellt, daß im Jahr im Triebwerksprobelaufstand nicht mehr als 18 Probelaufe während der Nachtzeit mit diesen lauten Triebwerken stattfinden dürfen.

Die von der FMG vorgesehenen und die verfügbaren weiteren Anforderungen gewährleisten, daß die Betriebsregelung in Auflage A.I.8f der luftrechtlichen Genehmigung 1974 eingehalten ist.

Probelaufe von Triebwerken dürfen danach nur durchgeführt werden, soweit dabei in den in der Umgebung des Flughafens liegenden Wohngebieten der dort vorhandene mittlere Lärmgrundpegel nicht erhöht wird. Hierdurch ist

sichergestellt, daß Triebwerksprobeläufe keine erheblichen Lärmbelastigungen in der Flughafenumgebung verursachen können. Nach den Äußerungen des für den Vollzug der luftrechtlichen Genehmigung zuständigen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, das die Vorbelastung im Flughafenumland ermittelt hat, dürfen die durch Triebwerksprobeläufe verursachten Spitzenpegel in Hallbergmoos 56 dB(A) und in Acherding 66 dB(A) nicht überschreiten. Als Grenzwert für den Mittelungspegel zur Nachtzeit ergibt sich in Hallbergmoos ein Pegel von 36 dB(A) und in Acherding von 50 dB(A). Ein Vergleich mit den Anforderungen im Verfügenden Teil, A.II 1.8.2 zeigt, daß die Betriebsregelung für die Nachtzeit eingehalten ist. Dies gilt in gleicher Weise auch für den Tag, nachdem wartungsbedingt von einer nahezu gleichen Anzahl von Triebwerksprobeläufen bei Tag und Nacht auszugehen ist und die Spitzen- und Mittelungspegel des Umgebungsgerausches am Tag gegenüber der Nacht höher liegen.

Die Regierung ist der Auffassung, daß Triebwerksprobeläufe, in der Art wie sie am neuen Flughafen vorgenommen werden sollen, nach den Vorschriften des Luftrechts und nicht nach den Vorschriften des BImSchG zu beurteilen sind. Dies ergibt sich aus § 2 Abs. 2 1. Halbsatz BImSchG, wonach die Vorschriften dieses Gesetzes nicht auf Flugplätze anwendbar sind. Die Ausnahmeregelung muß auf jeden Fall für solche Flughafenanlagen gelten, die nach ihrer Zweckbestimmung in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb stehen und flugbetriebspezifische Emissionen bewirken (s. auch § 29 b LuftVG). Im Triebwerksprobelauf am neuen Flughafen sind Triebwerksstandläufe vorgesehen, die im Rahmen der umlaufbedingten Wartung der Funktionsprüfung des eingebauten Triebwerks vor dem nächsten Start dienen. Bei dieser Zweckbestimmung stehen Triebwerksprobelaufstände in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb und sind jedenfalls dann, wenn sie wie hier in den Geltungsbereich des § 6 Abs. 1 LuftVG einbezogen sind, nach den Maßstäben des Luftrechts zu beurteilen. Es handelt sich dann nicht um Triebwerksprüfstände im Sinne des § 2 der 4. BImSchV vom 24. Juli 1985, i.V.m. dem Anhang der 4. BImSchV, Spalte 2 Nr. 10.16..

Gleichwohl erschien es angezeigt, den Schutzzielen des BImSchG - soweit möglich - im Rahmen der Verhältnismäßigkeit Rechnung zu tragen. Ein Blick auf die Immissionsschutzanforderungen des Verfügenden Teils A.II

Nr. 1.8.2 zeigt, daß auch die Zielsetzungen des BImSchG, die in den genannten Wohngebieten ohnehin sehr nahe bei den Anforderungen der luftrechtlichen Betriebsregelung liegen, beachtet sind. Für die Festlegung der Immissionsgrenzwerte nach dem BImSchG i.V.m. der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) wäre die Art der baulichen Nutzung in den betroffenen Gebieten maßgebend. Wenn man die bauliche Nutzung in Hallbergmoos Nord (Eichnerweg) vorsorglich als reines Wohngebiet und in Acherding als Dorfgebiet einstufen würde, wären zum Schutz der Nachtzeit in Hallbergmoos Spitzenpegel von 55 dB(A), in Acherding von 65 dB(A) sowie Mittelungspegel in Hallbergmoos von 35 dB(A) und in Acherding von 45 dB(A) einzuhalten. Die konstruktive Ausgestaltung der Lärmschutzhalle hat diese Anforderungen zu erfüllen.

Einen Sonderfall stellt das Einzelanwesen auf dem Grundstück Fl.Nr. 3006 der Gemarkung Hallbergmoos dar, an das der TPL nunmehr wesentlich näher heranrückt. Die Belange der Eigentümerin sind allerdings ebenfalls in der gebotenen Weise berücksichtigt.

Die Lärmauswirkungen des TPL beurteilen sich zwar - wie bereits dargelegt - nach den Maßstäben des Luftrechts und nicht nach denjenigen des BImSchG. Auch zielt die Betriebsregelung der luftrechtlichen Genehmigung 1974 auf den Schutz von Wohngebieten ab und kommt somit bei Einzelanwesen nicht zur Anwendung (s. Schreiben des Staatsministerium des Wirtschaft und Verkehrs vom 22.06.1989).

Die Regierung hatte bei ihrer Entscheidung in Rechnung zu stellen, daß sich die FMG unter Berücksichtigung der zu der vorhandenen Lärmbelastung hinzutretenden Lärmauswirkungen durch den Betrieb des TPL verpflichtet hat, das Anwesen insgesamt zum Verkehrswert zu übernehmen. Für den Fall, daß eine derartige Übernahme nicht zustande kommen sollte, hat die Regierung allerdings zum Schutz des Anwesens die in Nr. A.II.1.8.6 verfüigten Maßnahmen getroffen und sich weitere Auflagen vorbehalten, wenn sich nach Inbetriebnahme des Triebwerksprobelaufstandes erhebliche Änderungen der Auswirkungen der Probelaufe ergeben sollten (s. Nr. A.II.1.8.7).

