



Az: 315F-98/0-36

München, 17.02.1992

Neuer Flughafen München;
Flugzeugenteisungsstationen und Entwässerung der Bahnen

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG), Töginger Str. 400, 8000 München 87, erläßt die Regierung von Oberbayern nach § 8 ff des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), zuletzt geändert durch Art. 37 des Dritten Rechtsbereinigungsgesetzes vom 28.06.1990 (BGBl I S. 1243), zum Planfeststellungsbeschluß vom 08.07.1979, Az.: 315F-98-1 (PFB 1979), zuletzt geändert durch 35. Änderungsplanfeststellungsbeschluß vom 28.01.1992, Az.: 315F-98/0-35 (35. ÄPFB) folgenden

36. Änderungsplanfeststellungsbeschluß

A. Verfügender Teil

I.

Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung

Die Änderung des Plans I-02c wird gemäß den Plänen "I-02c Tektur Flugzeugenteisungsanlage Nordwest; Nordost; Südost; Südwest" festgestellt.

II.

Nebenbestimmungen

Die wasserwirtschaftlichen Auflagen in Abschnitt IV des PFB werden wie folgt ergänzt:

1. Allgemeine Auflagen (PFB Nr. IV.9.1)

Nach Nr. 9.1.11 wird folgende neue Nummer 9.1.12 angefügt:

"9.1.12

Die Unternehmerin hat sich ständig zu bemühen, die Winterdienststrategie mit dem Ziel der Vermeidung und Verminderung des Einsatzes von chemischen Enteisungsmitteln weiter zu optimieren.

Wesentliche Änderungen der Winterdienststrategie, welche die Beurteilungsgrundlagen zum Vollzug der Auflage V.1.2.17 PFB betreffen, bedürfen der vorherigen Zustimmung des Bayer. Landesamtes für Wasserwirtschaft.

Für die Dauer von zunächst 3 Jahren nach Inbetriebnahme des Flughafens ist jeweils bis 30. Juni ein ausführlicher Winterdienstbericht vorzulegen. In diesem Bericht sind in einer vorher mit dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft abzustimmenden, übersichtlichen Darstellung Art und Umfang der durchgeführten Enteisungs- und Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere der Einsatz chemischer Enteisungsmittel, zu dokumentieren und zu werten."

2. Beweissicherung der Gewässergüte (PFB Nr. IV.9.2)

2.1 In Nummer 9.2.2 Abs. 3 wird die Auflistung der chemisch-physikalischen Meßgrößen durch folgende Parameter ergänzt:

- Wassertemperatur
- o-Phosphat
- elektrische Leitfähigkeit bei 20° C."

2.2 In Nummer 9.2.2 Abs. 4 wird der erste Satz ("Diese Messungen ... vorzunehmen.") durch folgenden neuen Satz ersetzt:

" Diese Messungen aus Einzelproben sind jährlich viermal in gleichmäßigen Zeitabständen vorzunehmen (Wintermessung im Januar, Frühjahrmessung im April, Sommermessung im Juli, Herbstmessung im Oktober)".

2.3 Die Auflage in Nr. 9.2.4 wird wie folgt vollständig neu gefaßt:

"Zur Überwachung der Grundwasserbeschaffenheit sind mindestens aus den Grundwassermeßstellen

- außerhalb des Flughafens
 - . Nrn. 3012, 3112 (südlich)
- innerhalb des Flughafens
 - . Nrn. 3123, 3222 (südlich S/L-Bahn-System Süd)
 - . Nrn. 5225, 5612, 3032, Schacht des Grundwasserdükers in Achse W 20 (zwischen S/L-Bahn-Systemen Süd und Nord)
 - . Nrn. 3719, 3720, 3721, 3722, 3723, 3673, 3180 (nördlich S/L-Bahn-System Nord)

sowie aus den Gräben IV und VI nördlich der Mulden 8 und 10 des Rollbahnsystems Süd Wasserproben für chemische Untersuchungen zu entnehmen.

Für die Überwachung des Tanklagers und der Tankdienste sind weitere Grundwassermeßstellen anzulegen. Standorte sowie Umfang der Analysen werden vom Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft im Zusammenhang mit der Detailplanung dieser Anlagen noch festgelegt.

Der Bau der Grundwassermeßstellen (z.B. im Bereich des Tanklagers) hat nach den vom Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft zu benennenden Grundsätzen zu erfolgen.

Die Probenahme ist gemäß den DIN-Vorschriften für die Entnahme von Wasserproben vorzunehmen.

Aus den vorgenannten Grundwassermeßstellen sind vierteljährlich (Hauptuntersuchung im April, Kurzuntersuchungen im Juli, Oktober und Januar) Proben zu entnehmen. Vor jeder Probenahme sind die Wasserspiegelhöhen in allen Meßstellen einschließlich der Gräben auf NN bezogen mit mm-Genauigkeit zu bestimmen.

Die Untersuchungen (H = Hauptuntersuchung, K = Kurzuntersuchung) müssen folgende Parameter umfassen:

Untersuchung vor Ort:

Färbung (H, K), Trübung (H, K), Geruch (H, K), Temperatur (H, K), pH-Wert (H, K), Leitfähigkeit (H, K), Sauerstoffgehalt (H, K),

Untersuchung im Labor:

Färbung (H, K), Trübung (H, K), Geruch (H, K), pH-Wert (H, K), Leitfähigkeit bei 20° C (H, K), Oxidierbarkeit mit KMnO_4 (H, K), DOC (H, K), BSB₅ (falls DOC > 3 mg/l) (H, K), Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (nach TrinkwV) (H), Tenside (anionisch) (H), Spektraler Absorptionskoeffizient bei 254 nm und 436 nm (H), Säurekapazität (bis pH 4,3) (H, K), Basekapazität (bis pH 8,2) (H), Calcium (H, K), Magnesium (H, K), Natrium (H), Kalium (H), Ammonium (H), Gesamtstickstoff (H, K), Nitrit (H, K), Nitrat (H, K), Chlorid (H, K), Sulfat

(H, K), o-Phosphat (H), Kieselsäure (H), Eisen (H), Mangan (H), Zink (H), Cadmium (H), Bor (H), Kurzzeitbiotest (z.B. Leuchtbakterien- oder Daphnientest) (H)

sowie gaschromatografische Untersuchungen

- Bestimmung von Kohlenwasserstoffen etc. aus dem Pentanextrakt mittels FID-Detektor oder MS (H, K),
- Bestimmung von LHKW einschließlich R 113 (Headspaceanalyse) mittels ECD-Detektor (H, K),
- Bestimmung von SHKW bis über Chlophen A 60 hinaus aus dem Hexan- oder Pentanextrakt (ca. 1 : 200) mittels ECD-Gesamtchromatogramm (Screening) (H).

