



Regierung von Oberbayern

Az. 315F-98/0-15

München, 22.05.1990

Neuer Flughafen München;
Änderungsplanfeststellung betreffend die Verlegung der Anlagen
der Allgemeinen Luftfahrt (AL)

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG), Töginger Str. 400, 8000 München 87, vom 02.08.1988/18.08.1989/06.03.1990 erläßt die Regierung von Oberbayern nach § 8 ff Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl I S. 61), zuletzt geändert durch Art. 27 der Dritten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 26.11.1986 (BGBl I S. 2089), zum Planfeststellungsbeschuß vom 08.07.1979, Az.: 315F-98-1 (PFB 1979) i.d.F. des 1. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 07.06.1984, Az.: 315F-98/0-1 (ÄPFB 1984), zuletzt geändert durch 14. Änderungsplanfeststellungsbeschuß vom 21.05.1990, Az.: 315F-98/0-14 (14. ÄPFB) folgenden

15. Änderungsplanfeststellungsbeschuß

A. Verfügender Teil

I. Der Plan zur Verlegung der Anlagen der Allgemeinen Luftfahrt (AL) wird nach Maßgabe der Roteintragungen der Regierung und gemäß den nachfolgenden Regelungen (I. - VI.) festgestellt.

Postanschrift
Postfach
8000 München 22
Konto-Nr.
7482-806
PGiroA München
BLZ 700 100 80

Besuchszeiten
Mo - Do: 8.30 - 12.00 Uhr
13.00 - 15.00 Uhr
Freitag: 8.00 - 12.00 Uhr
oder nach Vereinbarung

Dienstgebäude
Hauptgebäude Maximilianstr. 39
☎ Vermittlung (089) 2176 1
Teletex 89 80 58 regob
Telex 17 898 058 regob
Telefax (089) 2176 914

Eisenheimerstr. 41 - 43
(= E, s. oben Zimmer-Nr.)
☎ Vermittlung (089) 57 93 80
Teletex 89 80 58 regob
Telex 17 898 058 regob
Telefax (089) 57 938 123

Karlstr. 48 - 50
(= K, s. oben Zimmer-Nr.)
☎ Vermittlung (089) 2176 1
Teletex 89 75 13 robkarl
Telex 17 898 058 regob
Telefax (089) 2176 914

II. Planfeststellung Einzelpläne

1. Planaufhebungen

Folgender Plan wird aufgehoben:

Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung
- D 1a/F 6.1a-135 Bauwerk Regenklärbecken

2. Planänderungen

In folgenden Plänen werden die Änderungen festgestellt:

2.1 Rollbahnen und Vorfelder

- B 2-03c Lageplan Höhenverbund, in der Gestalt des
Plans "Tektur zu -03c" (Stand Mai 1989)

2.2 Flughafengelände

- C 1-03a Grunderwerbsplan, in der Gestalt des Plans
"Tektur zu -03a" (Stand Mai 1989)

2.3 Bauliche Anlagen und Grünordnung

- I-02b Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung in
der Gestalt des Plans "Tektur zu -02b" (Stand
Mai 1989) nach Maßgabe des Freiflächenplans
AL vom 19.02.1990 sowie des Erläuterungsberichts
vom 17.05.1990

2.4 Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung

- D 1a/F 6.1a-92 a Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser
nach Fertigstellung des Flughafens,
in der Gestalt des Plans "Tektur zu
-92a" (Stand Mai 1989)

- D 1a/F 6.1a-124a Lageplan der Entwässerung, in der Gestalt des Plans "Tektur zu -124a" (Stand Mai 1989)
- D 1a/F 6.1a-166 Regelbauwerk Leichtstoffabscheider, in der Gestalt des Plans "Tektur zu -166" (Stand Mai 1989)

3. Planergänzungen

Folgende neue Pläne werden festgestellt:

- 3.1 Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung
 - D 1a/F 6.1a-135a Bauwerk Regenklärbecken Nord
 - D 1a/F 6.1a-173 BW-Regenüberläufe RO 60, RO 61, RO 63
- 3.2 Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
 - Ö-05 Lageplan, Bereich Isarauen
 - Ö-06 Lageplan, Bereich Abfanggraben Ost
 - Ö-07 Lageplan, Bereich Oberdinger Moos mit Erläuterungsbericht vom 17.05.1990 zu Ö-05, Ö-06, Ö-07

III. Inhalts- und Nebenbestimmungen

1. Plan der baulichen Anlagen

Die Festlegung der Bezugshöhenlagen in Nr. IV.5.9 des PFB 1979 (i.d.F. der Nr. V.2.6 des ÄPFB 1984, der Nr. A.II.3.3 des 6. ÄPFB, zuletzt ergänzt durch Nr. A.I.2.1 des 11. ÄPFB) wird wie folgt geändert:

1.1 Die Festsetzung unter dem zweiten Spiegelstrich ("Unterstellboxen...") wird aufgehoben.

1.2 Die Festsetzung unter dem dritten Spiegelstrich ("Baufläche AL...") erhält folgende Fassung:

"Bauflächen AL sowie Feuerwache Nord 446,00 m ü.NN".

2. Naturschutz und Landschaftspflege

Die "Auflagen und Hinweise" in Nr. IV.4. des PFB (i.d.F. der Nr. A.V des ÄPFB 1984 sowie der Nr. A.II.2 des 6. ÄPFB) werden wie folgt geändert:

2.1 In Nr. 4.1, Abs. 1 Satz 1 wird zwischen den Plan-Nummern I-02b und I-02c folgende weitere Plan-Nummer eingefügt:
"I-02b Tektur AL mit Freiflächenplan."

Außerdem wird nach dem Klammerzusatz "(Plan I-02c)" folgender Satzteil eingefügt:

"nebst Erläuterungsbericht AL".

In Nr. 4.1 Absatz 1 werden folgende Sätze angefügt:

"Die Regierung behält sich vor, eine Änderung des Konzepts für das AL-Gelände zu verlangen, wenn und sofern bei einer künftigen Neugestaltung des Vorfelds Ost eine Anpassung der Grünordnung erforderlich werden sollte.

Betriebsorganisatorisch veranlaßte Modifizierungen des Freiflächenkonzepts sind mit Zustimmung der Regierung zulässig."

2.2 In Nr. 4.3 Absatz 1 Satz 1 wird nach "J-01b" ein Semikolon gesetzt und folgende neue Nummer in den Klammerzusatz eingefügt:

"Plan J-35a Tektur, Stand Mai 1989"

2.3 Nr. 4.7 wird wie folgt geändert:

2.3.1 Dem Abschnitt wird folgende Überschrift vorangestellt:
"4.7 Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen"

2.3.2 Die ursprüngliche Nr. 4.7 (s. ÄPFB 1984 Nr. A.V.1.4)
wird Nr. 4.7.1.

2.3.3 Die durch den 6. ÄPFB angefügten Absätze werden Nr.
4.7.2.

2.3.4 Nach Nr. 4.7.2 wird folgende neue Nummer angefügt:
"4.7.3 Als Ersatz für unvermeidbare Eingriffe in die
Natur und Landschaft durch die Verlegung der Anlagen der
Allgemeinen Luftfahrt hat die FMG 18 ha Land für ökolo-
gische Maßnahmen zur Verfügung zu stellen und gemäß dem
Erläuterungsbericht vom 17.05.1990 zu gestalten und zu
pflegen.

Lage, Umfang und Gestaltung der Ersatzflächen sind in
den nachstehenden Plänen nebst Erläuterungsbericht vom
17.05.1990 dargestellt:

- Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (AL),
- Bereich Isarauen, Lageplan, Nr. Ö-05, M 1:1000
 - Bereich Abfanggraben Ost, Lageplan, Nr. Ö-06, M 1:5000
 - Bereich Oberdinger Moos, Lageplan, Nr. Ö-07, M 1:5000.

Die FMG hat unverzüglich detaillierte, mit der Regie-
rung abzustimmende, ökologische Ausführungspläne nachzu-
reichen.

Die Ersatzmaßnahmen sind noch im Herbst 1990 ins Werk zu
setzen.

Die Regierung behält sich vor, eine nachträgliche Ergänzung der ökologischen Maßnahmen zu verlangen, wenn und soweit das Ausmaß der überbauten und sonstwie versiegelten Flächen wider Erwarten 18 ha übersteigen sollte oder falls eine neue Eisenbahngleisanlage in einem geringeren Abstand als 30 m - bezogen auf den Fußpunkt des Bahndamms - vom Ersatzgelände Isarauen (Plan Nr. Ö-05) entfernt gebaut werden sollte.

Im übrigen gilt die Verpflichtung aus Nr. 4.7.2 entsprechend."

3. Flughafengelände

Die "Auflagen und Hinweise" in Nr. IV.3. des PFB werden wie folgt geändert:

Die Auflage unter Nr. 3.2 entfällt.

Die Nr. 3.2 erhält folgende Fassung:

"3.2 (aufgehoben)".

IV. Widmung

Die Widmung für den Flughafenzubringer Ost in Nr. III.5 des PFB i.d.F. der Nr. A.IV.1 des ÄPFB 1984 wird wie folgt geändert:

Der Bau-km "5 + 264,26" wird durch den Bau-km "4 + 938" ersetzt.

V. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen mit Auflagen

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen mit Auflagen in Nr. IV des PFB 1979 i.d.F. der Nr. A.VIII des ÄPFB 1984 und der Nr. A.III des 9. ÄPFB, zuletzt geändert durch Nr. A.1 des 14. ÄPFB werden wie folgt geändert:

1. Zu Nr. V.1 (Erlaubnis nach Art. 16 BayWG zur Benutzung oberirdischer Gewässer durch Einleiten)
 - 1.1 Nr. 1.1, letzter Absatz erhält folgende Fassung:

"Der Erlaubnis liegen die Pläne Nr. D 1a/F 6.1a-36, 603, 652, 37a, 38, 38a, 42, 606, 43, 124a, 124a Tektur AL, 124b, 130, 131, 133, 134, 135a, 136, 138 - 154, 160 - 164, 166, 166 Tektur, 167 - 173 zugrunde."
2. Zu Nr. V.6 (Bewilligung zum ständigen Aufstauen... des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke)
 - 2.1 Der Aufzählung werden folgende Bauwerke angefügt:

"Abfertigungsgebäude AL, Waschwasserbehälter, Entwässerungssystem des Betriebsgeländes AL einschließlich Regenüberlauf RO 61, RW-, MW-, EW- und BW-Kanal, Tank für die Tankstelle AL."
 - 2.2 Nr. 6.1, letzter Absatz erhält folgende neue Fassung:

"Der Bewilligung liegen die Pläne D 1a/F 6.1a-92, -92a, -92a Tektur Rampengerätestationen, -92a Tektur Sicherheitsgefährdete Flüge, -92a Tektur Allgemeine Luftfahrt, -92b, -92b Tektur Planausschnitt Sende-Anlage, -92b Tektur Planausschnitt ASR Süd, -92b Tektur ASR Nord, -92b Tektur Empfangsanlage; Lageplan Hydrantenleitung und Pits (Registriernummer 011507/10) zugrunde."

3. Zu Nr. V.7 (Beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser)
 - 3.1 Der Aufzählung werden folgende Bauwerke angefügt:
"Abfertigungsgebäude AL, Waschwasserbehälter, Entwässerungssystem des Betriebsgeländes AL einschließlich des Regenüberlaufs RO 61, RW-, EW- und BW-Kanal, Tank für die Tankstelle AL."
 - 3.2 Nr. 7.1.1 letzter Absatz erhält folgende neue Fassung:
"Der Erlaubnis liegen die Pläne D 1a/F 6.1a-92, -92a, -92a Tektur Rampengerätstationen, -92a Tektur Abfertigungsgebäude Sicherheitsgefährdete Flüge, -92a Tektur Allgemeine Luftfahrt, -92b, -92b Tektur Planausschnitt Sende-Anlage, -92b Tektur Planausschnitt ASR Süd, -92b Tektur Rohrleitung ASR Süd, -92b Tektur ASR Nord, -92b Tektur Rohrleitung ASR Nord, -92b Tektur Empfangsanlage, 104a - 115a; Hydrantenleitung und Pits (Registrier-Nr. 011507/10); E 2-04a, -05a, -06a, -10, -15, -16 und -17 zugrunde."
 4. In Nr. 7.2.8, Abs. 1 wird folgender Satz 3 angefügt:
"Außerdem sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising zwei Pegel an der Ostseite des AL-Geländes niederzubringen."
- VI. Die Prüfung und Zulassung der Flugzeugtankstelle gemäß den besonderen wasser- und gewerberechtlichen Vorschriften

ten bleibt nach Maßgabe der Nr. V.1.2.16 des PFB 1979 i.d.F. der Nr. A.VIII.1.8 des ÄPFB 1984 und der Nr. A.II.6.2 des 6. ÄPFB einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

- VII. Die gegen das Änderungsvorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch den vorliegenden Beschluß Rechnung getragen wird oder soweit sie sich nicht im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.
- VIII. Die sofortige Vollziehung dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.
- IX. Die Unternehmerin (FMG) trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluß wird eine Gebühr von 30.000,-- DM festgesetzt. Ferner hat die FMG Auslagen in Höhe von 8.945,-- DM zu erstatten.

B. Sachverhalt

I. Definition

Für den Begriff "Allgemeine Luftfahrt" gibt es keine Legaldefinition. Es handelt sich um einen im Luftverkehrswesen allgemein gebräuchlichen Sammelbegriff, der diejenigen Flugarten umfaßt, die nicht zu den Kategorien Linienverkehr und Charterverkehr gehören.

Gemäß der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (U. v. 26.07.1989 - 4 C 35.88 - S. 22; BVerwG DVBl 89, 1097; "Slot Riem") ist der Allgemeinen Luftfahrt außer dem nichtgewerblichen Luftverkehr auch ein Teil des gewerblichen Luftverkehrs zuzurechnen.

Nach den "Erläuterungen und Definitionen für die Luftstatistik" (Statistisches Bundesamt, VD-55, Stand: Januar 1990) zählen zu den nichtgewerblichen Flugbewegungen hauptsächlich private Reiseflüge, Werkverkehr und unentgeltliche Schulflüge. Zu den gewerblichen Flugbewegungen im Sinn der AL zählen vor allem gewerbliche Schulflüge und Taxiflüge im Gelegenheitsverkehr unter 5,7 t. Die im Werkverkehr und im "sonstigen gewerblichen" Verkehr eingesetzten Flugzeuge fliegen überwiegend nach IFR, im privaten Luftverkehr hingegen herrschen die VFR-Flüge vor. Hierbei bedeutet VFR: visual flight rules (Sichtflugregeln), IFR: instrument flight rules (Instrumentenflugregeln); vgl. § 4 LuftVO.

II. Vorgeschichte

1. Der PFB 1979 (siehe Pläne I-02, B 1-051) enthielt für die Allgemeine Luftfahrt ein eigenes Gelände mit gesonderten Flugbetriebs- und Abfertigungsanlagen nördlich des heutigen Flughafens (s. PFB 1979 S. 48, 87, 88, 92, 97, 170, 171, 209, 229, 230, 233, 253, 265, 270, 271, 272, 316, 317, 319, 331, 566, 569, 574).

Im ÄPFB 1984 wurde im Zusammenhang mit der Streichung der S/L-Bahn 3 der betreffende Flughafenbereich jedoch aufgehoben und die Allgemeine Luftfahrt in den Zentralbereich verlegt (s. ÄPFB 1984 S. 32, 44, 60, 83, 84, 85, 86, 87, 90, 91, 94, 130, 131, 133). Für die Allgemeine Luftfahrt wurde eine "Zwischennutzung" für die Nordhälfte des bereits planfestgestellten östlichen Passagierabfertigungsbereichs nebst Vorfeld zugelassen. Außerdem wurde noch eine zusätzliche Bau- und Betriebsfläche AL an der Überleitung Süd-Nord im Anschluß an die Feuerwache Nord ausgewiesen (ÄPFB 1984 S. 130). Die Gesamtfläche der "Zwischennutzung AL" betrug 39 ha. Die FMG hat mit der Durchführung des Teilvorhabens AL noch nicht begonnen.

2. Betriebliche Kriterien und Regelungen

- a) Gemäß der luftrechtlichen Genehmigung des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974 (Az.: 8421b-VII/6/8c-24608) dient der Flughafen dem allgemeinen Luftverkehr (Nr. A.I.7).

Hierzu enthält der PFB 1979 S. 253 folgende Feststellungen:

"Der Flughafen München, der dem allgemeinen Verkehr gewidmet ist (§ 38 Abs. 1 LuftVZO), muß nicht nur

für den Linien- und Charterverkehr, sondern im Rahmen seiner Betriebspflicht (§ 45 Abs. 1 LuftVZO) dem gesamten Luftverkehr zur Verfügung stehen und daher den gesamten IFR- und VFR-Verkehr abwickeln." Weiter heißt es auf S. 270: "Die Allgemeine Luftfahrt ist ein Teil des Luftverkehrs... Mit Ausnahme der Nachtflugbeschränkungen gilt diese Betriebspflicht unabhängig von der Art und Größe des Flugzeugs, des Zweckes des Fluges oder seines Zeitpunktes."

b) Die bauliche Zwischennutzung des Passagierabfertigungsbereichs (PA Ost) und der zugehörigen Vorfeldfläche für Zwecke der AL soll gemäß ÄPFB 1984, S. 131 bis zu der endgültigen Inanspruchnahme der PA durch den Linien- und Charterverkehr gelten. Die Endnutzung des entsprechenden Teils der PA für den Linien- und Charterverkehr wurde ausdrücklich aufrechterhalten (ÄPFB 1984 S. 132 unten). Für den Fall der Beendigung der Zwischennutzung AL wegen Inanspruchnahme der Baufläche für die Endnutzung wurde als eventuelle Ausweich- und Erweiterungsfläche für die AL das Gelände im süd-östlichen Eck des Zentralbereichs in Betracht gezogen (siehe ÄPFB 1984 S. 133).

c) Im ÄPFB 1984 (S. 84 und S. 85) ging die Planfeststellungsbehörde davon aus, daß die in Riem stationierten Flugzeuge auf den neuen Flughafen verlagert werden würden.

Das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr hat mit Ergänzungsbescheid vom 29.07.1982 (Az.: 8411b-VII/6-28969) verfügt, daß die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrsflughafens Mün-

chen-Riem 3 Monate nach dem Tag der Gestattung der Betriebsaufnahme auf dem neuen Flughafen München unwirksam werde.

Am Flughafen München-Riem haben mehrere Flugschulen ihren Sitz. Für die Allgemeine Luftfahrt stehen insgesamt ca. 140 Abstellpositionen in der Halle und im Freien zur Verfügung, wovon etwa 100 regelmäßig belegt sind und die anderen saisonal unterschiedlich stark frequentiert werden. Die Anzahl der größeren Flugzeuge (IFR über 2 t) beläuft sich auf ca. 55, diejenige der Kleinflieger auf ca. 85. Im Jahr 1987 - also vor der Flugplankoordinierungspflicht (vgl. hierzu: BVerwG DBVl 89, 1097) - wies der Verkehrsbericht der FMG für den Sektor AL ca. 51.000 Flugbewegungen aus. Im Jahr 1989 hatte die AL einen Umfang von ca. 45.000 Flugbewegungen, die sich jeweils zur Hälfte auf den VFR- und den IFR-Verkehr verteilten.