Gegenüber den sonstigen Lärmbelastungen des Anwesens am Tag, insbesondere auch des Fluglärms, fallen die Lärmauswirkungen des TPL nach Anzahl der Probelaufe und Höhe der Spitzenpegel nicht besonders ins Gewicht (15). Während der Nachtzeit ist der Schutz der Betroffenen aller-

dings unzureichend. Lärm, der durch die Triebwerksprobeläufe hervorgerufen wird, kann, anders als Fluglärm, durch aktive Schallschutzvorkehrungen vermieden werden. Nachdem während der Nachtzeit wartungsbedingt Triebwerksprobeläufe erforderlich sind, andererseits aber wegen der Nachtflugbeschränkungen nur wenige Flugbewegungen stattfinden, war durch Schallschutzvorkehrungen am TPL die Nachtruhe der Betroffenen zu schützen. Die verfügbten aktiven Schallschutzmaßnahmen richten sich an der Zielsetzung des passiven Schallschutzes für die Nachtzeit aus (s. PFB 1979 Nr. IV.1.3.1). Sollte sich bei der konstruktiven Ausgestaltung der Lärmschutzhalle ergeben, daß die ausschließlich für den Schutz des Anwesens erforderlichen Schutzvorkehrungen zum Schutzzweck außer Verhältnis stehen, wird der Betroffenen in entsprechender Anwendung der Regelung des PFB 1979 Nr. IV 1.6.2 ein Anspruch auf angemessene Entschädigung eingeräumt. Die Grenze der Verhältnismäßigkeit wird dann erreicht, wenn die Aufwendungen für diese Schallschutzvorkehrungen am TPL den Verkehrswert des Wohngebäudes übersteigen.

Die zusätzlichen Lärmschutzvorkehrungen am TPL für die Nachtzeit führen gleichzeitig zu einer Verbesserung der Lärmbetroffenheit am Tag, so daß zum Schutz des Anwesens keine weiteren Maßnahmen veranlaßt waren.

Nachdem ausreichend für den Lärmschutz der Betroffenen gesorgt ist, konnte die Regierung den flughafenbetrieblichen Vorteilen des neuen Standorts und den betrieblichen Bedürfnissen nach Triebwerksprobeläufen während der Nachtzeit Vorrang einräumen. Das wäre im übrigen auch dann der Fall gewesen, wenn die Anlage nach den Grundsätzen des BImSchG zu beurteilen wäre.

2.3.6 Kommunale Belange

Das Änderungsvorhaben beeinflußt mit der zusätzlichen Geländeinanspruchnahme des Gemeindegebietes von Hallbergmoos die kommunale Planungshoheit (Bauleitplanung, § 38 BauGB) dieser Gemeinde. Die großflächigen hohen Hallen sind geeignet, das Stadtbild der Stadt Freising und der Gemeinde Hallbergmoos zu belasten. Die Regierung sieht auch die von der Gemeinde Hallbergmoos befürchteten Nachfolgelasten, die aufgrund der Neuschaffung von Arbeitsplätzen, durch den Siedlungsdruck und die damit zusammenhängende Bereitstellung von Infrastruktureinrichtungen entstehen. Diese Nachteile für die betroffenen Kommunen müssen allerdings gegenüber den luftverkehrlichen Zielsetzungen zurückstehen.

Das Änderungsvorhaben wird auf den Gebieten der Gemeinden Hallbergmoos und der Großen Kreisstadt Freising im Landkreis Freising verwirklicht. Ein Teil der Änderungsplanung (Fracht, Speditionslager, FOC, Sonderfläche SF, und Teile der Wartungsanlagen) kommt innerhalb des bereits planfestgestellten Flughafengeländes zur Ausführung.

Durch die Erweiterung wird aber auch zusätzliches Gelände in Anspruch genommen, das ausschließlich zum Gemeindegebiet Hallbergmoos gehört. Die Erweiterungsfläche umfaßt ca. 60 ha Land, das dem Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde nicht mehr zugänglich ist. Der geltende Flächennutzungs- und Landschaftsplan weist für dieses Gelände im wesentlichen landwirtschaftliche Flächen aus. Desweiteren ist ein Biotop dargestellt, außerdem im wesentlichen noch Wasserflächen, Baumbestand und dichte waldartige Bepflanzung. Die Gemeinde hat mit Schreiben vom 26.01.1989 mitgeteilt, daß sie für dieses Gebiet die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines Bebauungsplans beschlossen hat. Der nähere Inhalt des Bebauungsplan steht noch nicht fest. Planungsziele sind der weitgehende Erhalt der Grünzonen zwischen den beiden Start- und Landebahnen und die Sicherung von Bauflächen für Betriebe, die in der Nähe des Frachtterminals verkehrsgünstig mit unmittelbarem Autobahnanschluß angesiedelt werden sollen (z.B. Luftfrachtspedition).

Das Änderungsvorhaben steht im Widerspruch zu dem derzeit noch geltenden Flächennutzungs- und Landschaftsplan der Gemeinde. Allerdings beabsichtigt die Gemeinde selbst eine Nutzungsänderung dieses Geländes, die auf eine gewerbliche flughafenbezogene Nutzung (Luftfrachtspeditionen). Wenngleich die vorgesehenen Nutzungen von FMG und Gemeinde in der Struktur unterschiedlich sind, so stehen sie einander von der planerischen Intention nicht völlig diametral entgegen. Mit dem Änderungsvorhaben ist also keine grundlegende Veränderung des örtlichen Gepräges oder der örtlichen Struktur der Gemeinde Hallbergmoos verbunden.

Die Gemeinde wird, wenn sie auf dem Gelände ihre planerischen Vorstellungen nicht mehr durchführen kann, in ihrer Planungshoheit allerdings nicht besonders schwer betroffen.

Die ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde in anderen Gemeindeteilen werden kaum beeinflusst. Dies gilt vor allem auch für die Entwicklung der gewerblichen Struktur der Gemeinde. Der Flächennutzungsplan der Gemeinde weist im Nordosten des Gemeindegebietes Gewerbegebiete in einem Umfang auf, der auch im Hinblick auf die vom neuen Flughafen verursachte Nachfrage als ausreichend bemessen zu erachten ist. Die Flächen sind noch nicht vollständig durch abgeleitete Bebauungspläne in Anspruch genommen und stehen deshalb der künftigen Entwicklung der Gemeinde noch weitgehend zur Verfügung. Die planerischen Vorstellungen über die Nutzung der Erweiterungsfläche ließen sich zum großen Teil auch auf den von der Gemeinde bereits ausgewiesenen Gewerbegebieten verwirklichen.

Das Ortsbild der Gemeinde Hallbergmoos und der Stadt Freising wird bereits durch den planfestgestellten Flughafen beeinträchtigt. Die Änderungsplanung verschärft die optische Belastung aber noch.

Im Hinblick auf die Verkehrsbedürfnisse des neuen Flughafens, die Funktionszusammenhänge und die technischen Erfordernisse, welche die Situierung und Dimensionierung des Änderungsvorhabens bestimmen, müssen diese Beeinträchtigungen aber hingenommen werden. Planungsalternativen, mit denen die Belastungen der Gemeinden vermieden oder verringert werden könnten, führen - wie schon in Nr. 2.3.3 ausgeführt - zu ganz erheblichen planerischen und flughafenbetrieblichen Nachteilen. Gegen eine Verlegung des gesamten Wartungsbereichs in den östlichen Teil des Flughafens - wie von der Gemeinde Hallbergmoos vorgeschlagen - sprechen vor allem die Gründe, die schon im PFB 1979 die räumliche Verteilung der Flughafenanlagen bestimmt haben (s. Nr. 2.3.3). Darüber hinaus würde die Belastung nur auf die Gemeinde Oberding verschoben, deren Gemeindegebiet vom Flughafen von allen Flughafengemeinden ohnehin am stärksten in Anspruch genommen wird, ohne daß einer derartigen zusätzlichen Belastung entscheidende städtebauliche oder ökologische Vorteile gegenüberstünden.