Die Untersuchungsergebnisse sind jeweils innerhalb von 2 Monaten nach der Probenahme dem Wasserwirtschaftsamt Freising (früher: München) vorzulegen. Ferner ist dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft und dem Wasserwirtschaftsamt Freising jeweils bis 30. Juni eine Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse des abgelaufenen Jahres mit Auswertung, insbesondere bezüglich der Tendenzen und Schwankungen der Werte, sowie Angaben über wasserwirtschaftlich bedeutsame Vorkommnisse vorzulegen.

Die Forderung nach weiteren Grundwassermeßstellen bleibt vorbehalten."

3. Weitere Betriebsanlagen (PFB Nr. IV.14)

In Nr. 14 wird folgende neue Nr. 14.10 angefügt:

14.10 Flugzeugenteisungsstationen

14.10.1 Bestandteile

14.10.1.1 4 Abfüllplätze für Flugzeugenteisungsmittel vom Typ 1 und Typ 2 mit je 3 oberirdischen Lagerbehältern aus GF-UP mit Auskleidung (Prüfzeichen PA-VI 311-086) und Überfüllsicherungen mit baurechtlichem Prüfzeichen und Füll- und Entnahmeleitungen (Werkstoff Nr. 1.4541) mit zugehörigen Pumpen und Armaturen,

14.10.1.2 4 Flugzeugenteisungsflächen (F1 und F2) von jeweils ca. 150m x 100m Fläche mit unterirdischen Rohrleitungssystemen (Entwässerungskanäle) á ca. 700 m, 1200 m, 600 m, 1100 m Länge;

14.10.1.3 1 Portalkran (Gantry) mit Sprühbalken samt Düsen, Pumpen und Armaturen, 2 oberirdische Behälter á 5 m³ aus Edelstahl, sowie Rohrleitung und Versorgungskette zur Lagerungsanlage mit Pumpen und Armaturen;

14.10.1.4 4 unterirdische Stahlbetonauffangbecken mit jeweils 3 Kammern á 100 m³.

14.10.2 Antragsunterlagen

14.10.2.1 Hauptpläne

- Plan der baulichen Anlagen I-02 c Tekturen Flugzeug-enteisungsanlagen
- Plan der Bauwerke im Grundwasser D1 a/ F6.1 a-92 b Tekturen Flugzeugenteisungsanlagen

14.10.2.2 Übersichts- und Lagepläne

- Plan "Stat. Flugzeugenteisung, Lageplan" M 1 : 500, Nr. 0009
- Plan "Übersichtsplan Flugzeugenteisungsflächen" M 1 : 2000, Nr. 2367
- Plan "Strangsystemplan (SAS) Süd-Ost" M 1 : 2000, Nr. 2206
- Plan "Lageplan stationäre Enteisung Süd-Ost" M 1 : 500, Nr. A 210
- Übersichtspläne Enteisung 08 L, 08 R, 026 R und 26 L, M 1 : 5000

14.10.2.3 Erläuterungen und weitere Unterlagen

- Funktionsbeschreibung "Stationäre Flugzeugenteisung Südost"
- Erläuterungsbericht "Genehmigungsplanung Gebäude"
- Sicherheitsdatenblätter "Flugzeugenteiser Typ 1 und Typ 2"
- Stellungnahme der DLR zur Radarreflektivität vom 09.01.1990
- Stellungnahme der BFS vom 29.12.1989
- Gutachten des Ing.-Büros Dr. Blasy & Mader vom 22.03.1991, nebst Anlagen

14.10.2.4 Ergänzende Unterlagen

- Schreiben der Flughafen München GmbH vom 07.07.1991
Zeichen TW-Hof/st 348.983
- Schreiben der Ingenieurgesellschaft DORSCH CONSULT vom 17.07.1991 mit
 - 3 Lagepläne M 1 : 500 Nrn. A210, A211, A311
 - 1 Trassenplan M 1 : 50 Nr. 2657
 - 4 Bauwerkspläne Tiefbauten Nrn. 2648, 2649, 2650, 2659
 - 1 Gebäudeplan M 1 : 50 Nr. S 050
 - 1 Fließschema (DIN A 4-Blatt)

- Schreiben der Flughafen München GmbH vom 31.07.1991
Zeichen RG-Ch/eb 84.164 mit

- Gutachterliche Stellungnahme zur Lagerung von
Aircraft De-icer VP 1732 AEA Typ 1 (Glykol-Was-
ser-Gemisch)
- Gutachterliche Stellungnahme zur Lagerung von
Salzsäure 5 %-ig, Betriebstemperatur max. 30° C
- Schreiben des Instituts für Bautechnik vom
20.06.1991
betreffend Materialprüfung
- Gutachterliche Stellungnahme zur Lagerung von
Dikaliumphosphat-Lösung
- Verschiedene Pläne für die Flachbodenbehälter aus
GF-UP/CSS

(Plan Nr.: 1/1.3113.7b, 1/1.3114.7b,
1/1.3115.7b,
1/1.3116.7b, 1/1.3117.7b, 1/1.3118.7b,
1/1.3122.7b,
1/1.3123.7b, 1/1.3124.7b, 1/1.3125.7b,
1/1.3127.7b,
1/1.3128.7b, 1/1.3129.7b, 1/1.3130.7b,
1/1.3132.7c,
1/1.3133.7c, 1/1.3134.8a sowie 1/1.3135.6a)

- Telefax der Flughafen München GmbH vom 29.08.1991
 Zeichen TIA-Sb/Schn

14.10.3 Eignungsfeststellung

Die Eignung der Abfüllplätze für Flugzeugenteilungsmittel als Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist gegeben (§ 19h WHG).