- d) Der Regionalplan München (Stand November 1988) enthält unter Nr. B IX.5.2 bezüglich der Allgemeinen Luftfahrt folgende Bestimmung:

"Der gesamte Flugbetrieb in München-Riem und die zivile Mitbenutzung des Flugplatzes in Neubiberg sollen mit Inbetriebnahme des neuen Verkehrsflughafens München eingestellt werden." (Siehe S. 57). Die Begründung (s. S. 176) lautet: "Da der neue Verkehrsflughafen München schon nach Inbetriebnahme der 1. Baustufe auch der Allgemeinen Luftfahrt zur Verfügung steht, kann dann der gesamte Flugbetrieb in München-Riem und die zivile Mitbenutzung des Flugplatzes Neubiberg eingestellt werden."

e) Mit Schreiben vom 21.08.1989 und 19.10.1989 hat die FMG beim Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr einen Antrag nach § 45 Abs. 1 Satz 3 LuftVZO auf Befreiung von der Betriebspflicht hinsichtlich der VFR-Flugzeuge sowie der IFR-Flugzeuge mit weniger als 2 t Höchstgewicht gestellt Az.: 8421-VII/6d-27497). Hierüber ist noch nicht entschieden. Die FMG hat in der dortigen Antragsbegründung unter Hinweis auf den starken Anstieg des Luftverkehrsaufkommens in den letzten Jahren und den prognostizierten weiteren Anstieg Kapazitäts- und Sicherheitsbedenken gegen die Beibehaltung der Vermischung von Instrumentenflug- und Sichtflugverkehr am neuen Flughafen geltend gemacht. Es läge im Interesse der Allgemeinheit, der Bewältigung des zu erwartenden hohen Passagieraufkommens, also den Großflugzeugen den Vorrang vor den kleinen privaten Sportflugzeugen einzuräumen und dadurch einen homogenen Verkehrsfluß zu gewährleisten. Die Betriebspflicht hinsichtlich des IFR-Anteils der Allgemeinen Luftfahrt (über 2 t) werde die FMG erfüllen, da die betreffenden Flugzeuge keinen Störfaktor im Flughafenbetrieb bilden. Sie würden ebenso wie die Großflugzeuge die von der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) festgesetzten An- und Abflugrouten benutzen und hätten im allgemeinen die gleiche Start- und Landegeschwindigkeit wie diese.

III. Anträge

1. Die FMG hat mit Schreiben vom 02.08., 29.08., 20.10., 27.10., 14.11., 17.11., 15.12.1988, 30.01., 01.02.,

09.02., 21.02., 18.08., 11.10.1989, 31.01., 14.02.,
19.02., 26.02., 06.03., 27.03., 29.03., 06.04.,
10.04.1990 und 17.05.1990 insbesondere folgende Planän-
derungen beantragt und begründet:

- Aufhebung der Zwischennutzung AL
- Aufhebung der Zweckbestimmung Vorfeld AL
- Ausweisung eines neuen AL-Bereichs
- Verschiebung der Flughafengrenze und der Flughafen-
ringstraße um 300 m nach Osten
- wasserrechtliche Gestattungen für Tiefbauten und für
Niederschlagswasser
- Änderung der Straßenwidmung im Bereich des Flughafen-
zubringers Ost
- ökologische Maßnahmen
- sofortige Vollziehung

2. Planänderungen bei den Bau- und Betriebsflächen

2.1 Ursprüngliche Änderungsplanung

Die FMG beantragte mit Schreiben vom 02.08.1988 haupt-
sächlich die Aufhebung des durch die planerische Fest-
setzung "Zwischennutzung AL" ausgewiesenen Baurechts
und die Ausweisung eines neuen AL-Geländes von ca. 1 km
x 0,3 km Größe auf der Ostseite der Überleitung Süd-Nord
sowie die sich hieraus ergebende Verschiebung der Flug-
hafengrenze um 300 m nach Osten. Die Tekturpläne sahen
für den neuen AL-Bereich von Norden nach Süden folgende
Grobauaufteilung vor: Ein Drittel des Geländes für die In-
strumentenflieger, ein Drittel für das Terminal AL, Kfz-
Parkplätze, Vorfeld, Tankstelle und Hubschrauberbereich,

und ein Drittel für Sichtflieger (Unterstellboxen und Reserveflächen für VFR-Maschinen). Der neue AL-Bereich sollte nach Süden und Norden mittels Querrollspangen unmittelbar an die Rollbahnsysteme angeschlossen werden. Die gesamte Erweiterungsfläche wurde mit ca. 36 ha beziffert.

2.2 Neue Änderungsplanung

Mit Schreiben vom 30.01.1989 (Tekturantrag) und vom 18.08.1989 (Tekturpläne) hat die FMG ihren Änderungsantrag zu Lasten des Sichtfluganteils eingeschränkt. Gemäß den neuen Tekturplänen vom 10.05.1989, die diesem Beschluß zugrundeliegen, soll das Gelände, das bisher für die Unterbringung von VFR-Flugzeugen vorgesehen war (südliches Drittel mit ca. 11 ha) nun nicht mehr als Bau- oder Betriebsfläche ausgewiesen werden. Die neuen Tekturpläne sehen vor allem folgendes vor:

- Die im Bereich "AL" geplante Baumasse wird von 0,55 Mio m³ nach der ursprünglichen Änderungsplanung auf 0,45 Mio m³ nach der neuen Änderungsplanung reduziert.
- Die in den ursprünglichen Tekturplänen enthaltenen Querrollspangen Süd und Nord entfallen. Damit wurde die unmittelbare Anbindung an die Rollbahnen des S/L-Bahnensystems aufgegeben. Der Anschluß der AL soll nunmehr mittels Rollwegverbindungen in östliche Richtung über das Vorfeld Ost und dessen Rollwege erfolgen.
- Der neue Lageplan Allgemeine Luftfahrt enthält folgende Funktionsbereiche:

Unterstell- und Wartungshalle für IFR-Flugzeuge über 2 t (200 m lang, 50 m breit, 15 m hoch), Wetterdienststation, Abfertigungsgebäude, Kfz-Parkplatz, Flugzeugabstellplätze, Flugbetriebstankstelle, Hubschrauberhalle, Hubschrauberlandeplatz- und Abstellpositionen, Rollkorridore, Grünflächen, Erweiterungsflächen.

Der Grad der Bodenversiegelung wird im Endausbau bei ca. 70 % liegen (18 ha von 25,5 ha). Die zulässige Gebäudehöhe wird maximal 15 m betragen. Diese Höhe bezieht sich auf die Flugzeughalle. Das Abfertigungsgebäude und die Hubschrauberhalle werden mit 10 m bzw. 7 m Höhe darunterliegen.

3. Tiefbau

Folgende tiefliegende Bauwerke mit Grundwasserberührung sind geplant:

- Abfertigungsgebäude AL
- Waschwasserbehälter
- 3 Regenüberläufe
- erweitertes Regenklärbecken Nord (außerhalb des AL-Geländes)
- Abwasserkanalstränge für Regenwasser, Mischwasser, enteisungsmittelhaltiges Wasser, benzinbelastetes Wasser (RW, MW, EW, BW)
- Flugkraftstoffbehälter.

Bei diesen Bauwerken wird eine vorübergehende lokale Absenkung des Grundwassers während der Bauzeit erforderlich sein (Bauwasserhaltung). Die Bauwerkstiefen (UK bezogen auf das Niveau des befestigten Geländes) wer-

den zwischen - 2,5 m und - 7 m differieren (letzteres im Bereich des Regenklärbeckens Nord). Die Absenktiefen werden je nach Bauwerk zwischen 0,2 m und 2,5 m betragen (bezogen auf den mittleren Grundwasserstand SZW). Die maximale Absenktiefe von 2,5 m wird beim Regenklärbecken Nord und beim Flugkraftstoffbehälter (südlich des Abfertigungsgebäudes AL) auftreten. Das zu Tage gelangende Grundwasser soll in der Nähe der jeweiligen Baustelle wieder in den Untergrund versickert werden. Gemäß den Berechnungen des von der FMG beauftragten Sachverständigen Dr. Blasy werden sich die effektiven Reichweiten der diversen Bauwasserhaltungen größtenteils auf das Flughafengelände beschränken. Hinsichtlich der am Ostrand gelegenen tiefgründenden Bauwerke MW-Kanal und Flugkraftstoffbehälter wird der Einflußbereich der vorübergehenden Absenkung ca. 100 m weit über die neue Ostgrenze des Flughafenzentralbereichs hinausragen. Der vom Sachverständigen definierte Einflußbereich umfaßt das Gebiet, in dem die (nach außen hin abflachende) Absenkung mehr als 0,1 m ausmacht. Der dauernde Aufstau des Grundwassers durch die tiefliegenden bzw. tiefgründenden Bauwerke wird nach den Berechnungen des Sachverständigen Dr. Blasy in den ungünstigsten Fällen (RW-Kanal und Regenklärbecken Nord) maximal 0,4 cm bzw. 1,8 cm betragen.

4. Die FMG hat die Planerläuterungen mit Schreiben vom 20.02.1990 und 27.03.1990 dahingehend ergänzt, daß

- die Leichtstoffabscheidung im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt analog zur Auflage in Nr. A.III.1.6 des 6. ÄPFB mit einer Koaleszenzstufe ausgerüstet wird;

- die Straßeneinmündungen im Bereich des Abfertigungsgebäudes AL als Schleppkurven nach EAE 85 ausgestaltet werden.

5. Begründung

Die FMG hat den von ihr geltend gemachten Bedarf an zusätzlichem Flughafengelände wie folgt begründet:
Auf der Ostseite des Zentralbereichs sollte Mitte der 90er Jahre das Terminal Ost für die Passagierluftfahrt entstehen, sodaß das betreffende Gelände für die bisher vorgesehene Zwischennutzung AL nicht mehr zur Verfügung stehe. Eine Ausweichmöglichkeit an den Rand des Vorfeldes Ost auf der Westseite der Überleitung Süd-Nord sei nicht vorhanden, sodaß es der Inanspruchnahme von neuem Gelände bedürfe. Das in Bau befindliche Terminal West sei auf 12 Mio bis maximal 14 Mio Passagiere p.a. ausgelegt, seine Kapazität bei einer prognostizierten Passagierzahl von über 16 Mio im Jahr 2000 also etwa im Jahr 1996/1997 erschöpft. Der bisher für das Terminal Ost ausgewiesene Bereich müsse anderweitig genutzt werden, was eine Verschiebung des Terminal Ost um ca. 250 m zur Folge hätte.