2.3.7 Wasserwirtschaft

Das Änderungsvorhaben führt zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft.

2.3.7.1 Oberflächengewässer, Grundwasser

Die planfestgestellte Neuordnung der Oberflächengewässer wird durch die Änderungsplanung ebensowenig beeinflusst wie die durch die Entwässerungsgräben herbeigeführte allgemeine ständige Grundwasserabsenkung. Baumaßnahmen, die sich auf diese wasserbaulichen Maßnahmen auf Dauer auswirken könnten, wie z.B. etwaige Bedarfsdränungen zur Begrenzung des Grundwasserhöchststandes, sind nicht vorgesehen. Die bisher schon zugelassene allgemeine ständige Grundwasserabsenkung reicht aus, um auch die Betriebssicherheit der nunmehr zugelassenen Flugbetriebsflächen (Frostschutz) und der baulichen Flughafenanlagen zu gewährleisten.

Einzelne Bauwerke der Flugzeugwartung, der Luftfracht, der Luftpostleitstelle, der Flugbetriebsstoffversorgung sowie der Kanäle reichen in unterschiedlichem Ausmaß teils tiefer als bisher, teils erstmals in das Grundwasser. Dadurch kommt es zu lokalem Aufstau, Absenken und Umleiten des Grundwassers. Allerdings wird der zu erwartende Grundwasseraufstau im ungünstigsten Fall bei allen Bauwerken kleiner als 0,10 m sein. Nachteilige Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft sind durch diese geringfügigen Einwirkungen nicht zu befürchten (s. auch PFB S. 462, 463), Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich. Die Bewilligung zum Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers im PFB Nr. V.6 i.d.F. des ÄPFB Nr. A. VIII.6, konnte deshalb auf die mit der Änderungsplanung zugelassenen tiefgründenden Bauwerke erstreckt werden.

Die vorgesehene wasserdichte Baugrubenumschließung (geschlossene Bauweise) der Bauwerke der Flugzeugwartung (mit Werkstätten) der Luftfrachthalle und der Luftpostleitstelle, die verfügte Reichweitenbegrenzung der örtlichen Grundwasserabsenkung bei offener Bauwasserhaltung und die zusätzlichen Grundwasserbeobachtungspegel gewährleisten, daß die Beeinträchtigungen des Grundwassers während der Bauzeit des Flughafens so gering wie möglich gehalten werden können. Außerdem zielen die Maßnahmen der Bauwasserhaltung darauf ab, ein nachteiliges Zusammenwirken der örtlichen Grundwasserabsenkungen mit der allgemeinen Grundwasserabsenkung zu verhindern. Das untere Grundwasserstockwerk wird nicht aufgeschlossen.

Die Errichtung der Bauwerke des Entwässerungssystems des Südlichen Bebauungsbandes und der betriebstechnischen Anlagen im Tanklager wird in geschlossener oder offener

Bauwasserhaltung ohne Baugrubenumschließung erfolgen. Für diese Bauwerke ist eine Grundwasserabsenkung von 1,00 bis 2,00 m unter Sommerzentralwasserstand (SZW abgesenkt) erforderlich. Die Reichweiten der Grundwasserabsenkung überschreiten beim Betriebsgebäude im Tanklagerbereich und im westlichen Teil der Kanäle nördlich der Wartungshallen die Flughafengrenzen geringfügig (ca. 120 m).

Die Auswirkungen dieser Bauwasserhaltungen sind räumlich und zeitlich beschränkt und deshalb aus der Sicht der Wasserwirtschaft hinnehmbar. Innerhalb des Absenktrichters liegen im übrigen keine Gebäude, so daß auch keine Beeinträchtigung derer Bausubstanz zu befürchten ist. Nachteilige Wirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung der betroffenen Grundstücke sind ebenfalls nicht zu erwarten. Die natürlichen Flurabstände des Grundwassers (SZW, abgesenkt ca. 2,50 m) und der Bodenaufbau zeigen, daß die Vegetation auf den betroffenen Flächen in der Regel keinen Grundwasseranschluß besitzt. Veränderungen der Grundwasserverhältnisse (Absenkung an der Flughafengrenze um ca. 0,40 cm bei SZW) haben deshalb auch keinen entscheidenden Einfluß auf die Vegetation und somit auf die landwirtschaftliche Nutzung der Grundstücke. Ertragseinbußen bei der ackerbaulichen Nutzung oder der Grünlandbewirtschaftung sind deshalb nicht zu erwarten. Vorsorglich sieht schon der Planfeststellungsbeschluß 1979 für den Fall, daß wider Erwarten Schäden durch die Grundwasserabsenkung während der Bauzeit auftreten sollten, einen Entschädigungsvorbehalt vor (PFB Nr. V.7.2.10).

Die beschränkte Erlaubnis zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser in das Grundwasser und in oberirdische Gewässer im PFB Nr. V.7 i.d.F. des ÄPFB Nr. A.VIII.7 konnte deshalb auf die Bauwasserhaltungen der nunmehr zugelassenen tiefgründenden Bauwerke erstreckt werden.

2.3.7.2 Entwässerung

Die Entwässerungsplanung des Änderungsvorhabens paßt sich in das bestehende Entwässerungssystem des Flughafens (PFB S. 438 ff, Plan D 1a/F.6.1a-124a) mit dessen differenzierter Abwasserableitung und -behandlung ein. Ausgelöst durch den Änderungsantrag für das SBB wurde wegen der gestiegenen Anforderungen an den Gewässerschutz (Fortschreibung gesetzlicher Bestimmungen und

technischer Regelwerke) auf Veranlassung des LfW von der FMG eine Überrechnung des Gesamtentwässerungssystems des neuen Flughafen mit aktualisierten Regendaten durchgeführt.