14.10.4 Auflagen

- 14.10.4.1 Für die vorgesehenen Überfüllsicherungen an den Lagerbehältern ist das baurechtliche Prüfzeichen rechtzeitig vor Einbau vorzulegen.

- 14.10.4.2 Die Anlagen unter Nr. 14.10.1.1 sind vor Inbetriebnahme und wiederkehrend alle 5 Jahre vom Sachverständigen nach § 11 Nr. 1 VAWSF auf ihren ordnungsgemäßen Zustand überprüfen zu lassen.
Die "besonderen Bestimmungen" der erteilten Prüfbescheide bleiben unberührt.

- 14.10.4.3 Der Betreiber hat die Dichtheit aller Anlagen unter Nr. 14.10.1 und die Funktionsfähigkeit aller technischen Schutzvorkehrungen und Sicherheitseinrichtungen ständig zu überwachen. Spezielle Vorschriften, die sich aus den Prüfbescheiden ergeben,

sind einzuhalten. Ist der Betreiber nicht sachkundig oder verfügt er nicht über sachkundiges Personal, hat er den Abschluß eines Überwachungsvertrages mit einem zugelassenen Fachbetrieb nachzuweisen.

- 14.10.4.4 Das unter den Enteisungsflächen F 1 und F 2 verlaufende Entwässerungssystem ist vor Inbetriebnahme, 1 Jahr nach Inbetriebnahme und dann wiederkehrend alle 5 Jahre mit 5 bar durch den Betreiber auf Dichtheit zu prüfen.
- 14.10.4.5 Die Stahlbetonauffangbecken des Entwässerungssystems sind jeweils nach Beendigung der Enteisungsverfahren (Winterbetrieb) zu entleeren und durch den Betreiber einer Innenbesichtigung zu unterziehen. Dabei sind die Behälter insbesondere auf Dichtheit (z.B. Risse) zu überprüfen.
- 14.10.4.6 Es dürfen nur Flugzeugenteisungsmittel nach Zustimmung des Bayer. Landesamtes für Wasserwirtschaft eingesetzt werden."

III.

Wasserrechtliche Gestattungen

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen (PFB Abschnitt V) werden wie folgt geändert:

1. Entwässerungsanlagen (PFB Nr. V.1)
Erlaubnis zur Benutzung oberirdischer Gewässer gemäß Nr. V.1.1
Die Auflistung der Bestandteile der Entwässerungsanlagen wird wie folgt geändert:

In Zeile 2 ("Regenwasserkanalisationsnetze") wird die Zahl "3" durch die Zahl "4" ersetzt.

2. Oberflächenentwässerung der Bahnen

Die Erlaubnis in Nr. V. 2 zur Einleitung von Regenwasser in den Untergrund wird wie folgt geändert:

"2. Erlaubnisse nach Art. 16 BayWG zum Einleiten von Oberflächenwasser der Start-, Lande- und Rollbahnen in das Grundwasser

2.1 Erlaubnis zur Beseitigung des von der südlichen Hälfte der Start- und Landebahnen Süd sowie von den Querrollspangen West und Ost abfließenden Regenwassers

Die Einleitung wird bewirkt durch folgende Sickerlfächen:

- Sickerfläche südlich der Start- und Landebahnen 2
- Sickerfläche östlich der Rollbahnverbindung Ost
- Sickerfläche westlich der Rollbahnverbindung West.

Die Versickerungsanlagen bestehen aus Sickerflächen seitlich der Flugbetriebsflächen, in deren Bereich der anstehende Boden von Humus und schlecht durchlässigen Deckschichten befreit und mit durchlässigem Kies aufgefüllt wird. Ihre Breite wechselt je nach Erfordernis von 1,1 m bis 7,2 m.

Der Erlaubnis liegen die Pläne Nr. D1a/F6.1a- 08a und - 08b zugrunde.

- 2.2 Erlaubnis zum Einleiten von unbelastetem Oberflächenwasser der Start- und Landebahnen sowie Schnellabrollwege im Winterbetrieb über das Schmelzwasserableitungssystem und die Mulden 4 Nord, 8 Nord, 8 Süd, 10 Süd ins Grundwasser.

Der Erlaubnis liegen die Pläne D1a/F6.1a- 124b Tektur Mulden (4 Nord, 8 Nord, 8 Süd, 10 Süd) zugrunde.

Die Erlaubnis wird unter folgenden besonderen Auflagen erteilt:

- 2.2.1 Die Ableitung des Niederschlagswassers in die Mulden darf im Winterbetrieb nur dann erfolgen, wenn durch ei-

ne Qualitätskontrolle sichergestellt ist, daß das Niederschlagswasser keinen TOC über 10 mg/l aufweist.

Die Probe, in der nachgewiesen wurde, daß im abzuleitenden Niederschlagswasser der TOC höchstens 10 mg/l beträgt, ist ergänzend auf folgende Parameter zu untersuchen:

Färbung, Trübung, Geruch, Wassertemperatur, pH-Wert, Leitfähigkeit, spektraler Absorptionskoeffizient bei 254 nm, Gesamtstickstoff.

Diese Untersuchung, einschließlich einer Bestimmung des TOC, ist während des Ableitens des Niederschlagswassers zu wiederholen. Sofern bei der Ableitung von Niederschlagswasser in die Mulden der TOC-Gehalt über 5 mg/l liegt, ist zusätzlich wenigstens 1 mal monatlich eine nähere Untersuchung der organischen Inhaltsstoffe vorzunehmen. Dabei sind insbesondere Glykole, Kohlenwasserstoffe, polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (nach TrinkwV), leichtflüchtige Halogenkohlenwasserstoffe sowie der Phenolindex zu bestimmen. Je nach dem Ergebnis der Qualitätskontrollen bleiben eine Änderung des TOC-Grenzwertes sowie die Festlegung weiterer Grenzwerte vorbehalten.

- 2.2.2 Von der FMG ist die Durchführung der Qualitätskontrollen im Detail noch aufzuzeigen und hierfür die Zustimmung des amtlichen Sachverständigen einzuholen.

2.2.3 Die Ergebnisse der Qualitätskontrollen sind in einer übersichtlichen Darstellung zusammenzustellen und jeweils bis 30. Juni - für die Dauer von zunächst 3 Jahren nach Inbetriebnahme des Neuen Flughafens München - gemeinsam mit dem Winterdienstbericht dem Wasserwirtschaftsamt Freising und dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft vorzulegen.