Die Kapazität der Westseite des Zentralbereichs sei nicht nur durch die Gebäudegröße, sondern auch durch die Zahl der Vorfeldpositionen limitiert. Vorgesehen seien 48 Flugzeugabstellpositionen unterschiedlicher Größe. In Riem gebe es 42, allerdings zum Teil kleinere Positionen für ein Jahresaufkommen von ca. 10,5 Mio Passagieren. Die ursprünglich geplante neutrale Zone zwischen den Terminals sei bereits durch das Zentralgebäude, die Parkhäuser (ca. 9.000 Parkplätze) für das Terminal West

und das Mietwagencenter (1.500 Parkplätze) ausgefüllt. In München-Riem seien heute schon über 1.000 Mietwagen stationiert. Hinsichtlich der Zahl der Parkplätze orientiere man sich an dem international üblichen Standard von 1.000 Parkplätzen auf 1 Mio Passagiere p.a. Die Ausstattung am neuen Flughafen entspreche in etwa den Gegebenheiten in Frankfurt und Zürich. Hierbei habe man der Planung bereits einen mit ca. 40 % hoch angesetzten Anteil von Benutzern öffentlicher Nahverkehrsmittel zugrunde gelegt. Die ursprüngliche Annahme, daß ca. 10.000 Parkplätze für 20 Mio Passagiere PA ausreichen würde, werde dem heutigen Pkw-Verkehr nicht mehr gerecht. Die Zone zwischen den Terminals solle die ca. 10.000 Parkplätze für das Terminal Ost, die Hotels, ein eigenes Verwaltungsgebäude für den angemeldeten Bürobedarf der Luftfahrtunternehmen (ca. 30.000 m² Nutzfläche), Personalparkplätze, zusätzliche Restaurationsbetriebe mit Konferenzräumen, Erschließungsstraßen und Grünflächen aufnehmen. Außerdem müßte aus verkehrspolitischen Gründen ein späterer Anschluß des Flughafens an das Intercity-Fernbahnnetz eingeplant werden; dies bedinge eine Verlängerung der Bahnsteige um mindestens 200 m nach Osten und den Ausbau der zugehörigen Bahnhofsanlagen. Das noch im Jahr 1984 verfolgte Konzept einer beschränkten modularen Entwicklung des Terminal Ost von der Mitte aus (Flughafenachse) bis zum südlichen Rand des Vorfelds sei überholt. Im Hinblick auf das - nach 1984 - prognostizierte hohe Luftverkehrsaufkommen mit weiterhin steigender Tendenz und wegen der bedeutenden Drehkreuzfunktion des neuen Flughafens werde man künftig einem erheblich stärkeren Umsteigerverkehr funktional Rechnung tragen müssen. Der Umsteigerverkehr werde sich im PA-Ber-

reich hauptsächlich durch Passagierbewegungen zwischen den beiden Terminals abspielen. Es sei deshalb betriebstechnisch angezeigt, das Terminal so zu konzipieren, daß der am Terminal West ankommende, umsteigende Passagier im anderen Terminal an einen zentralen Abfertigungspunkt für den Weiterflug gelangt. Mittlerweile plane man das Terminal Ost als zentral organisiertes Gebäude mit einer Bahnhofsanlage in der Mitte. Vorgesehen seien eine Zweiebenen-Abfertigung getrennt nach Ankunft und Abflug, die Konzentration der Abfertigungseinrichtungen im Mittelbereich mit zentralem Check-in und zentraler Gepäckausgabe. Dies bedinge eine konzentrierte Anordnung des landseitigen Vorfahrtsbereichs (ca. 400 m Länge). An das kompakte Zentralgebäude sollen sich luftseitig schmälere Gebäudestangen (piers) zur Unterbringung der Warteräume und Flugsteige anschließen. Das neue Terminalkonzept, das vor allem den Eisenbahnanschluß und eine direkte, unkomplizierte Verbindung zwischen den beiden Terminals bezwecke, bedinge eine mittige Gebäudeanordnung auf der Flughafenachse, sodaß der ursprünglich geplante 2-stufige Ausbau mit einer südlichen Abfertigungsspange als erstem Abschnitt überholt sei. Die Planungskapazität des Terminals Ost sei vorläufig auf 6 - 8 Mio Passagiere p.a. konzipiert. Falls die Verschiebung des Terminal Ost gemäß dem neuen Konzept zustandekäme, würde es auf gleicher Höhe mit den bereits planfestgestellten Terminal für Sicherheitsgefährdete Flüge (SGF) liegen. Die PA-Bereiche mitsamt der dazwischenliegenden, vergrößerten neutralen Zone hätten demnach eine Ost-West-Ausdehnung von 600 statt bisher 350 m. Dies hätte eine Reduzierung der Vorfeldbreite auf 450 m zur Folge. Das Vorfeld West weise demgegenüber eine Breite von ca. 550 m auf.

Der Größenvergleich zeige, daß bei einer Verschiebung des Standorts des Terminal Ost die gesamte Fläche bis hin zur Überleitung Süd-Nord benötigt werde und für die Unterbringung der Anlagen der AL dort kein Platz mehr vorhanden wäre. Die provisorische Errichtung von Abfertigungsanlagen der AL im Bereich "Zwischennutzung" komme nicht in Betracht, da das betreffende Gelände ab 1993 als Baufläche für Zwecke der Hauptluftfahrt benötigt werde, so daß irgendwelche Einrichtungen der AL ggf. schon kurz nach ihrer Realisierung wieder beseitigt werden müßten.

Die FMG hat außerdem geltend gemacht, daß auch im Fall der Beibehaltung des in PFB 1979 für das Terminal Ost ausgewiesenen Bereichs die Anlagen der Allgemeinen Luftfahrt nicht innerhalb des bisherigen Flughafenglän- des westlich der Überleitung Süd-Nord untergebracht werden könnten. Wenn man die gleiche Vorfeldbreite wie auf der Westseite (Terminal 1) annehmen würde, so würde die entsprechende Fläche bis einschließlich der äußeren Querrollspange reichen. Die restliche Fläche zwischen Querrollspange und Überleitung wäre weder vom Zuschnitt noch von der Größe her für die Aufnahme der AL-Anlagen geeignet.

- IV. Verfahrensablauf
- 1. Anhörungsverfahren
- 1.1 Die Beteiligung der Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Änderungsvorhaben berührt ist, erfolgte durch Schreiben vom 25.08.1988 und vom 05.09.1989.

Beteiligt wurden:

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

Bayer. Landesamt für Umweltschutz
Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft
Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
Bayer. Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz
Bayer. Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau

Flurbereinigungsdirektion München
Landratsamt Erding
Gewerbeaufsichtsamt München-Land
Amt für Landwirtschaft Erding
Wasserwirtschaftsamt Freising
Straßenbauamt München

Deutsche Bundesbahn
Deutsche Lufthansa
Abwasserzweckverband Erdinger Moos
Zweckverband Wasserversorgung Moosrain.

1.2 Außerdem wurden folgende Gebietskörperschaften, auf deren Gebiet das Änderungsvorhaben verwirklicht werden

soll, am Verfahren beteiligt:

Gemeinde Oberding.

Landkreis Erding

1.3 Nach § 29 BNatSchG, Art. 42 BayNatSchG wurden angehört:

Bund Naturschutz in Bayern

Landesbund für Vogelschutz

Landesjagdverband Bayern

1.4 Hinsichtlich der ökologischen Ersatzmaßnahmen wurden zusätzlich noch beteiligt:

Landratsamt Freising als untere Naturschutzbehörde

Amt für Landwirtschaft Moosburg

1.5 Der Bund Naturschutz wurde außerdem in seiner Eigenschaft als Eigentümer eines in der ehemaligen Vorbehaltsfläche Ost gelegenen Grundstücks beteiligt. Zeitweise wurden beteiligt die in München-Riem ansässigen Flugschulen und Luftbildfirmen und der am Flugplatz Neubiberg ansässige Fliegerclub München e.V. (Frühjahr/Sommer 1989).

2. Einwendungen und Bedenken

Einwendungen gegen die Planänderung haben der Landkreis Erding, die Gemeinde Oberding, das Amt für Landwirtschaft Erding und die Naturschutzverbände erhoben. Die Beteiligten haben sich gegen eine Ausweitung des Flughafengeländes und die damit verbundene zusätzliche Bodenversiegelung ausgesprochen. Im übrigen haben die Beteiligten noch hilfsweise gefordert, der FMG zumindest angemessene ökologische Ersatzmaßnahmen aufzuerle-

gen, falls dem Änderungsantrag doch stattgegeben werden würde.

Die Gemeinde Oberding hat insbesondere geltend gemacht, daß "durch die Verschiebung der Allgemeinen Luftfahrt nach Osten der Weg für die Errichtung des Terminals Ost... freigemacht werden soll" und daß die Erweiterung des Flughafens zu mehr Flugbewegungen, mehr Fluglärm und mehr Flugzeugabgasen führe, wodurch vor allem die Einwohner von Schwaig einer erhöhten Immissionsbelastung ausgesetzt seien. Der Landkreis Erding hat gefordert, daß für die Allgemeine Luftfahrt ein ganz anderer Standort gesucht werde. Der Bund Naturschutz hat sich dafür eingesetzt, daß ein etwaiger ökologischer Ausgleich in Form eines zusammenhängenden Wiesenbrütergebiets vorgenommen werden sollte. Der Landesbund für Vogelschutz hat sich dafür eingesetzt, daß für die versiegelten Flächen ein ökologischer Flächenausgleich im Verhältnis 1:1 geschaffen werden sollte.