Diese Überrechnung (mit den im PFB genannten Rahmenbedingungen) führte im Ergebnis u.a. dazu, daß sich die FMG im Interesse des weiterentwickelten Gewässerschutzes bereit erklärte, zwei zusätzliche Regenklärbecken zu errichten. Durch diese und weitere flankierende Maßnahmen werden Mischwasserentlastungen in die abflußschwachen Vorfluter im Flughafenbereich nur noch sehr selten stattfinden. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist bei plangemäßer Errichtung und ordnungsgemäßen Betrieb der Kanalnetze und für Sonderbauwerke (einschließlich der Entlastungseinrichtungen) nach den allgemein anerkannten Regeln der Abwassertechnik und bei Beachtung der festgelegten Benutzungsbedingungen und Auflagen nicht zu besorgen. Durch die Beseitigung der Abwässer aus dem Flughafen ist auch nach der Änderungsplanung eine erhebliche nachteilige Veränderung der Eigenschaften der benutzten Gewässer nicht zu erwarten (S. § 36 b Abs. 6 WHG). Die vorgesehenen und geforderten Entwässerungseinrichtungen sind geeignet, die Rahmenbedingungen für die Entwässerung des Flughafens einzuhalten, nämlich

- die zum Schutz vor Hochwasser festgelegte Begrenzung des Abflusses aus dem Flughafen auf $13,1 \text{ m}^3/\text{s}$ (s. ÄPFB S. 43)
- den Regenwetterabfluß zur Verbandskläranlage Eitting von maximal 473 l/s (s. PFB Nr. V 1.2.2).

2.3.7.3 Wasserversorgung

Die sichere Wasserversorgung des Flughafens ist weiterhin gewährleistet. Im ÄPFB ist festgelegt, daß der Flughafen aus Gründen der einheitlichen und sicheren Wasserversorgung an die Wasserversorgungsanlagen des Zweckverbandes zur Wasserversorgung Moosrain anzuschließen ist. Die Anlagen des Zweckverbandes Moosrain und des Flughafens sind - wie das Landesamt für Wasserwirtschaft bestätigt hat - so dimensioniert, daß der Wasserbedarf des Flughafens einschließlich der Erweiterung des SBB weiterhin gedeckt werden kann.

Im Flughafen ist bisher schon ein eigenes Wasserversorgungsnetz für Feuerlöschzwecke vorgesehen, für das

Trink- und Betriebswasser wird hingegen ein gemeinsames Netz eingerichtet. Diese Trennung ist aus wasserhygienischen Gründen zur Vermeidung von Verkeimungen des Trinkwassers sinnvoll. Eine weitere Trennung auch des Trink- und Betriebswassers ist bisher schon aus hygienischen Gründen abgelehnt worden. Verwechslungen und Fehlan-schlüsse ließen sich bei dem weitläufigen Versorgungs-netz nicht ausschließen. Eine entscheidende Wassereinsparung ließe sich mit der Trennung nicht erzielen, so daß die hohen Kosten für die weitere Trennung der Wassernetze nicht gerechtfertigt wären. Diese Überlegungen gelten in gleicher Weise für die Änderungsplanung. Der Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising Süd hat außerdem inzwischen durch eine Vereinbarung mit der FMG der Regelversorgung des Flughafens durch den Zweckverband Wasserversorgung Moosrain zugestimmt.

2.3.7.4 Flugbetriebsstoffversorgung ,

Gegen die Anlagen der Flugbetriebsstoffversorgung (Fbv) - Tanklager mit Kesselwagenentleerung und der zugehörigen Nebenanlagen - bestehen keine grundsätzlichen Einwände zum Gewässerschutz. Die Anlagen der Fbv sind im übrigen in einem gesonderten Verfahren noch Gegenstand der Prüfung und Zulassung nach den besonderen Vorschriften für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Nr. A.II. 6.1 und Nr. C.1.5).

Die Anlagen der Fbv waren bereits im PFB 1979 am jetzigen Standort vorgesehen und zugelassen worden. Der Betrieb der Anlagen läßt keine Verunreinigung von Oberflächenwasser und Grundwasser durch Treibstoff befürchten. Mit einer Gefährdung benachbarter Trinkwasserbrunnen (Fl.Nr. 3006, Gemarkung Hallbergmoos) ist nicht zu rechnen. Durch die geplanten technischen Einrichtungen und Maßnahmen zur Sicherheit und Vorsorge wird eine Verunreinigung der Gewässer durch Auslaufen oder bei Abfüllen und Umschlagen des Treibstoffs nach dem Stand der Technik ausgeschlossen sein (vgl. auch Nr. 2.4.1 Funktionsfähigkeit Flugbetriebsstoffversorgung). Neben den speziellen Schutzvorkehrungen an den Einzelanlagen, wie Korrosionsschutz, Überfüllsicherungen, Auffangwannen und Lecküberwachungssysteme, sieht das flughafeninterne Entwässerungssystem zum Schutze der Gewässer vor Verunreinigung noch Anlagen zur Erfassung und Behandlung verschmutzten Regenwassers vor (Plan D1a/F6.1a-171a). Alle Flächen im Bereich des Tanklagers, auf denen leichtstoffverschmutztes Regenwasser anfällt, sind über

Leichtstoffabscheider - Benzinabscheider für die 1. Reinigungsstufe und Koaleszenzabscheider für die 2. Reinigungsstufe - mit vorgeschaltetem Regenrückhaltebecken an die Mischwasserkanalisation angeschlossen. Die Leichtstoffabscheider entsprechen den gestiegenen Anforderungen des Gewässerschutzes bei der Neuanlage eines Flughafens (19, Seite 16).

Bei einem Unfall im Tanklagerbereich, insbesondere einem Brandunfall, können erhebliche Mengen Löschwasser, Löschschaum, Ölreste und Benzin anfallen, die über die Entwässerungsanlagen in das Regenrückhaltebecken im Tanklager gelangen. Sollte das Rückhaltebecken nach einem Stark- oder Dauerregen bereits mit Regenwasser teilweise gefüllt sein, ist noch nicht abschließend geklärt, ob die Kapazität des Beckens ausreicht, um zusätzliche Mengen Schmutzwasser aufnehmen zu können. Die Regierung hat sich deshalb die abschließende Prüfung in einem ergänzenden Verfahren - nach Vorlage der Berechnungsunterlagen gemäß TRbF 100, Anlage 2 - vorbehalten (Verfügender Teil, A. Nr. III 1.6 zu Nr. 1.2.25). Unabhängig davon sind aber nachteilige Auswirkungen auf die Gewässer nicht zu erwarten. Das Regenrückhaltebecken ist an die Mischwasserkanalisation angeschlossen, die zur Kläranlage Eitting führt. Erforderlicherwise kann aus dem geschlossenen Becken der Inhalt abgepumpt und mit Tankwagen einer Sonderklärbehandlung zugeführt werden. Nur im Katastrophenfall, mit schlagartiger Entleerung der Lagertanks, besteht die Gefahr, daß Benzin in den benachbarten Ludwigskanal fließt und von dort in die Vorfluter gelangt. Das kann durch eine leichte Geländeaufschüttung im Bereich zwischen Tanklager und Ludwigskanal weitgehend verhindert werden. Der FMG war deshalb die Errichtung eines flachen Trenndamms aufzuerlegen (Verfügender Teil, A. Nr. II. 1.6 zu Nr. 1.2.26).