2.2.4 Von der Niederschlagsmeßstelle (siehe Nr. II.4.2, 6. ÄPFB, bzw. Nr. IV.9.2.5 PFB der jeweils verfügenden Teile) ist während des Winterbetriebes einmal monatlich eine Probe von einem repräsentativen Niederschlagsereignis auf folgende Parameter zu untersuchen:

Färbung, Trübung, Geruch, pH-Wert, Leitfähigkeit, spektraler Absorptionskoeffizient bei 254 nm, TOC, Gesamtstickstoff, Glykole, Kohlenwasserstoffe, polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (nach TrinkwV), leichtflüchtige Halogenkohlenwasserstoffe und Phenolindex.

2.2.5 Die Ergebnisse der Niederschlagsuntersuchungen sind in einer übersichtlichen Darstellung zusammenzufassen und gemeinsam mit den Ergebnissen der Qualitätskontrollen von der Ableitung des Niederschlagswassers jeweils bis 30. Juni vorzulegen.

- 2.3 Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlags- und Schmelzwasser der Rollbahnen über das Abbausystem im Gelände (ASG) ins Grundwasser.

Der Erlaubnis liegt der Plan D1a/F6.1a-124b zugrunde.

Die Erlaubnis wird unter folgenden besonderen Auflagen erteilt:

- 2.3.1 Die Funktionsfähigkeit des ASG muß dauerhaft gewährleistet sein, insbesondere unter den zu erwartenden mechanischen, thermischen und chemisch-biologischen Bedingungen.

Die Unternehmerin hat die Dichtheit der Flächenabdichtung für das ASG (insbesondere verwendetes Dichtungsmaterial, Überlappungsstellen, Anschluß an die Rollbahnen, Nachkontrolle nach dem Einbau) von einem anerkannten Sachverständigen bzw. anerkannten Prüfinstitut überprüfen zu lassen und das Prüfergebnis dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft vorzulegen.

- 2.3.2 Durch entsprechende Oberflächenausbildung ist sicherzustellen, daß das von den Rollbahnen abfließende Oberflächenwasser an deren Randbereich in das ASG einsickern kann.

- 2.3.3 Sollte wider Erwarten trotz sorgfältigen Einbaus des ASG und sachgerechten Winterbetriebs im Flughafen die-

ses System nicht die wasserwirtschaftlich notwendigen Anforderungen erfüllen, so bleiben weitergehende Anforderungen vorbehalten."

3. Grundwasseraufstau

Bewilligung zum ständigen Aufstauen.... des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke (PFB Nr. V.6)

3.1 Der Aufzählung in 6.1 werden folgende Bauwerke angefügt:

"Flugzeugenteisungsanlagen, Pufferbecken für Flugzeugenteisungsmittelrecycling".

3.2 In Nr. 6.1 letzter Absatz werden die genannten Pläne wie folgt ergänzt:

"-92b Tektur Flugzeugenteisungsanlagen Nordwest,
Nordost, Südost, Südwest,
- 92b Tektur Recyclinganlage Pufferbecken NBB".

4. Bauwasserhaltung

Beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser (PFB Nr. V.7).

- 4.1 Der Aufzählung in Nr. 7.1.1 werden folgende Bauwerke angefügt:

"Flugzeugenteisungsanlagen, Pufferbecken für Flugzeugenteisungsmittelrecycling".

- 4.2 In Nr. 7.1.1 letzter Absatz werden die genannten Pläne wie folgt ergänzt:

"-92b Tektur Flugzeugenteisungsanlagen Nordwest,
Nordost, Südost, Südwest,
- 92b Tektur Recyclinganlage Pufferbecken NBB".

IV.

Kosten

Die Unternehmerin (FMG) trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluß werden Gebühr von 9.000 DM und 31.053 DM an Auslagen für Sachverständigengutachten erhoben.

B. Sachverhalt

I.

Oberflächenentwässerung der Bahnen

1. Die FMG hat mit Schreiben vom 28.04.1989 beantragt, für folgende wasserrechtlichen Benutzungstatbestände Erlaubnisse zu erteilen:

- Einleiten von Oberflächenwasser der S/L-Bahnen nebst Schnellabrollwegen über das Schmelzwasserableitungssystem und bestimmte Mulden ins Grundwasser;
- Einleiten von Oberflächenwasser der Rollbahnen über das ASG ins Grundwasser.

Der Antrag betrifft ferner die Ergänzung der Auflistung der Entwässerungsanlagenbestandteile um die Schmelzwasserkanalisation.

2. Die Entwässerung der Bahnen soll im Winterdienst folgendermaßen erfolgen:

- a) Start- und Landebahnen nebst Schnellabrollwege (Flächen der Priorität I)

An den Rändern der beiden S/L-Bahnen nebst Schnellabrollwagen sind jeweils 30 cm tiefe Regenrinnen angelegt, in denen sich das von den Bahnen abfließende, zeitweise mit Enteisungsmitteln belastete Niederschlagswasser sammeln wird. Über kurze Stichrohre wird das Regen- und Schmelzwasser in die Enteisungsmittelabwasserkanalstränge geführt (siehe Bescheid der ROB vom

02.01.1989, Az: 315F-98/47-2/1). Die Schmelzwasserkanalisation mündet in das Schmelzwasserbecken im östlichen Betriebsbereich (siehe 21. ÄPFB vom 06.12.1990, Az: 315F-98/0-21). Die FMG beabsichtigt, zur Enteisung der S/L-Bahnen neben dem mechanischen Schneeräumen möglichst nur Enteisungsmittel auf Glykolbasis einzusetzen. Nur bei extremen Witterungsbedingungen und entsprechend hartnäckiger Vereisung soll zusätzlich noch technischer Harnstoff (Urea) verwendet werden.