3. Über die Einwendungen fand am 10.04.1990 im Landratsamt Erding ein Erörterungstermin statt, von dem die betreffenden Behörden und Stellen rechtzeitig vorher schriftlich benachrichtigt worden waren. Hierbei wurden alle aufgeworfenen Fragen eingehend und kontrovers erörtert (siehe Niederschrift vom 10.05.1990). Bei den grundsätzlichen Problemen kam keine Einigung zustande.
4. Gutachtliche Ermittlungsgrundlagen
 - 4.1 Die FMG hat zur Stützung ihres Antrags im Laufe des Verfahrens folgende Sachverständigenäußerungen vorgelegt:

- Prof. Dr. Wolf, aktualisierte Analyse und Prognose des Luftverkehrsaufkommens für den Flughafen München bis zum Jahr 2000, Aachen Oktober 1986
- Büro Müller-BBM, Einfluß der Verlegung der Rollbahnen und Vorfelder für die Allgemeine Luftfahrt in das Gebiet östlich des Abfertigungsgebäudes Ost auf den "Bodenlärm" in der Umgebung des Flughafens, München November 1988
- Dr. Blasy, Berechnungen zum Wasserrechtsantrag Allgemeine Luftfahrt MUC 2, Eching a.A. März 1988.

4.2 Die Planfeststellungsbehörde hat zur Ermittlung des Sachverhalts folgende Sachverständigenäußerungen eingeholt:

- DLR (Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt), Luftverkehrsprognose für das Jahr 2000 (BMV-Projekt 90223/87: Liberalisierung im Europa-Luftverkehr), Köln März 1990
- Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft (LfW), Gutachten über die "Benutzung oberirdischer Gewässer durch Einleiten von Regen- und Mischwasser" im Planänderungsverfahren für die Verlegung der Anlagen der Allgemeinen Luftfahrt, München Dezember 1989
- Wasserwirtschaftsamt Freising, Gutachten über das Planänderungsverfahren Allgemeine Luftfahrt (Stand August 1989), Freising Januar 1990

C. Entscheidungsgründe

1. Verfahren

1.1 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. Aufgrund der Konzentrations- und Ersetzungswirkung der Planfeststellung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG ist die Regierung auch für straßenrechtliche und gewerberechtliche Entscheidungen zuständig. Baugenehmigungen hingegen werden von der Planfeststellung nicht umfaßt (s. § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG) und fallen demnach nicht in die Zuständigkeit der Regierung.

1.2 Nach § 8 LuftVG i.V.m. Art. 76 BayVwVfG bedarf es grundsätzlich eines neuen Planfeststellungsverfahrens, wenn der festgestellte Plan vor Fertigstellung des Vorhabens geändert werden soll.

Der Beschluß konnte im Wege des Änderungsplanfeststellungsverfahrens ergehen. Der Änderungsantrag der FMG betrifft einen klar umrissenen und deshalb einer gesonderten Betrachtung zugänglichen Funktionsbereich des Flughafens. Das Erweiterungsvorhaben stellt das bauliche und betriebliche Grundkonzept oder wesentliche Teil des übrigen Planungsinhalts nicht in Frage, sodaß das Verfahren nicht für das gesamte Vorhaben neu durchzuführen war. Insbesondere waren die Hauptprobleme der Flughafenplanung, wie Standortentscheidung, Notwendigkeit und Konfiguration nicht erneut aufgeworfen. Das Verfahren konnte deshalb auf die Untersuchung und Würdigung der Auswirkungen im Änderungsbereich unter Berücksichtigung

der Verflechtung mit der übrigen Planung beschränkt bleiben.

Das Planänderungsverfahren war entscheidungsreif. Dem Vorschlag des Landesbunds für Vogelschutz, die Entscheidung vorläufig zurückzustellen, konnte nicht gefolgt werde. Der Landesbund für Vogelschutz hat eine Petition nach Art. 115 BV an den Bayer. Landtag gerichtet, mit der u.a. eine Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens mit dem Ziel der Heraufsetzung der ökologischen Ersatz- und Ausgleichsflächen um ca. 1.000 ha gefordert wird. Hierüber hat der Landtag noch nicht befunden. Der vorliegende Beschluß konnte unbeschadet des Ergebnisses der Petition ergehen, da diese weder rechtlich noch sachlich vorgreiflich ist. Die spezifischen Auswirkungen des Änderungsvorhabens konnten unabhängig von der vom Landesbund für Vogelschutz aufgeworfenen Frage beurteilt werden.

Auch die Entscheidung des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr über den Antrag auf teilweise Befreiung von der Betriebspflicht ist nicht vorgreiflich. Dieser Antrag bezieht sich ausdrücklich nur auf einen Teil der AL. Die IFR-Flugzeuge über 2 t und die Hubschrauber bleiben hiervon unberührt. Die Vorhaltung eines entsprechenden Geländes samt Abfertigungsgebäude, Vorfeld, Serviceeinrichtungen, Hangars, Abstellpositionen und Rollwegen ist also bereits durch die AL als solche bedingt, wäre also durch ein Ausschluß der "Kleinflieger" nicht in Frage gestellt. Andererseits wären die genannten Anlagen auch für einen potentiellen VFR-Betrieb nutzbar, sodaß ggf. auch Kleinflugzeuge abgefertigt werden könnten.

- 1.3 Gestaltung und Durchführung des Planänderungsverfahrens erfolgten nach § 10 LuftVG i.V.m. Art. 73 ff BayVwVfG und Art. 84 BayWG.
- 1.3.1 Die Gutachten wurden nach Art. 72 Abs. 1 i.V.m. Art. 26 Abs. 1 BayVwVfG eingeholt.
Der Erörterungstermin wurde gemäß den Regeln des § 10 Abs. 5 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG durchgeführt.
Die Anhörung der Gebietskörperschaften, Behörden, Träger öffentlicher Belange und anerkannten Verbände erfolgte nach § 10 Abs. 2 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG.
- 1.3.2 Von einer öffentlichen Auslegung der Pläne hat die Planfeststellungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen aus Gründen der Verfahrensökonomie abgesehen, weil durch das Erweiterungsvorhaben Belange Dritter, insbesondere Lärmschutzinteressen der Bewohner des Flughafenumlands nicht neu, erstmalig oder stärker als bisher berührt werden (s. Art. 76, Art. 73 Abs. 3 und Abs. 8, Art. 72, Art. 40 BayVwVfG).
- 1.3.2.1 Eine erneute Würdigung des Fluglärms in seiner Gesamtheit war nach Sach- und Rechtslage nicht veranlaßt. Die Verlagerung der Anlagen der AL aus dem Vorfeld Ost heraus in das Gelände der ehemaligen Vorbehaltsfläche Ost bewirkt keine Kapazitätsausweitung der Passagierabfertigungsanlagen. Die beiden Terminalspangen nebst AL-Einrichtungen waren schon bisher planfestgestellt, und zusätzliche Abfertigungsgebäude (PA) sind nicht geplant. Die von der FMG mittelfristig angestrebte Verschiebung

des Terminal Ost soll der landseitigen Infrastruktur in der Zone zwischen den Terminals dienen. Der Umstand, daß die FMG zur Abfertigung des voraussichtlich weiter ansteigenden Fluggastaufkommens nach Mitte der 90er Jahre ein zweites Terminal (Ost) in Betrieb zu nehmen beabsichtigt, bedeutet demnach nicht, daß die Gemeinde Oberding deshalb von "verstärktem Fluglärm und Flugbewegungen" betroffen wäre. Hierbei ist kein Fluglärm zu erwarten, der nicht schon durch die luftrechtliche Genehmigung von 1974 und die Planfeststellung abgedeckt ist. Der Umfang von Flugbetrieb und Fluglärm ist in der Planfeststellung auf der Basis der praktischen Maximalkapazität des Zwei-Bahnensystems nach Maßgabe der 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie und insbesondere der - nach wie vor geltenden - Nachtflugregelung gewürdigt und zugelassen worden. Die Kapazität der östlichen Terminalsperre ist also beim Flugbetrieb und dessen Auswirkungen bereits berücksichtigt und planerisch bewältigt worden (§ 9 Abs. 2 LuftVG). Änderungen des zugelassenen Flugbetriebs sind weder beantragt, noch werden solche im diesem Beschluß von amtswegen zugelassen. Auch die spätere Errichtung des Terminal Ost würde somit nicht zur Erhöhung des durch die Planfeststellung bereits "zugelassenen" Fluglärms führen.

- 1.2.3.2 Die Lärmschutzinteressen der Bewohner des Flughafenumlands werden hinsichtlich des Bodenlärms durch die Verlagerung der Anlagen der AL nicht stärker als bisher berührt. Dies gilt insbesondere auch für die Einwohner der Ortschaft Schwaig. Diese Ortschaft liegt ca. 2,5 km vom neuen AL-Gelände entfernt, südöstlich des Kopfendes der S/L-Bahn 2. Gemäß der Stellungnahme des Bayer. Landes-

amts für Umweltschutz (LfU) führt die Verlegung der Anlagen der AL zu keiner nennenswerten Änderung der Lärmimmissionen in der Nachbarschaft des neuen Flughafens.

1.2.3.3 Auch die Belange von Kleinfliegern (insbesondere Flugschulen, Flugcharterunternehmen und Luftbildfirmen) werden durch die Planänderung nicht in einer rechtlich relevanten Qualität beeinträchtigt. Es steht fest, daß die FMG als Flughafenbetreiberin ihre Betriebspflicht in dem im luftrechtlichen Genehmigungsbescheid festgelegten Umfang auch mit der Änderungsplanung erfüllen kann. Die Betriebspflicht der FMG beschränkt sich darauf, den Flughafen als öffentliche Verkehrsanlage zum Starten und Landen mit den betriebsnotwendigen Manipulations- und Abfertigungseinrichtungen sowie überwiegend zum kurzfristigen Abstellen von Flugzeugen zur Verfügung zu stellen. Die potentiellen Nutzer der AL haben demnach ohnehin keinen Rechtsanspruch auf Einräumung eines Dauerabstellplatzes. Abgesehen davon wäre es ggf. möglich, auf der vorgesehenen Erweiterungsfläche für IFR-Flugzeuge auch noch Kleinflieger aus Riem aufzunehmen.

Das Änderungsvorhaben hält sich somit im Rahmen der derzeit festgeschriebenen Betriebspflicht. Nachteilige Auswirkungen, insbesondere auf gewerbliche Kleinflieger, die derzeit in München-Riem ansässig sind, bestehen nicht.