2.3.8 Infrastruktur

Das durch die Erweiterung des SBB erwartete zusätzliche Verkehrsaufkommen auf Straße und Schiene ist in Bezug auf das insgesamt mit dem neuen Flughafen verbundene Verkehrsaufkommen von untergeordneter Bedeutung. Die Erschließung des neuen Flughafens ist weiterhin gesichert. Für die Abwicklung des Grundverkehrs im Münchner Norden und des künftig insgesamt vom neuen Flughafen ausgehenden Verkehrsaufkommens sind Ergänzungen im Straßen- und Schienenverkehr vorgesehen.

Die Regierung stützt sich bei dieser Einschätzung auf die Arbeiten an der Verkehrsuntersuchung "Wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen des neuen Flughafens München auf sein Umland". Für die Ermittlung der Verkehrsnachfrage (Straße und Schiene) ergibt sich danach ein Zubringerverkehr des neuen Flughafens für das Jahr 2000 von ca. 108.200 Personen-Fahrten/Tag. Dabei wird von folgenden Grundlagen ausgegangen: Fluggäste 14.700.000, Luftfracht ca. 300.000 t/a, Beschäftigte 18.000. Daraus errechnen sich 65.100 Fahrten Fluggastverkehr, 31.700 Fahrten Beschäftigtenverkehr und 11.400 Wirtschafts-, Güter- und Frachtverkehr. Das durch das SBB hervorgerufene zusätzliche Verkehrsaufkommen umfaßt einen Teil des Wirtschafts-, Güter- und Frachtverkehrs (ca. 20 bis 30 %) sowie einen geringen Teil des Beschäftigtenverkehrs (ca. 10 bis 15 %). Bezogen auf das gesamte Verkehrsaufkommen des Flughafens stellt dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen somit nur einen sehr geringen Anteil von ca. 5 bis 7,5 % (das sind ca. 5.300 bis 8.100 Personenfahrten/pro Tag) dar. Dieser zusätzliche Verkehrsbedarf ist keinesfalls von solchem Gewicht, daß gerade durch ihn die ausreichende Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Flughafenumland infrage gestellt würde. Für die - bescheidene - Verkehrszunahme auf der Bundesautobahn A 9 gilt das mit der Maßgabe, daß diese schon jetzt täglich mehrmals jenseits ihrer Kapazitätsgrenzen belastet ist. Ursache hierfür ist u.a. die von der Landeshauptstadt bisher verhinderte direkte Führung des Ziel- und Quellverkehrs der A 92 in die nordwestlichen Stadtsektoren und von diesen Richtung Norden. Hierdurch wurden und werden die Verkehre der A 9 und der A 92 vor München auf die zum Teil nur vierspurig ausgebaute und ausbaubare A 9 zusammengedrängt. Die durch den Flughafen und seine natürlichen Verkehrsbeziehungen zur Landeshauptstadt verursachten zusätzlichen Verkehrsbedürfnisse, die auf der A 9 mit etwa 3 % für den gesamten flughafenbezogenen Verkehr und mit etwa 0,2 % für den vom SBB indizierten Verkehr anzusetzen sind, verschärfen diese Problematik und die Dringlichkeit ihrer Lösung nur; sie stellen die insoweit ohnedies mangelbehaftete Verkehrsinfrastruktur im Bereich der A 9 aber nicht grundsätzlich infrage.

Im übrigen sind - was die Abwicklung des Grundverkehrs aber auch des künftig insgesamt vom neuen Flughafen München ausgehenden Verkehrsaufkommens, betrifft - ergänzende Maßnahmen im Straßen- und Schienenverkehr erforderlich und auch von den hierfür zuständigen Behörden

vorgesehen. Die Vorbereitungen hierfür sind durch eingehende Sachverständigen-Begutachtungen und erste Planungsschritte eingeleitet. Dadurch soll insgesamt eine Entlastung des Straßennetzes im Münchner Norden erzielt werden. Es ist zu erwarten, daß im planfeststellungsrelevanten Zeitraum eine Reihe von Verbesserungsmaßnahmen verwirklicht werden kann. Die Belange des öffentlichen Straßenverkehrs konnten deshalb die Änderungsplanfeststellung nicht hindern.

2.3.9 Eigentum

Die von dem Änderungsvorhaben in Anspruch genommenen Flächen stehen mit Ausnahme des Grundstücks Fl.Nr. 2913 der Gemarkung Hallbergmoos im Eigentum der FMG. Die Eigentümerin dieser Fläche, die Stadt Freising, hat das Grundstück an die FMG verkauft, für die FMG ist im Grundbuch eine Auflassungsvormerkung eingetragen. Besitz und Nutzungen sind der FMG überlassen. Die Stadt Freising hat sich jedoch ein Rückforderungsrecht für das Grundstück vorbehalten, falls dieses von der Planfeststellung nicht in Anspruch genommen wird. Sie hat dieses Rückforderungsrecht gegenüber der FMG geltend gemacht. Eine Einigung ist bisher nicht erzielt worden.

Ob die Eigentumstellung der Stadt Freising aufgrund der vertraglichen Gestaltung lediglich formeller Natur ist oder wegen des Rückforderungsrechts der Stadt gleichsam als "Voll"-Eigentum zu betrachten ist, kann letztlich dahingestellt bleiben. Die Bedürfnisse des Luftverkehrs nach der Erweiterung des SBB rechtfertigen auch den Eingriff in das unterstellte "Voll"-Eigentum der Stadt Freising. Es ist nicht ersichtlich, daß die Stadt in der Erfüllung ihrer Aufgaben wesentlich beeinträchtigt würde, wenn das Grundstück, das zudem auf fremden Gemeindegebiet liegt, gegen angemessene Entschädigung für flughafenbetriebliche Zwecke verwendet würde. Durch den Verkauf hat die Gemeinde ohnehin zum Ausdruck gebracht, daß dieses Grundstück für die gemeindlichen Belange, aber auch für ihre Rechtsstellung als Eigentümerin, nicht von besonderer Bedeutung ist. Die Regierung räumt deshalb dem öffentlichen Interesse an der Erweiterung des SBB Vorrang gegenüber der Eigentumsposition der Stadt Freising ein.

2.3.10 Sonstige Belange

Belange der Landwirtschaft werden nicht berührt. Die FMG ist Eigentümerin der betroffenen Grundstücke. Die Grund-

stücke sind verpachtet. Die Pachtverträge enthalten Auflösungsklauseln für den Fall der Inanspruchnahme für Flughafenzwecke.

Nachteilige Auswirkungen auf die Luftreinhaltung sind mit dem Änderungsvorhaben nicht verbunden. Die Anlagen des SBB sind an die Fernwärmeversorgung des Flughafens angeschlossen. Im Einzelfall können auch gasbetriebene Einzelfeuerungsanlagen eingesetzt werden, die aufgrund des Baurechtvorbehalts (§ 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG) nicht Gegenstand der Planfeststellung sind. Wesentliche Auswirkungen sind auch dadurch nicht zu erwarten.