Um der Schmelzwasserbehandlungsanlage im neuen Flughafen München und damit auch der Verbandskläranlage Eitting unbelastete Abflüsse fernzuhalten, beabsichtigt die Antragstellerin, Abflüsse von Flächen der Priorität I (Start- und Landebahnen sowie Schnellabrollwege) im Winterbetrieb zu gewissen Zeiten nach vorheriger Qualitätskontrolle aus dem Schmelzwasserableitungssystem (SAS) abzuleiten und in die Mulden 4 und 8 Nord sowie 8 und 10 Süd ins Grundwasser einzuleiten (Versickerung). Durch die Qualitätskontrolle soll sichergestellt werden, daß nur solches Niederschlagswasser versickert wird, welches keine schädliche Verunreinigung oder eine sonstige nachteilige Veränderung der Eigenschaften des Grundwassers erwarten läßt.

b) Rollbahnen (Flächen der Priorität II)

Die Rollbahnen sollen über die seitlich anschließenden Rollbahnschultern entwässert werden. Die Randstreifen

der Rollbahnen sind speziell präpariert. Der verbesserte Bodenaufbau wird die Konzentration des in den Bodenkörper einsickernden alkoholhaltigen Schmelzwassers mittels Mikroorganismen biologisch soweit abbauen, daß bei nachfolgender Eineitung in das Grundwasser keine schädliche Verunreinigung oder eine sonstige nachteilige Veränderung der Eigenschaften desselben zu erwarten ist. Für die Enteisung der Rollbahnen hat das LfW nur den Einsatz von biologisch abbaubaren glykolphaltigen Mitteln ohne Urea zugelassen. Die Versickerung des Regen- und Schmelzwassers im Gelände neben den Bahnen dient dem Zweck, unbelastete Abflüsse von der Verbandskläranlage fernzuhalten.

3. Das LfW hat die mit der Enteisung der Bahnen zusammenhängenden wasserwirtschaftlichen Fragen in drei Gutachten (20.03.; 21.03. und 28.03.1990, Az: 45-4536.1-1704) grundsätzlich und eingehend gewürdigt.

Das Pürfergebnis lautet:

"Mit dem vorgelegten Konzept zum Vollzug der Auflage V.1.2.17 PFB, Teile 1 und 2, besteht unter Einbeziehung der vom Unternehmensträger aufgezeigten Sicherheitsreserven und Nachsorgemöglichkeiten von Seiten des Bayer. Landesamtes für Wasserwirtschaft grundsätzlich Einverständnis.

Das Konzept besteht im wesentlichen aus

- organisatorischen Vorkehrungen,
- sparsamen, gezieltem Einsatz ausgewählter chemischer Auftaumittel,
- Einrichtungen zur Zwischenlagerung von Räumschnee,
- Optimierung des Bodenaufbaus zur Vermeidung von Grundwasserbeeinträchtigungen,
- Einrichtungen zur gesteuerten Rückhaltung und Ableitung belasteter Abwässer sowie zur Überwachung von Grund- und Oberflächenwasser.

Die beschriebenen Verfahren zur Enteisung der Flugbetriebsflächen lassen aufgrund der vorgelegten Untersuchungsberichte des Ingenieurbüros Dr. Blasy und Mader vom 05.06.1986 und 27.05.1987 und unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Auflagen nach dem derzeitigen Kenntnisstand keine schädliche Verunreinigung der Gewässer (Grundwasser und oberirdische Gewässer) im Flughafenbereich erwarten.

Unter Zugrundelegung der von der FMG aufgezeigten Winterdienststrategie und des Verbundsystems von Sicherheitsvorkehrungen (vgl. zusammenfassende Erläuterung vom 28.04.1989, Schreiben der FMG vom 29.09.1989 Nr. TW-Hof/st 279.554) wird derzeit die Anwendung folgender Chemikalien zur Enteisung der Flugbetriebsflächen gem. "Zusammenfassende Erläuterung vom 28.04.1989, Anhang 3, Stand 07.03.1990" von Seiten des Bayer. Landesamtes für Wasserwirtschaft als unschädlich bei der vorgesehenen Verwendungsweise und Einhaltung der Auflagen bestätigt:

1. BASF Frigantín 110 (Flächenenteisungsmittel)
2. Technischer Harnstoff Urea (Flächenenteisungsmittel)
3. Hoechst 1704 LTV/88 (Flugzeugenteisungsmittel)
4. Kilfrost ABC-3 (Flugzeugenteisungsmittel)"

II.

Enteisung der Flugzeuge

1. Die FMG hat mit Schreiben vom 17.05.1991 ferner beantragt, die Flugzeugenteisungsanlagen (Lagerbehälter mit Abfüllplätzen, Enteisungsflächen, Gantry, Auffangbecken, Pumpschächte, Kanäle) wasserrechtlich zuzulassen; des weiteren hat die FMG die Ausweisung kleiner Bauflächen für erdgeschossige Betriebsgebäude beantragt. Außerdem hat die FMG mit Schreiben vom 23.09.1991 beantragt, die wasserrechtlichen Gestattungen für ein unterirdisches Pufferbecken zur Speicherung der Flugzeugenteisungsmittel in der eigens hierfür geplanten Recyclinganlage zu erteilen.
2. Die Enteisungsanlagen befinden sich jeweils an den Kopfenden der Rollbahnen.
 - a) Die bei der Bauwasserhaltung zu erwartenden vorübergehenden Grundwasserabsenkungen werden jeweils folgende effektiven Reichweiten haben:

Anlage Nordwest max. 739 m,

Anlage Nordost max. 822 m,

Anlage Südost max. 592 m,

Anlage Südwest max. 439 m.

Der Bau der Kanäle soll in Abschnitten von jeweils 50 m folgen.

Das aus wasserdichten Stahlbeton gefertigte, unterirdische Pufferbecken zur Speicherung der Flugzeugenteisungsmittel wird eine Grundfläche von ca. 200 m² aufweisen und soll in der Zone 1458 nördlich der Versorgungszentrale errichtet werden. Das Pufferbecken und die meisten Bestandteile der Flugzeugenteisungsanlagen werden ins Grundwasser ragen.

- b) Das Sachverständigenbüro für Hydrogeologie Dr. Blasy & Mader hat in seiner Expertise vom 22.03.1991 exemplarisch die rechnerischen Aufstauhöhen für an fortwährenden Grundwasseraufstau nach Abschluß der Baumaßnahmen ermittelt. Unter den ungünstigsten Verhältnissen (HHW) werden sich maximal folgende Aufstauhöhen einstellen:

Pufferbecken: 0,4 cm

Kanal DN 600 Südost: 0,3 cm

Auffangbecken Südwest: 0,6 cm

Kanal DN 500 Südwest: 0,3 cm

Kanal DN 2600 Nordwest: 1,1 cm

Auffangbecken Nordost: 1,0 cm

Pumpschacht Nordwest: 0,3 cm
Auffangbecken Nordost: 1,1 cm
Kanal DN 1600 Nordost: 0,4 cm.