Auch die Interessen des am militärischen Flugplatz Neubiberg ansässigen Fliegerclubs München e.V. sind durch die Änderungsplanung nicht in einer rechtlich relevanten Qualität berührt, sodaß seine Beteiligung an diesem Verfahren nicht mehr veranlaßt war.

Im ÄPFB 1984, S. 84, ist zwar in Hinsicht auf Neubiberg von einem bezifferten Verlagerungspotential die Rede. Auch der Wunsch an einer potentiellen Verlagerung ist verständlich, weil die Nutzungsgestattung des Fliegerclubs in Neubiberg von der Bundeswehr als Eigentümerin bis zur Inbetriebnahme des neuen Flughafens befristet war und demgemäß auch die luftrechtliche Genehmigung des Luftamtes Südbayern nur bis zu diesem Zeitpunkt gilt (vgl. Bescheid vom 05.05.1986). Auch der Regionalplan München geht von der Annahme aus, daß mit der Eröffnung des neuen Flughafens eine Transfermöglichkeit für die Sichtflieger aus Neubiberg bestehen würde.

Daraus kann jedoch kein planerisches Junctim und somit keine rechtlich geschützte Position des Fliegerclubs auf einen Transfer zum neuen Flughafen hergeleitet werden. Genehmigung und Planfeststellung des neuen Flughafens gehen in ihrer Planrechtfertigung nur von einer Ersatzfunktion für den aufzulassenden Flughafen München-Riem aus und lassen den Flugplatz Neubiberg, seine Nutzer und die Rechtsgestaltungen für eine zukünftige Nutzung dieses Flugplatzes rechtlich unberührt. Auch die einschlägigen Aussagen im Regionalplan können daran nichts ändern; sie richten sich an öffentliche Planungsträger, bezwecken aber nicht den Schutz bestimmter Personen und verschaffen somit einzelnen juristischen oder natürlichen Personen keine Rechtsansprüche. Es spricht auch nichts dafür, daß der Regionalplan dem Fliegerclub eine Standort- oder eine Verlagerungsgarantie auf den neuen Flughafen München vermitteln wollte.

Im übrigen wäre eine potentielle Aufnahme von VFR-Flug-

zeugen im Rahmen der mit dieser Planfeststellung genehmigten Flughafengestaltung nicht von vornherein ausgeschlossen. Starts- und Landungen auf den S/L-Bahnen sind dadurch nicht berührt, für Zwischenaufenthalte reichen die planfestgestellte Gesamtanlage wie auch die nunmehr festgestellten Einrichtungen für die AL aus. Notfalls ließen sich zusätzlich noch etliche Behelfsabstellpositionen auf dem Flughafengelände bereitstellen.

- 1.2.3.4 Auch grundstücksbezogene Belange Dritter werden durch die Flughafenerweiterung nicht berührt, so daß ebenfalls insoweit keine Betroffenen vorhanden sind. Das neue AL-Gelände, das im Grunderwerbsplan C 1-03a Tektur ausgewiesen ist, steht zur Gänze im Eigentum der FMG. Das gleiche gilt für den Gesamtbereich der sog. ehemaligen Vorbehaltsfläche Ost mit Ausnahme des Grundstücks Fl.Nr. 6094/88 der Gemarkung Oberding, das ca. 400 m südöstlich des neuen AL-Bereichs in der Nähe des Flughafenzauns liegt und das dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. gehört. Dieses Grundstück ist mit einem Nießbrauch zugunsten der Eheleuten Heilmeier in Schwaig belastet. Die Ausübung des Nießbrauchs wurde mit notariellem Vertrag vom 18.08.1980 der FMG überlassen. Bezüglich der Eigentumsposition des Bundes Naturschutz wurde eine Betroffenheit nicht geltend gemacht und ist auch ansonsten nicht erkennbar.

Die (früheren) Pächter des AL-Geländes sind durch die Planänderung ebenfalls nicht in schutzwürdigen Belangen berührt. Abgesehen davon, daß die von vornherein befristeten Pachtverträge zwischen den Bauern und der FMG bereits im Herbst 1989 ausgelaufen waren, konnte ein

Vertrauenstatbestand auch schon deshalb nicht entstehen, weil der Vertragstext einen ausdrücklichen Vorbehalt einer vorrangigen flughafeneigenen Geländenutzung enthielt.

Von den Reichweiten der Bauwasserhaltungsmaßnahmen werden Fremdgrundstücke nicht berührt.

- 1.4 Für die Flugzeugtankstelle (Kraftstoffbehälter zu 100 m³ nebst Betankungsanlage für Flug-Otto-Motorenkraftstoff Aviation-gasoline 100 LL) enthält der vorliegende Beschluß die Feststellung der städtebaulichen sowie planungsrechtlichen Zulässigkeit und die für die Errichtung der tiefgründenden Bauwerksteile erforderlichen wasserrechtlichen Gestattungen. 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 späteren Ausführungsplanung nach den Vorschriften über wassergefährdende Stoffe (§ 19 g, § 19 h WHG i.V.m. Anlagen- und Fachbetriebsverordnung -VAWSF-) und über brennbare Flüssigkeiten (§ 26 GeWO i.V.m. § 9 VbF) kann gemäß Art. 73 Abs. 3 Halbsatz 1 BayVwVfG einem gesonderten Zulassungsverfahren vorbehalten bleiben. Die abschließende Entscheidung wird zu gegebener Zeit mittels Ergänzungsbescheid separat ergehen können, da die Prüfung und Festlegung der fachtechnischen Details gemäß der Erkenntnis von Wasserwirtschaftsamt und Gewerbeaufsichtsamt keine erheblichen Probleme aufwerfen wird. Gemäß Art. 74 Abs. 3 Halbsatz 2 BayVwVfG ist die FMG als Vorhabensträgerin verpflichtet, die Konstruktions- und Ausführungspläne rechtzeitig vorzulegen. Ge-

mäß der in Nr. A.V zitierten Regelung beträgt die Mindestfrist 3 Monate vor Bauausführung. In dem gesonderten Zulassungsverfahren findet auch die Prüfung der bautechnischen Anforderungen statt, soweit eine solche Prüfung zwar erforderlich ist, die Vorschriften der Bayer. Bauordnung aber nicht eingreifen (s. Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayBO). Für Gebäude bleibt die Baugenehmigungspflicht unberührt (§ 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG). Gebäude bedürfen selbst dann einer Baugenehmigung, wenn ansonsten nur eine gewerberechtliche Anlagenerlaubnis erforderlich wäre. Wegen des bundesrechtlichen Vorrangs des § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG findet Art. 87 Abs. 1 Nr. 6 BayBO auf die luftrechtliche Planfeststellung keine Anwendung.

2. Materiellrechtliche Würdigung

Den Anträgen der FMG auf Erweiterung des Flughafens zur anderweitigen Platzierung der Anlagen der Allgemeinen Luftfahrt (AL) war stattzugeben, weil das planfeststellungsbedürftige Änderungs- und Erweiterungsvorhaben nach § 8 i.V.m. § 10 LuftVG zulässig ist.

Das Vorhaben ist nach den Zielsetzungen des Luftverkehrs gerechtfertigt, weil die Verlagerung der Anlagen der AL vernünftigerweise geboten ist, um dem künftigen Verkehrsbedürfnis der Passagierluftfahrt und auch den Belangen der AL gerecht zu werden. Unüberwindliche Planungsleitsätze stehen der Änderungsplanung nicht entgegen. Nach gehöriger Abwägung der von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander konnte der Änderungsplan festgestellt werden. Die Erschließung und Funktionsfähigkeit des

Flughafens ist sowohl hinsichtlich des AL-Bereichs als auch der Gesamtanlage gegeben. Nachteilige Auswirkungen werden, soweit möglich, durch die verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeglichen.

2.1 Planrechtfertigung

Die Änderungsplanung ist gerechtfertigt, weil für das Änderungs- und Erweiterungsvorhaben nach den vom Luftverkehrsgesetz allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist. Die bisherigen Ausweisungen für die Ostseite der Passagierabfertigung reichen nicht aus, um den gegenüber der Planfeststellung deutlich gestiegenen Bedürfnissen des Luftverkehrs im planfeststellungsrelevanten Zeitraum (Jahr 2000/2010) gerecht zu werden. Die "Zwischennutzung AL" war aufzuheben, da das betreffende Gelände bereits in wenigen Jahren für den eigentlichen Zweck, die Unterbringung von Anlagen der Passagierluftfahrt benötigt werden wird. Infolge des Umstandes, daß auf der Westseite der Überleitung Süd-Nord, also innerhalb des planfestgestellten Zentralbereichs keine adäquate Ersatzfläche für die AL mehr vorhanden ist, bedurfte es der Ausweisung des neuen Geländes jenseits der Überleitung.

2.1.1 Künftige Entwicklung des Luftverkehrs

Nach den jüngsten Entwicklungen des Luftverkehrs auf dem Flughafen München-Riem seit 1985 und den vorliegenden prognostischen Einschätzungen der weiteren Pas-

sagierluftjahr ist am neuen Flughafen München bis zum Jahr 2000 und 2010 mit einem gegenüber den ursprünglich Annahmen im ÄPFB 1984, die für die Ausweisung der Zwischennutzung AL maßgeblich waren, erheblich stärkeren Wachstum des Luftverkehrsaufkommens zu rechnen. Im ÄPFB 1984 S. 85 wurde für das Jahr 2000 ein Aufkommen von ca. 103.000 Flugbewegungen Linie und Charter mit ca. 11 Mio Passagieren prognostiziert. Ein größeres Luftverkehrsaufkommen wurde bereits im 6. ÄPFB vom 03.07.1989 (Südliches Bebauungsband) angenommen (150.000/15 Mio). Die aktuelle Verkehrsstatistik der FMG für das Jahr 1989 weist folgende Zahlen aus: 145.000 Flugbewegungen Linie und Charter mit ca. 10,5 Mio Passagieren. Die bisher eingetretene Verkehrsentwicklung belegt demnach, daß schon bei Betriebsaufnahme des neuen Flughafens mindestens das im ÄPFB 1984 für das Jahr 2000 prognostizierte Passagieraufkommen zu bewältigen sein dürfte.