Für die Bekämpfung eines Brandunfalls im Tanklagerbereich sind alle Sicherheitseinrichtungen vorgesehen, die nach dem Stand der Technik für solche Anlagen üblich sind (s. Nr. 2.4 Funktionsfähigkeit). Mit nachteiligen Auswirkungen auf die an das Flughafengelände angrenzenden Nachbargrundstücke ist nicht zu rechnen. Das nächste Wohngebäude (Fl.Nr. 3006, Gemarkung Hallbergmoos) liegt in einer Entfernung von rd. 400 m zur Grenze des Tanklagers einschließlich Kesselwagenentleerungsanlage. Die übrigen Grundstücke werden nur landwirtschaftlich genutzt. Die geringste Entfernung zwischen Grundstücksgrenze und erstem Tank beträgt noch 125 m. Das Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz kommt zu dem Ergebnis, daß bei ungünstigsten Annahmen - ungünstigste Windrichtung und Windstärke - die Reichweite der Rauchausbreitung, die Leben und Gesundheit von Personen außerhalb des Flughafengeländes unmittelbar gefährdet, kaum 400 m überschreiten wird. Im übrigen besteht für Personen die Möglichkeit des Ausweichens.

Ein Flugzeugabsturz auf das Tanklager, das in der Regel nicht überflogen wird, ist zwar nicht gänzlich ausgeschlossen, kann aber nicht als wahrscheinlich gelten. Das Tanklager liegt in einer Entfernung von rd. 750 bzw. 650 m im 45° Winkel seitlich vor Kopf der südlichen Start- und Landeplan. Der Seitenabstand zur Grundlinie - 90° Winkel - beträgt immerhin rund 600 m in der ersten bzw. noch 400 m in der zweiten Ausbaustufe. Die geringe Eintrittswahrscheinlichkeit eines Absturzes auf das Tanklager ist als Restrisiko zu bewerten, das nach der Abwägung zur Eignung dieses Standorts und denkbarer Alternativen hinzunehmen ist.

2.4 Funktionsfähigkeit

2.4.1 Flugbetriebsstoffversorgung

Die Anlagen der Flugbetriebsstoffversorgung (Fbv) im SBB konnten nach Art und Umfang bereits planfestgestellt werden. Die besonderen bau- und betriebstechnischen Prüfungen waren einer gesonderten Entscheidung vorzubehalten (Verfügender Teil A Nr. II.6.1 und Entscheidungsgründe Nr. C. 1.5). Zum Gewässerschutz in Verbindung mit der Entwässerung des Flughafens wird auf die Ausführungen zur Wasserwirtschaft Nr. C. 2.3.7 a.E. verwiesen.

Die Funktionsprüfung des Plankonzepts ergab, daß keine Nachteile für die Umwelt zu erwarten sind, wenn die Anforderungen eingehalten werden, die die Rechtsvorschriften der Gewerbeordnung (§ 24 GewO), der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten (VbF), des Wasserhaushaltsgesetzes (§ 19g ff WHG), der Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe (Erster Teil der VAWSF) und die technischen Regelwerke vorschreiben. Die von der FMG vorgelegte Ausführungsplanung entspricht grundsätzlich diesen Anforderungen. Durch ergänzende Auflagen in den nachfolgenden Zulassungsbescheiden, jeweils unter Beteiligung des Bayer. Landesamtes für Wasserwirtschaft (Lfw), des Gewerbeaufsichtsamtes München-Land (GAA), des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz (LfU) und des Technischen Überwachungsvereins Bayern e.V. (TÜV), können weitere Anforderungen zur Detailplanung eingebracht werden. Die Einhaltung der Auflagen wird durch eine Abnahmeprüfung des TÜV und den sich anschließenden Überwachungsmaßnahmen sichergestellt.

Der TÜV hat in seiner ersten sicherheitstechnischen Begutachtung vom 20.03.1989 einen Maßnahmenkatalog für die Errichtung des Tanklagers aufgestellt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß bei Einhaltung der geforderten Maßnahmen keine sicherheitstechnischen Bedenken bestehen (20).

Wie alle Anlagen der Fbv, unterliegen auch das Tanklager, Kesselwagenentleerung und die zugehörigen Nebenanlagen nach ihrer Errichtung und Inbetriebnahme der ständigen Überwachung durch regelmäßige Betriebskontrollen des Betreibers, des TÜV, des GAA und der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde.

Die vorgelegte Planung der Brandschutzeinrichtungen berücksichtigt angemessen die Erfordernisse zur Brandbekämpfung. Um die benötigten Löschwassermengen heranzuführen, wurde das Leitungsnetz auf den größten anzunehmenden Lastfall - einem Tanklagerbrand - ausgelegt. Die Tanks sind mit einer Dach- und Mantelberieselungsanlage sowie einer Löschaumanlage zur Kühlung und Feuerbekämpfung ausgerüstet. Auch die übrigen Anlagen verfügen über eigene Rohrleitungsanschlüsse für Schaummittel - Wasser - Gemische. Neben den stationären Anlagen sind noch verschiedene mobile Einrichtungen vorgesehen. Zur ergänzenden Brandbekämpfung steht die unmittelbar am Flughafen stationierte Feuerwehr zur Verfügung.

2.4.2 Feuerwehrrübungsplatz, Simulationskammer mit Zwischenlager

Durch die Erweiterung des SBB ist es erforderlich, den bisher dort vorgesehenen Feuerwehrrübungsplatz zu verlegen. Als neuer Standort ist eine Fläche südlich der Wartungshallen der Allgemeinen Luftfahrt vorgesehen (Plan I - 02c). Gegen die Verlegung bestehen keine Bedenken. Die geforderten Mindesteingreifzeiten der übenden Feuerwehr für Einsätze auf dem Flughafengelände bleiben gewährleistet.

Für die Simulationskammer, die vor allem zur sicheren Beherrschung gefährlicher Frachtgüter ("high-risk"-Fracht) erforderlich ist, wird - wie bisher schon - eine Fläche südlich des Frachtterminals ausgewiesen. Allerdings zeichnet sich ab, daß aus betrieblichen Gründen die Simulationskammer und das ebenfalls für diese Fracht benötigte Zwischenlager zusammengelegt werden müssen. Für diesen Fall wird wegen der erforderlichen Sicherheitsabstände zu den übrigen Flughafenanlagen der bisherige Standort voraussichtlich nicht mehr geeignet sein. Standortvarianten sind von den zuständigen Luftsicherheitsbehörden bereits untersucht und vorgeschlagen worden. Sofern eine Verlegung der Simulationskammer (mit dem Zwischenlager) erforderlich sein sollte, wird darüber gesondert entschieden werden.