3. Antragsbegründung

"Die Flughafen München GmbH beabsichtigt, zur Inbetriebnahme des Flughafens ein neues Verfahren zur Flugzeugenteisung einzuführen.

Anstelle der bisher üblichen Verfahren, bei denen die Flugzeuge auf den Abfertigungsvorfeldern von speziellen Fahrzeugen aus durch Besprühen enteist werden, sieht das neue Konzept vor, die Flugzeuge unmittelbar vor dem Start auf eigens ausgerüsteten Flächen, sog. Enteiserflächen, zu behandeln. Das Besprühen der Flugzeuge erfolgt z.T. mobil von Enteiserfahrzeugen aus bzw. z.T. von schienengeführten Portalen (sog. Gantry), die über ein auf der Fläche haltendes Flugzeug fahren.

Die Flugzeuge werden kurz vor dem Start auf gesondert anzulegenden Enteiserflächen z.T. von Fahrzeugen aus, d.h. an den Enteisungsstationen Süd/West, Nord/Ost und zunächst auch Nord/West mit verschiedenen Enteisungsmitteln angesprüht. Für die Enteisierung an der Enteisungsstation Süd/Ost und später ggf. auch an der Enteisungsstation Nord/West wird die Enteisierung mit Hilfe eines auf den Enteiserflächen installierten mobilen schienengeführten Portals vorgenommen. Die Portale sind mit Sprühbalken und -düsen versehen, die das Enteisen

von Rumpf, Tragflächen und Leitwerk aus nur ca. 1 m Entfernung gestatten. Die Höhen und Lagen der Sprühbalken folgen der Geometrie des jeweils zu behandelnden Flugzeugtyps; die Steuerung erfolgt rechnergestützt automatisch. Gleiches gilt für das Ansteuern der Sprühdüsen: Es arbeiten nur die Düsen, die zum Abdecken der jeweiligen Flugzeuggeometrie benötigt werden. Die in den Portalen integrierten Wetterstationen messen kontinuierlich Windgeschwindigkeit, Windrichtung, Temperatur und Taupunkt. Die Meßwerte werden in den Steuerrechnern zum Regeln des Enteisungsvorgangs umgesetzt. Sie bestimmen u.a. die Fahrgeschwindigkeit der Portale, die Konzentration der Enteiserflüssigkeit und kompensieren Wind beim Ansteuern der Düsen. Die Arbeitsweise des Enteisungsportals sichert den geringstmöglichen Mittelbedarf.

I.d.R. werden die Flugzeuge mit Glykol-Heißwassergemisch mit der Bezeichnung Typ 1 (additive deicing fluid - ADF I) behandelt. Nur bei sehr seltenen, extremen Witterungsbedingungen, wie z.B. gefrierendem Regen, ist aus Gründen der Flugsicherheit eine Nachbehandlung mit geringen Mengen des herkömmlichen Enteisungsmittels notwendig. Es unterscheidet sich von dem Glykol-Heißwassergemisch durch die Beigabe eines Stützgels. Dieses dem Enteisungsmittel vom Typ 2 (ADF II) beigefügte Stützgel erhöht die Haftung am Flugzeug.

Die Flugzeugenteisung findet auf den dafür vorgesehenen und besonders ausgestatteten Enteisungsflächen F 1 bzw.

F 2 statt, deren Kennzeichnung dem dort im Regelbetrieb eingesetzten Enteisungsmittel Typ 1 bzw. 2 entspricht.

Die Enteisungsmittelabwässer werden jeweils über Schlitzrinnen gesammelt, die am Rande der Enteiserfläche nach dem gleichen Prinzip ausgelegt sind wie die Entwässerungsrinnen längs der Start- und Landebahnen. Die Oberflächenentwässerung wird insoweit im Sommerbetrieb bis auf Leerlauföffnungen in Schieberschächten verschlossen und der verbleibende Abfluß über den Enteisungswasserkanal durch entsprechende Umschaltung in Richtung der Entwässerungsmulden im S/L-Bahnsystem geleitet und dort versickert.

Im Winterbetrieb, bei Anwendung des Enteisungsverfahrens wird das Abwasser aus den Enteisungsflächen über Rohrleitungssysteme verschiedenen Sammelbehältern zugeführt. Die Enteisungsmittel vom Typ 1 und Typ 2 werden dabei jeweils getrennt aufgefangen. Die aufgefangenen Enteisungsmittelabwässer werden abgesaugt und mit Tankfahrzeugen zur Recyclinganlage im Nördlichen Bebauungsband verbracht. Dort kann das Enteisungsmittel vom Typ 1 zu ca. 80 % wieder aufbereitet werden und wird anschließend der Wiederverwendung im Enteisungsverfahren zugeführt. Das Enteisungsmittel vom Typ 2, das zu ca. 5 % der Fälle eingesetzt wird, kann erst nach Entfernung des Stützgels einer Wiederaufbereitung zugeführt werden. Insgesamt kann damit der Verbrauch von Enteisungsmitteln am neuen Flughafen München um ca. 70 % reduziert werden.

Pro Startschwelle ist jeweils eine Anlage, bestehend aus zwei Enteiserflächen anzulegen. Die Zuwegung zu den Enteiserflächen erfordert eine Erweiterung des Rollbahnsystems.

An der Enteiserfläche Süd/Ost ist der Portalkran der Flugzeugenteisung (Breite ca. 70 m; Höhe ca. 25 m) mittels einer Schienenkonstruktion zu errichten. Bei den Enteiserflächen befinden sich weiterhin Enteisungsmitteltanks, Vorfahrten und Anschlußvorrichtungen für Transport- und Enteiserfahrzeuge sowie eine Reinigungseinrichtung für Scheiben und Außenspiegel der Fahrerkabine der Enteiserfahrzeuge.

Über den Sammelbecken ist ein eingeschößiges Betriebsgebäude mit einer Grundfläche von ca. 29 x 5 m vorzusehen. Das Betriebsgebäude enthält die Anlagentechnik sowie einen Aufenthaltsraum nebst Trockenschleuse und WC. Von den Enteiserflächen werden Rohrleitungen unterirdisch zu den einzelnen Sammelbecken geführt. Die Erschließung erfolgt über die vorhandenen flughafeninternen Ver- und Entsorgungsnetze.

Die Kanäle der Enteisungsstationen liegen zum größten Teil im Grundwasser. Das gleiche gilt für die Sammelbecken und Pumpschächte. Laut beiliegender Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr. Blasy & Mader, das zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht wird, übersteigt der rechnerische Aufstau an keinem Bauwerk das zulässige Maß von 10 cm. Maßnahmen zur Grundwasserüberleitung

sind daher nicht erforderlich. Hinsichtlich der Angaben zur Bauwasserhaltung sowie den Auswirkungen des dauerhaften Grundwasseraufstaus im einzelnen kann auf die Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr. Blasy & Mader vom 22.03.1991 Bezug genommen werden.

Die zu den Sammelbecken führenden Rohrleitungen sind Abwasserrohre aus duktilem Guß und halten einer wiederkehrenden Dichtigkeitsprüfung von 5 bar Prüfdruck stand. Die oberirdischen Außentanks (Lagerbehälter) sind als Flachbodenbehälter in GFK-Bauweise mit einem Prüfzeugnis für Glykole und Glykol-Wassergemische bis 90° C zugelassen. Die unterirdischen Sammelbehälter sind als einwandige Stahlbetonbehälter vorgesehen, für die die Anforderung nach Betongüte B 35 nach DIN 1045, Nr. 6.5.7.2 (wasserundurchlässiger Beton) gilt."

4. Gutachten

4.1 Das LfW hat in seinem Gutachten vom 13.09.1991 folgende Beurteilung abgegeben:

- a) Nach Prüfung der Antragsunterlagen kann die Eignungsfeststellung für die Abfüllplätze empfohlen werden.
- b) Die insgesamt vier Enteisungsstationen sind so geplant, daß bei bestimmungsgemäßem Betrieb der Anlagen eine Verunreinigung der Gewässer nicht zu besorgen ist. Die gewählten Bauarten und Werkstoffe geben Gewähr da-

für, daß bei plangerechter Ausführung und Einhaltung der vorgesehenen Auflagen und Bedingungen eine Verunreinigung der Gewässer nicht zu besorgen ist.

Mit der Errichtung und dem Betrieb der geplanten Anlagen entsprechend den eingereichten Unterlagen besteht unter Einhaltung der vorgeschlagenen Auflagen und Bedingungen Einverständnis.

- 4.2 Das Wasserwirtschaftsamt Freising hat als amtlicher Sachverständiger in seinen Gutachten vom 20.06. und 11.11.1991 folgendes festgestellt:

a) Flugzeugenteisungsanlagen

In den Antragsunterlagen ist nachgewiesen, daß Ausgleichsmaßnahmen für den zu erwartenden Grundwasseraufstau nicht erforderlich sind. Die GW-Aufstauhöhen liegen auch im ungünstigsten Fall weit unter 0,1 m (0,011 m). Durch die Platzierung der Sickerbecken wird eine Grundwasserabsenkung außerhalb der Flughafengrenzen vermieden, damit sind nur Grundstücke im FMG-Besitz betroffen. Das geförderte Wasser wird vollständig versickert. Die Belange Dritter werden nicht neu, anders oder stärker berührt als bisher. Die Planung erfüllt die wasserwirtschaftlichen Anforderungen.

b) Pufferbecken

In den Antragsunterlagen ist nachgewiesen, daß Ausgleichsmaßnahmen für den zu erwartenden Grundwasseraufstau nicht erforderlich sind. Die GW-Aufstauhöhen liegen auch im ungünstigsten Fall weit unter 0,1 m (0,004 m). Von der Grundwasserabsenkung während der Bauzeit sind nur Grundstücke im FMG-Besitz betroffen. Das geförderte Wasser wird vollständig versickert. Die Belange Dritter werden nicht neu, anders oder stärker berührt als bisher. Die Planung erfüllt die wasserwirtschaftlichen Anforderungen.

III.

Verfahren

Die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde hat folgende Stellen in dem Verfahren angehört:

- a) Entwässerung der Bahnen:
Landesamt für Wasserwirtschaft, Landratsamt Erding,
Landratsamt Freising
- b) Flugzeugenteisungsanlagen:
Bundesanstalt für Flugsicherung, Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Landesamt für Wasserwirtschaft, Wasserwirtschaftsamt Freising, Landratsamt Erding, Landratsamt Freising, Gewerbeaufsichtsamt Mün-

chen-Land, Stadt Freising, Gemeinde Hallbergmoos, Gemeinde Oberding, Luftamt Südbayern

c) Pufferbecken:

Bayer. Staatsministerium f. Wirtschaft und Verkehr, Landesamt für Wasserwirtschaft, Wasserwirtschaftsamt Freising, Landratsamt Erding, Landratsamt Freising, Stadt Freising, Gemeinde Hallbergmoos, Gemeinde Oberding, Luftamt Südbayern.

Einwendungen wurden nicht erhoben.

Von einer öffentlichen Auslegung der Änderungsantragsunterlagen wurde nach pflichtgemäßem Ermessen aus Gründen der Verfahrensökonomie abgesehen, da Belange Dritter durch das Änderungsvorhaben nicht berührt werden.

C. Entscheidungsgründe

1. Die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 10 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten im Planfeststellungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz (BayRS 960-1-2-W), § 14 Abs. 1 WHG und Art. 3 Abs. 1 BayVwVfG. Kraft der Konzentrations- und Ersetzungswirkung gem. § 9 Abs. 1 LuftVG entscheidet die Planfeststellungsbehörde auch über die Erteilung der wasserrechtlichen Eignungsfeststellung.