2.5 Zusammenfassende Würdigung

Im PFB 1979 waren aufgrund der damaligen - sich heute bestätigenden - Einschätzung des künftigen Luftverkehrs, im SBB Erweiterungsflächen für Luftfracht und Flugzeugwartung und das Tanklager ausgewiesen. Wegen der Annahme eines geringeren Wachstums des Luftverkehrs sind im ÄPFB

1984 die Erweiterungsflächen gestrichen und das Tanklager verlegt worden. Die jüngste Entwicklung des Luftverkehrs und die aktualisierten Prognosen zum künftigen Luftverkehrsaufkommen haben die Annahmen des ÄPFB 1984 nicht bestätigt. Es ist deshalb nach den Zielsetzungen des LuftVG geboten, zur Bewältigung des erwarteten steigenden Luftverkehrs zusätzliche Kapazitäten im SBB vorzuhalten.

Nach Abwägung aller hiervon berührten öffentlichen und privaten Belangen unter- und gegeneinander kann das Änderungsvorhaben zugelassen werden.

Das Änderungsvorhaben stimmt bei Beachtung der verfügbaren Nebenbestimmungen mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung überein. Nachteilige Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft, insbesondere die Oberflächengewässer und das Grundwasser sind nicht zu erwarten. Befürchtungen, die Gebäude eines Anwesens und die landwirtschaftliche Nutzung des Geländes westlich des Ludwigskanals werden durch veränderte Grundwasserstände beeinträchtigt, sind unbegründet. Die Erweiterung der Kapazitäten führt auch nicht zu einer wesentlichen zusätzlichen Verkehrsbelastung des Flughafenumlandes. Allerdings sind zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Münchner Norden (BAB A9) von den zuständigen Stellen Ergänzungen des vorhandenen Straßen- und Schienennetzes vorgesehen, die voraussichtlich noch im planfeststellungsrelevanten Zeitraum eine spürbare Entlastung bringen werden.

Der zugelassene Flugbetrieb sowie die daraus resultierenden Lärmauswirkungen werden von dem Änderungsvorhaben nicht berührt. Eine Änderung des zugelassenen Flugbetriebs, insbesondere während der Nachtzeit wurde weder beantragt noch gestattet. Demnach bewegt sich der durch die zusätzlichen Kapazitäten ermöglichte Flugbetrieb nur innerhalb der Grenzen des zugelassenen Flugbetriebs und innerhalb des Fluglärms, der unter Berücksichtigung der Belange der Betroffenen bereits bewältigt worden ist. Die Belange der Bewohner des Flughafenumlandes und der Gebietskörperschaften zum Schutz vor Fluglärm werden demnach von der Änderungsplanung nicht neu, anders oder stärker als bisher berührt. Nennenswerte Auswirkungen auf den Bodenschall sind mit den Änderungsmaßnahmen nicht verbunden. Probelaufe von Triebwerken dürfen schon nach der luftrechtlichen Genehmigung - unabhängig vom jeweiligen Standort des Probelaufstandes - den in der Umgebung des Flughafens bei Wohngebieten vorhandenen mittlere-

ren Lärmgrundpegel nicht erhöhen. Die vorgesehene Lärm-schutzhalle und die zusätzlichen Anforderungen gewähr-leisten, daß diese Betriebsregelung erfüllt ist. Gleich-zeitig werden die Schutzziele des Bundes-Immissions-schutzgesetzes in den betroffenen Wohngebieten berück-sichtigt. Durch die Vorkehrungen am Triebwerksprobelauf-stand wird auch den Belangen der Eigentümerin der nahe-gelegenen Hofstelle Rechnung getragen, wobei das Kaufan-gebot des FMG nicht unberücksichtigt bleiben kann.

Die vorgesehenen Sicherheitsvorkehrungen im Brandfall (Tanklager) gewährleisten, daß keine nachteiligen Aus-wirkungen auf die Nachbarschaft auftreten können.

Das Änderungsvorhaben nimmt allerdings das Eigentum der Stadt Freising an einem Grundstück in Anspruch und ent-zieht der Gemeinde Hallbergmoos Gelände für die Verwirk-lichung ihrer eigenen planerischen Vorstellungen (Gewer-begebiet). Der von der Gemeinde Hallbergmoos befürchtete Siedlungsdruck mit den damit verbundenen Nachfolgelasten für die Gemeinde wird durch die Kapazitätserweiterungen voraussichtlich noch zunehmen. Der neue Flughafen Mün-chen als bauliches Großprojekt übt zudem schon in der bisherigen Dimensionierung nachteiligen Einfluß auf die Natur und Landschaft des Erdinger Moores aus. Durch die zusätzliche Geländeinanspruchnahme, die erheblichen Bau-massen, die Längen- und Höhenentwicklung (Wartungshal-len) werden die nachteiligen Wirkungen auf die Natur und Landschaft, das Städtebild der Stadt Freising und der Gemeinde Hallbergmoos sowie - unter den Gesichtspunkt des Denkmalschutzes - auf den Freisinger Domberg ver-schärft. Die zeilenförmige einseitige Bebauung des SBB ist darüber hinaus auch aus städtebaulichen Gründen nicht unproblematisch. Allerdings vermögen die zusätzli-chen Grünordnungsmaßnahmen die unvermeidbaren Eingriffe in die Natur und Landschaft, wenn auch nicht voll auszu-gleichen, so doch abzumildern. Die beabsichtigte archi-tektonische Gestaltung der Wartungs- und Frachthallen läßt das optische Bild der Hallen etwas erträglicher er-scheinen.

Die verbleibenden Nachteile vor allem für die kommunalen Belange, die Natur und Landschaft, die Denkmalpflege so-wie den Städtebau sind allerdings gegenüber den vorran-gigen Belangen des öffentlichen Luftverkehrs hinzuneh-men. Für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des öffentlichen Luftverkehrs bedarf es eines funktionsge-rechten Verkehrsflughafens, der die zu erwartende künf-

tige Entwicklung des Luftverkehrs mit dem ihm zukommenden luftverkehrlichen Aufgaben zu bewältigen vermag. Die Einschätzung der künftigen Entwicklung des Luftverkehrs erfordert es, zusätzliche Kapazitäten bei der Luftpost, der Luftfracht, der Flugzeugwartung und der Flugbetriebsstoffversorgung vorzuhalten, die gleichzeitig eine sinnvolle Gesamtentwicklung der einzelnen Funktionsbereiche gewährleisten. Ohne die Erweiterungsmaßnahmen wäre die Aufgabe des neuen Flughafens, langfristig die Erschließung Bayern und Teilen seiner Nachbarländer zu sichern und die Verkehrsfunktion eines zweiten Verkehrsknotens im dezentralen Luftverkehrssystem der Bundesrepublik wahrzunehmen, nicht erfüllen.

Planungsalternativen, mit denen die aufgezeigten Beeinträchtigungen der betroffenen Belange verhindert oder verringert werden könnten, scheiden nach Abwägung der öffentlichen Belange des Luftverkehrs, mit den kommunalen, ökologischen und städtebaulichen Belangen sowie den Belangen des Denkmalschutzes aus.