2. Rechtsgrundlagen

2.1 Gestaltung und Durchführung der Planänderungsverfahren erfolgten nach § 10 Abs. 1 LuftVG i.V.m. Art. 72, Art. 73, Art. 76, Art. 40, Art. 26 BayVwVfG und Art. 84 BayWG. Die Ergänzungsanträge der FMG zur Flugzeugenteisung und zur Entwässerung der Bahnen haben keine planungsrechtlich bewältigungsbedürftigen Probleme grundsätzlicher Art aufgeworfen. Die Änderungsverfahren konnten deshalb auf die Untersuchung und Würdigung der potentiellen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft beschränkt bleiben.

2.2 Die Feststellung der Einzelpläne, die Erteilung der wasserrechtlichen Gestattungen und die betreffenden Auflagen beruhen auf § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 2 LuftVG, Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG, § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 und Abs. 2, § 4, § 5, § 7 Abs. 1 und § 8 Abs. 1 WHG, § 19h WHG, § 7 VAWSF. Die Entscheidungen wurden gemäß § 14 Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit den Landratsämtern Erding und Freising getroffen.
Keiner Eignungsfeststellung bedürfen diejenigen Teile der Flugzeugenteisungsanlagen, die einfacher oder herkömmlicher Art sind (§ 19h Abs. 1 WHG).

- 2.3 Die Kostenentscheidung erging nach § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 LuftKostV, § 10 Abs. 1 Nr. 5 und § 13 Abs. 1 Nr. 1 VWKostG.

3. Würdigung

- 3.1 Die vier erdgeschossigen Betriebsgebäude von jeweils 150 m² Grundfläche sind nach Lage und Größe städtebaulich unerheblich. Die geplanten Enteisungsflächen sind planungsrechtlich zulässig: sie stehen im Einklang mit dem Plan B2-03d (Rollbahnen und Vorfelder). Der Umstand, daß die Enteisungsflächen ein kleines Stück über die in diesen Plan dargestellten Flugbetriebsflächen hinausgehen, ist planungsrechtlich nicht von Belang. Dies ergibt sich aus der Bereichsfeststellung für die Rollbahnen und Vorfelder gem. PFB 1979 Seite 331: "Die Planfeststellung der Rollbahnen und Vorfelder erstreckt sich nach Ziff. 8 der Planfeststellungsrichtlinien auf die "Bereiche", die für ihre Anlage vorgesehen sind. Diese Bereichsfeststellung ist für die planerische Optimierung des Rollbahnsystems und der Vorfelder erforderlich. Die FMG hat dadurch die Möglichkeit innerhalb der Bereiche, die für die Anlage der Rollbahnen und Vorfelder notwendig sind, ihre darauf bezogene Planung den sich aus der Fortschreibung der technischen Detailplanung, der Entwicklung des Fluggerätes und der Änderungen in den Abfertigungsmodalitäten ergebenden Erkenntnissen und Forderungen anzupassen".

3.2 Die Ermittlung der wasserwirtschaftlich potentiell relevanten Auswirkungen hat ergeben, daß durch die vorgesehen Art und Weise der Entwässerung der Bahnen und durch den Bau und den Betrieb der Flugzeugenteisungsanlagen und durch die Lage des Pufferbeckens im Grundwasser weder öffentliche noch private Interessen beeinträchtigt werden. Die hier zugelassenen Grundwasserbenutzungen führen zu keiner Verunreinigung des Wassers oder zu keiner sonstigen nachteiligen Veränderung seiner Eigenschaften (§ 1a Abs. 2 WHG). Potentiell nachteilige Wirkungen werden durch die im vorliegenden Beschluß verfügten zusätzlichen Auflagen verhütet (§ 4 Abs. 1 WHG). Bei Beachtung dieser Auflagen, der sonstigen wasserwirtschaftlichen Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses, der Anlagen- und Fachbetriebsverordnung, der Regeln der Technik und der baubegleitenden Hinweise des Wasserwirtschaftsamtes, und bei ordnungsgemäßer Benutzung, Wartung und Überwachung der Anlagen werden von den hier zugelassenen Anlagen und Grundwasserbenutzungen keine schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere die Wasserwirtschaft, ausgehen. Die Tiefbauten der Flugzeugenteisungsanlagen werden zwar ins Grundwasser ragen, aber im ungünstigsten Fall allenfalls einen minimalen Aufstau von ca. 1 cm bewirken. Gemäß der Erkenntnis in PFB 1979 Seite 463 ist ein Aufstau bis 10 cm noch als geringfügig und demnach unschädlich anzusehen. Aus diesem Grund konnten die im Planfeststellungsbeschluß enthaltenen wasserrechtlichen

Gestattungen für Bauwerke in grundwasserführenden Tiefen auf die hier zugelassenen Tiefbauten erstreckt werden.

- 3.3 Der Auflage PFB V.1.2.17, wonach die Verfahren zur Enteisung der Flugbetriebsflächen keine schädliche Verunreinigung der Gewässer bewirken dürfen, wird Rechnung getragen.

Bezüglich des zweiten Teils dieser Auflage, wonach die Enteisung auch keine Schädigung der Kläranlage bei Eitling bewirken darf, bedarf es noch eines gesonderten Nachweises.

Die Zulassung weiterer Enteisungsmittel (insbesondere vom Typ 1) ist von der FMG beantragt worden. Die Prüfung durch das LfW dauert noch an.

- 3.4 Eine Abwasserabgabepflicht besteht bezüglich der Versickerung nicht, weil das ins Grundwasser einzuleitende Oberflächenwasser nicht abwassertechnisch behandlungsbedürftig ist (Art. 6 Abs. 1 BayAbwAG).

4. Das Verfahren ist kostenpflichtig. Gebührenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin. Die Gebühren wurden nach Abschnitt V. Nr. 7a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV bemessen.

Die Auslagen wurden für folgende Gutachten in Rechnung gestellt:

- a) LfW vom 20.03.1990: : 12.060,-- DM
- b) LfW vom 21.03.1990: 7.444,-- DM
- c) LfW vom 28.03.1990: 4.984,-- DM
- d) WWA vom 20.06.1991: 1.535,-- DM
- e) LfW vom 19.09.1991: 4.785,-- DM
- f) WWA vom 11.11.1991: 245,-- DM.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann Klage erhoben werden. Die Klage muß innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Bescheids schriftlich beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof München, Ludwigstr. 23, 8000 München 34, erhoben werden. Die Klage muß den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden, ferner zwei Unterschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

I.A.

Grote
Oberregierungsrat