Eine Verlegung der gesamten Flugzeugwartung mit der vorgesehenen Zweckbestimmung in den östlichen Teil des Flughafens brächte ganz erhebliche flughafenbetriebliche Nachteile, gegenüber denen die Belange der Gemeinde Hallbergmoos auf Verwirklichung ihrer eigenen - in der Intention ähnlichen - planerischen Vorstellungen und die Eigentümerstellung der Stadt Freising zurücktreten müssen. Dies gilt umso mehr als diese Planungsalternative die ohnehin schon stark betroffene Gemeinde Oberding noch zusätzlich belasten und überdies keine entscheidenden ökologischen oder städtebaulichen Vorteile erbringen würde.

Die Prüfung alternativer Planungen hat außerdem gezeigt, daß hinsichtlich der zeilenförmigen Entwicklung des SBB und der Bauhöhen vor allem der Wartungshallen kein entscheidender Spielraum für andere Planungen besteht, mit denen einerseits den flughafenbetrieblichen Erfordernissen zur Bewältigung des künftigen Luftverkehrs, andererseits den nachteilig berührten Belangen vor allem des Städtebaus, des Landschafts- und Städtebilds und des Denkmalschutzes Rechnung getragen werden könnte. Letztlich wäre die Beeinträchtigung dieser Belange nur durch einen Verzicht auf die Verwirklichung des Änderungsvorhabens zu vermeiden. Ein Verzicht ist aber wegen des öffentlichen Interesses am Luftverkehr und der mit der Errichtung und dem Betrieb des neuen Flughafens verbundenen luftverkehrlichen Zielsetzungen nicht hinnehmbar.

3. Sofortige Vollziehung

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung dieses Änderungsbeschlusses ist sowohl im öffentlichen als auch im überwiegenden Interesse der FMG geboten. Die Gründe, die die Regierung veranlaßt haben, den PFB 1979 und den ÄPFB 1984 für sofort vollziehbar zu erklären (PFB, S. 611 ff, ÄPFB, S. 188f), sind auch für diese Anordnung maßgeblich. Das öffentliche und das überwiegende Interesse der FMG haben Vorrang gegenüber den Interessen der Betroffenen an der aufschiebenden Wirkung ihrer Klagen, um den sofortigen Bau des Flughafens mit den erweiterten Kapazitäten der Luftfracht, der Flugzeugwartung sowie des Tanklagers und damit die unverzügliche Inbetriebnahme des neuen Flughafens mit den ihm zukommenden luftverkehrlichen Aufgaben sicherzustellen.

Unverändert erfordern Sicherheitsbelange (PFB, S. 611 ff) und Gründe des Lärmschutzes (PFB, S. 614 ff) wegen der dichten, teilweise bis an den Zaun reichenden Besiedelung der Umgebung des Flughafens München-Riem die dringende Auflösung dieses Flughafens und seine Ersetzung durch den planfestgestellten Flughafen mit der nunmehr zugelassenen Dimensionierung. Die umgehende Verwirklichung des neuen Flughafens ist unverändert auch deshalb notwendig, weil der bestehende Flughafen München-Riem, zur Bewältigung des weiter steigenden Verkehrsaufkommens nicht mehr in der Lage ist.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung muß sich auch auf das gesamte nunmehr zugelassene Änderungsvorhaben erstrecken.

Die bisher zugelassenen Anlagen der Luftfracht, der Flugzeugwartung und der Flugbetriebsstoffversorgung reichen schon nicht aus, um zu Betriebsbeginn dem zu erwartenden Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden (s.C. 2). Außerdem sieht die Konzeption der Änderungsplanung zur Vermeidung einer flughafenbetrieblich nachteiligen Aufspaltung der Funktionsbereiche Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der einzelnen Funktionen (Fracht, Wartung) vor. Um diese sinnvolle Konzeption, einschließlich der darauf abgestellten Erschließung, verwirklichen zu können, muß die Errichtung der nunmehr zugelassenen Flughafenanlagen auf dem Erweiterungsgelände zu Betriebsbeginn möglich sein.

Das Änderungsvorhaben ist notwendigerweise als Gesamtvorhaben zu verwirklichen. Einzelne Teile des Änderungsvorhabens, die nach dem Ausbauplan erst in einem späteren Zeitpunkt benötigt werden, sind so in die übrigen Baumaßnahmen eingebettet, daß sinnvolle weitere Zwischennutzungen von Teilvorhaben, mit Ausnahme der Spediteure, nicht möglich sind. Nach den Angaben der FMG erreicht bzw. übersteigt die Nachfrage nach Lager- und Büroflächen durch Spediteure derzeit schon die für sie im Frachtterminal vorgehaltenen (Zwischen-) Nutzungskapazitäten, so daß es - auch unter Berücksichtigung der Planungsabsichten der Gemeinde Hallbergmoos - nicht gerechtfertigt war, die eigenen Frachtanlagen für die Spediteure nördlich des Frachtterminals aus der sofortigen Vollziehung auszunehmen.

Gegenüber den öffentlichen Interessen und den überwiegenden Interessen der FMG müssen sonstige öffentliche Interessen und die Interessen Dritter an der aufschiebenden Wirkung ihrer Anfechtungsklagen zurücktreten. Die Realisierung der Änderungsplanung macht - mit Ausnahme des genannten Grundstücks der Stadt Freising - keine Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter erforderlich. Die Notwendigkeit und Rechtmäßigkeit der Flughafenplanung ist höchststrichterlich bestätigt, sodaß ein besonderes Interesse der FMG besteht, die schon begonnenen Baumaßnahmen fortführen zu können. Mit dem Änderungsvorhaben sind keine Auswirkungen auf Rechte oder Belange Dritter verbunden, gegenüber denen das öffentliche Interesse und das Interesse der FMG an der möglichst schnellen Verwirklichung des neuen Flughafens, in der nunmehr zugelassenen Form, zurücktreten müßte.

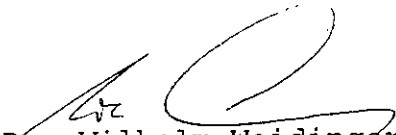
4. Kostenentscheidung

Das Änderungsplanfeststellungsverfahren ist kostenpflichtig (§ 1 Abs. 1 LuftKostV). Kostenschuldner ist als Antragstellerin die FMG (§ 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG). Nach Abschnitt V Nr. 7a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV wurde, da es sich um ein Änderungsverfahren handelt, eine Gebühr von 50.000 DM festgesetzt. Auslagen sind in Höhe von 297.321 DM angefallen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie schriftlich innerhalb eines Monats nach Zustellung des Bescheides beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 8000 München 34, erheben. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

München, 03. Juli 1989
I.V.



Dr. Wilhelm Weidinger
Regierungsvizepräsident