Die Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. (Abteilung Verkehrsforschung in Köln) - DLR - prognostiziert in ihrem neuesten Luftverkehrsgutachten von 1990 für München eine weitere erhebliche Zunahme des Luftverkehrsaufkommens. Die DLR nimmt für das Jahr 2000 205.000 Flugbewegungen mit 16,6 Mio Fluggästen bei Linie und Charter an.

Außerdem prognostiziert die DLR ein stetiges Wachstum des Luftverkehrsaufkommens über das Jahr 2000 hinaus. Dies hält die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Entwicklungen und Erfahrungen der letzten Jahre für realistisch.

Für dieses hohe Flugbewegungsaufkommen wird nach der plausiblen Einschätzung der BFS eine ausreichende Luftraumkapazität vorhanden sein (siehe Schreiben vom 04.11.1988).

Die BFS hat darauf hingewiesen, daß im Raum Düsseldorf und Frankfurt schon heute eine entsprechende Verkehrsdichte bestehe und auch bewältigt werde. Außerdem seien auf nationaler und auf internationaler Ebene Maßnahmen zur verstärkten Koordinierung der Luftverkehrsströme mit dem Ziel der Erhöhung der Luftraumkapazität angelaufen.

2.1.2 Abfertigungskapazität des Terminal West

Ein Passagieraufkommen von 16,6 Mio p.a. läßt sich allein durch das zur Zeit in Bau befindliche Terminal West nicht abfertigen. Mit 12 Mio Passagieren p.a. wird das Terminal West ausgelastet sein. Die noch vertretbare Maximalbelastung liegt bei ca. 14 Mio. Im Hinblick darauf, daß die Prognosezahl 16,6 Mio nicht etwa erst zur Jahrtausendwende sprunghaft, sondern durch ein allmähliches Ansteigen erreicht werden wird, wird der Bau des Terminal Ost voraussichtlich schon Mitte der 90er Jahre erforderlich sein.

2.1.3 Aufhebung der Zwischennutzung

Aufgrund der schlüssigen Darlegungen der FMG zum neuen Planungs- und Entwicklungskonzept für das Terminal Ost geht die Regierung davon aus, daß eine dauerhafte Unterbringung der Anlagen der AL im Zentralbereich aus Platzgründen nicht möglich ist.

Das Bebauungskonzept für die Ostseite nach dem Planungsstand von 1984 sah vor, daß in der Mitte und dem nörd-

lichen Teil des PA-Bereichs Gebäude für die AL errichtet werden sollten und erst später südlich der Mitte eine neue Abfertigungsspanne für die Hauptluftfahrt gebaut werden sollte.

Dieses Konzept ist aber überholt. Im Hinblick darauf, daß die FMG das Terminal Ost nunmehr zweckmäßigerweise als zentralisiertes Gebäude mit einem Bahnhof in der Mitte plant, ließe sich die bisher geplante Anordnung der Gebäude nicht mehr realisieren. Bei einer projektierten Länge von über 600 m wird durch das Terminal Ost die Mitte beiderseits der Flughafenachse und der gesamte südliche Bereich belegt sein. Das nördliche Ende ist bereits durch das planfestgestellte SGF-Terminal belegt.

Wie sich bereits aus den Begriffen "Zwischennutzung" und "Endnutzung" im ÄPFB 1984 S. 132 ergibt, gebührt dort dem Passagierbetrieb der planerische und betriebliche Vorrang vor den "Kleinfliegern".

Abgesehen davon, daß die Bauflächen für die AL also schon infolge der von der FMG angestrebten Zentralkonzeption anders plaziert werden müßten, würde auch der von der FMG glaubhaft gemachte Flächenmehrbedarf in der zentralen Zone der Aufrechterhaltung der Zwischennutzung grundsätzlich entgegenstehen. Die in der zentralen Zone ausgewiesenen Parkhäuser, die nach dem ursprünglichen Konzept beiden Terminalspannen dienen sollten, werden nunmehr allein schon für die ländseitige Erschließung des Terminal West benötigt (siehe 2. ÄPFB). Für das künftige Terminal Ost werden also zusätzliche Parkhausbereiche erforderlich sein. Im Hinblick darauf, daß die Parkhäuser für Fluggäste sowie die Personalparkplätze von allen zentralen Einrichtungen den meisten Platz be-

nötigen, sind die übrigen Gebäude wie z.B. Hotels und Bürozentrum von untergeordneter Bedeutung und sind deshalb nicht ursächlich für die Verschiebung der Abfertigungsspanne.

2.1.4 Erweiterung

Im Hinblick darauf, daß einerseits eine dauerhafte Unterbringung der Anlagen der AL innerhalb der bisherigen Flughafengrenze nicht möglich ist, andererseits aber die AL nach der Zweckbestimmung des neuen Flughafens mit abgewickelt werden soll, ist es geboten, ein neues Gelände auszuweisen und dadurch die Verschiebung der Anlagen zu ermöglichen.

Wolf nimmt in seinem Gutachten (s. S. 91) für die AL eine Steigerungsrate von ca. 50 % von 1985 bis zum Jahr 2000 an. Die Regierung geht wie bisher (s. ÄPFB 1984 S. 85) davon aus, daß das Verkehrsvolumen der Allgemeinen Luftfahrt im genannten Zeitraum eine leicht steigende Tendenz aufweisen wird. Jedenfalls ist dieser Teil der Luftfahrt nicht im Schwinden begriffen und bedarf deshalb auch künftig entsprechender Verkehrseinrichtungen.

2.2 Belange und Abwägung

2.2.1 Raumordnung und Landesplanung

Das Änderungsvorhaben ist aus landesplanerischer Sicht unbedenklich. Es ist zwar flächenrelevant, aber nicht überörtlich raumbedeutsam, da keine erheblichen Auswir-

kungen auf die Umwelt außerhalb des Flughafens zu erwarten sind. Die Durchführung einer gesonderten landesplanerischen Überprüfung (Raumordnungsverfahren oder landesplanerische Abstimmung auf andere Weise) war deshalb nicht erforderlich.

2.2.2 Luftverkehr

Das öffentliche Interesse an der ordnungsgemäßen Abwicklung des Luftverkehrs im allgemeinen und an der Funktionsfähigkeit des neuen Verkehrsflughafens im besonderen (siehe 6. ÄPFB, S. 32 und PFB 1979, S. 201) erfordert die Aufhebung der bisherigen Zwischennutzung AL. Wie im vorhergehenden Abschnitt Nr. 2.1.3 näher dargelegt wurde, benötigt die FMG nach dem neuen, sinnvollen Konzept für die zukünftige Planung des östlichen Passagierabfertigungsbereichs samt Vorfeld auf mittlere Sicht die gesamten Flächen der Ostseite bis hin zur Überleitung Süd-Nord für die Abwicklung der Passagierluftfahrt, um dem voraussichtlich weiter ansteigenden Verkehrsaufkommen gerecht werden zu können.

Auch an der Ausweisung eines neuen AL-Geländes besteht nach wie vor ein öffentliches Verkehrsinteresse (siehe oben Nr. B.II.2.a und C.2.1.4).

Das neue AL-Gelände besitzt einen bedarfsgerechten Umfang. Es weist mit 14,5 ha eine gegenüber dem Flughafen Riem um 2 ha größere Nettobetriebsfläche auf. Diese Mehrung ist angemessen. Die AL ist in Riem in äußerst beengten Verhältnissen untergebracht, sodaß der dortige Flächenumfang (12,5 ha), der keinerlei Erweiterung zuläßt, nicht als maßgeblich erachtet werden kann.

Die Ausweisung des neuen AL-Geländes ermöglicht es der

FMG, ihrer Betriebspflicht aus § 45 Abs. 1 LuftVZO nachzukommen. Sie ist aufgrund des Luftverkehrsgesetzes nicht nur zum Anlegen und Betreiben des Flughafens berechtigt, sondern auch zur Bereitstellung und Unterhaltung adäquater Einrichtungen verpflichtet (s. auch Nr. A.II.15 der luftrechtlichen Genehmigung).

Die Flächenausweisung wäre auch dann nicht als überzogen anzusehen, wenn das Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr dem Antrag der FMG auf teilweise Befreiung von der Betriebspflicht stattgäbe. In diesem Fall verbliebe eine Erweiterungsfläche von 5 ha. Eine solche Fläche liegt noch im Rahmen einer auf längere Sicht angelegten Erweiterungsmöglichkeit, die im Hinblick auf die - wenn auch langsame - Zunahme der AL ihre Berechtigung hat.

2.2.3 Städtebau

Die Erweiterungsplanung trägt dem Erfordernis einer geordneten städtebaulichen Entwicklung Rechnung. Das betreffende Gelände schließt sich an der West- und Nordseite an bereits planfestgestellte Flughafenanlagen (Entwässerungseinrichtungen) an und wird im übrigen von der Ringstraße Ost samt deren Straßenbegleitgrün begrenzt. Das neue AL-Gelände wird also nicht nur funktionell, sondern auch optisch in die Gesamtanlage eingebunden. Bei einer maximalen Höhe von 15 m werden die betreffenden Gebäude, die im Vergleich zu den Anlagen im Zentralbereich und im südlichen Bebauungsband ziemlich klein sind, im Gelände kaum hervortreten. Außerdem werden die Ränder des AL-Geländes mit Bäumen eingesäumt.

2.2.4 Natur und Landschaft

Die Erweiterung des Flughafens ist mit einer zusätzlichen Geländeinanspruchnahme von 25,5 ha verbunden. Davon werden im Endausbau ca. 18 ha überbaut oder sonstwie versiegelt sein. Die dadurch verursachten Veränderungen der Gestalt und Nutzung der betreffenden Grundflächen werden das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen. Das Erweiterungsvorhaben stellt deshalb einen Eingriff im Sinn von § 8 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG dar. Das betreffende, größtenteils für den Ackerbau genutzte Gelände, das weder unter Landschaftschutz steht noch Biotop enthält (s. ÄPFB 1984 S. 94), besitzt eine nicht unerhebliche ökologische Wertigkeit, da es immerhin einen Teil des Übergangsraums zwischen der Verkehrsanlage und dem Naturraum Erdinger Moos bildet.

Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG i.V.m. Art. 6 a Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG besteht bei Eingriffen aufgrund Planfeststellung die Verpflichtung des Verursachers, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen. Im vorliegenden Fall ist der Eingriff in Natur und Landschaft unvermeidbar, weil innerhalb des bisher ausgewiesenen Flughafengeländes für die als erforderlich zu erachtende Verlagerung der AL kein geeigneter Platz vorhanden ist und das Anlegen von Flugbetriebsflächen zwangsläufig die Versiegelung des Bodens zur Folge hat.

Eine planerisch vertretbare Alternative zur Inanspruchnahme von neuem Gelände ist nicht vorhanden.

Eine anderweitige Unterbringung der AL innerhalb des bisher planfestgestellten Flughafengeländes scheidet wegen Platzmangels aus. Dies gilt insbesondere für die im APFB 1984 erwogene Verschiebung der AL in das süd-östliche Eck des Zentralbereichs nahe der Überleitung Süd-Nord. Falls das künftige Terminal Ost im Anschluß an eine verbreiterte zentrale Zone auf Höhe des bereits in Bau befindlichen SGF-Terminals errichtet werden sollte, wofür vieles spricht, würde das Vorfeld bis an den Rand der Überleitung Süd-Nord reichen, sodaß dort kein Platz mehr für eine AL-Nutzung vorhanden wäre.

Eine weitere denkbare Möglichkeit wäre noch eine provisorische Zwischennutzung im Bereich zwischen der inneren Querrollspanne und der Überleitung Süd-Nord. Der anfängliche Betriebsumfang des Terminal Ost ließe allenfalls dann eine Unterbringung der AL auf engstem Raum zu, sofern man vorläufig auf die Anlegung der äußeren Querrollspanne verzichten und die Anzahl der Vorfeldpositionen der Passagierluftfahrt stark drosseln würde. Allerdings wäre auch dies keine tragfähige Planung, da das Vorfeld Ost in absehbarer Zeit vollständig von der Passagierluftfahrt belegt sein dürfte. Es erscheint der Regierung nicht sinnvoll, für ein von vornherein bedenkliches Provisorium erhebliche Investitionen zu erbringen, zumal dadurch die Inanspruchnahme neuen Geländes nur aufgeschoben aber nicht aufgehoben wäre.

Auch die vom Landkreis Erding vorgeschlagene Auslagerung der AL an einen anderen Ort kommt nicht in Betracht. Wie bereits im PFB 1979 S. 271 dargelegt wurde, gibt es in der näheren wie auch in der weiteren Umgebung der Landeshauptstadt München keine allgemein zugänglichen Flugplätze mit Instrumentenlandesystem, sodaß jedenfalls für

die Abwicklung des nach IFR fliegenden Teils der AL unabwendbarer Bedarf besteht. Bei dem Flugplatz Oberpfaffenhofen handelt es sich um einen privaten Sonderflughafen der Firma Dornier, der für den allgemeinen Flugbetrieb grundsätzlich nicht zur Verfügung steht. Die kontingentierte und befristete Aufnahme von 4.000 Flugbewegungen p.a. aus Riem gemäß Bescheid des Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 14.06.1989 stellt einen Ausnahmefall dar.

Für einen generellen Ausschluß der AL vom neuen Flughafen gibt es im übrigen keine planfeststellungsrechtliche Befugnis. Die Vorschrift des § 9 Abs. 2 LuftVG, die hier als Rechtsgrundlage allenfalls in Betracht käme, greift nicht ein, weil die Verschiebung der Anlagen der AL keine nachteiligen Auswirkungen auf die Bewohner des Flughafenumlands hat und deshalb auch keine zusätzlichen Schutzauflagen veranlaßt sind.

Der Eingriff in Natur und Landschaft kann im Zuge der Planung selbst nicht voll ausgeglichen werden. Dies wäre nach § 8 Abs. 2 Satz 4 BNatSchG i.V.m. Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG dann der Fall, wenn nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachteilige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Hier kann der Eingriff durch die Grünordnungsmaßnahmen innerhalb des Geländes nur teilweise ausgeglichen werden. Hinsichtlich der dauerhaften Überbauung und Versiegelung des Geländes scheidet eine Beendigung des Eingriffs schon begrifflich aus.

Der Umstand, daß sich der Eingriff nicht hinreichend ausgleichen läßt, führte hier nicht zur Unzulässigkeit

der Erweiterungsmaßnahme, weil die fachplanerischen Anforderungen des Luftverkehrs bei der Abwägung den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen (s. § 8 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 6 a Abs. 2 Bay-NatSchG). Bei der Abwägung wurde berücksichtigt, daß der Schutz von Natur und Umwelt von verfassungswegen (Art. 141 Abs. 1 BV) einen Belang von hohem Gewicht darstellt. Andererseits hat aber auch das öffentliche Interesse an der Funktionsfähigkeit des Verkehrsflughafens hohes Gewicht (s. Bundesverwaltungsgericht U. v. 26.07.1989, a.a.O. S. 27 - "Slot Riem").

Die Planfeststellungsbehörde mißt den Verkehrsinteressen der AL ebenfalls eine hohe Bedeutung zu. Mittels der Allgemeinen Luftfahrt wird ein erheblicher Teil des Geschäftsreiseverkehrs und der sonstigen gewerblichen Luftfahrt wie z.B. Taxiflüge unter 5,7 t abgewickelt. Die damit verbundenen Interessen unternehmerischer Art sind sowohl für den einzelnen Flugzeughalter und Luftfahrer als auch für das Wirtschaftsgeschehen im ganzen von Gewicht. Hinzu kommt, daß der IFR-Geschäftsreiseverkehr unter 5,7 t in besonderem Maß auf den "Landeplatz" München angewiesen ist. Der Umstand, daß sich die Geschäftsfliegerei schwerpunktmäßig auf die Region München als "Marktplatz" bezieht, ist offenkundig.

Demgegenüber war zu bedenken, daß das in Anspruch genommene Gelände ökologisch nicht ausgesprochen hochwertig ist und der verbleibende Freiraum zwischen der neuen Flughafengrenze und dem Gruselgraben mit seiner landschaftsprägenden Baumreihe immerhin noch 600 m beträgt.

Aufgrund dieser Erwägungen ist die Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller Umstände zur Auffassung ge-

langt, daß die Belange des Luftverkehrs im vorliegenden Fall höher zu bewerten sind als das Interesse an der unveränderten Erhaltung des in Anspruch genommenen Geländes.

Die Auferlegung der Ersatzmaßnahmen beruht auf § 8 Abs. 9 BNatSchG i.V.m. Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG. Im Bereich Isarauen (Plan Nr. Ö-05) sind 8 ha zur Erweiterung des Auwaldes und zur Ergänzung der dort von anderen Fachplanungsträgern (Bundesbahn, Autobahndirektion München) bereits angelegten oder vorgesehenen Biotopflächen eingeplant. Dort sollen zusätzliche auwaldartige Strukturen geschaffen werden. Am Abfanggraben Ost (Plan Nr. Ö-06) soll ein 5 ha großer extensiv genutzter Wiesenstreifen mit vernäßten Bereichen angelegt werden, wodurch gleichzeitig ein durchgehender Grünzug entlang des gesamten Abfanggrabens erreicht wird. Am Rand des schutzwürdigen Oberdinger Moores (Plan Nr. Ö-07) soll eine 5 ha große Pufferzone mit extensiv genutzten Wiesen und Büschen geschaffen werden.

Die betreffenden Flächen stehen im Eigentum der FMG und können kurzfristig aus der Verpachtung genommen und alsbald der ökologischen Aufwertung zugeführt werden. Hinsichtlich der Realisierung der nachfolgenden Ausführungspläne sind auch ansonsten keine Hindernisse ersichtlich. Dies gilt insbesondere für den Planbereich Ö-05, der durch die Bestockung mit Waldbäumen die stärkste Veränderung erfahren wird. Nach Mitteilung des Landratsamts Freising stehen die geplanten Maßnahmen in Einklang mit der dort geltenden Landschaftsschutzverordnung "Isartal".

Im Plan Ö-05 ist berücksichtigt, daß auf der Südseite

des Autobahnzubringers West möglicherweise eine neue Eisenbahngleisanlage gebaut werden wird (S 1-Verlängerung). Der Rand des ökologisch aufzuwertenden Geländes wurde gegenüber dem ursprünglichen Plan um 100 m nach Süden verlegt, damit gegebenenfalls kein neugeschaffenes Biotop zerstört oder beeinträchtigt werden würde. Die Gesamtfläche von 8 ha ist hiervon unberührt geblieben. Bei der Flächenbilanz wurde auch berücksichtigt, daß der südliche Randbereich des Ersatzgeländes hier nicht anrechenbar ist, da ein ca. 10 m breiter und ca. 400 m langer Streifen entlang des Grabens "Breiter Seiher" bereits als ökologische Ersatzfläche für die Bundesbahn (S 3) bestimmt ist.

Das Ersatzgelände im Planbereich Ö-05 ist in vollem Umfang zur ökologischen Aufwertung geeignet, da die nördlich vorbeiführende Autobahn über 130 m vom Rand des Ersatzgeländes entfernt ist.

Dem Begehren der Gemeinde Oberding, die ökologischen Ersatzflächen konzentriert am Ortsrand von Schwaig zu plazieren und dadurch eine Abschirmung zum Flughafen zu schaffen, vermochte die Regierung nicht zu entsprechen. Abgesehen davon, daß gerade der Flughafenrandbereich am Kopfende der südlichen S/L-Bahn bereits eine intensive Eingrünung aufweist, ließe sich nach dem Urteil der Naturschutzbehörden der ökologische Zweck der Ersatzmaßnahmen an der von der Gemeinde gewünschten Stelle nicht erreichen. Ein begrünter hoher Lärm- und Sichtschutzwand, wie er von der Gemeinde Oberding gefordert wird, könnte von vornherein nicht als ökologische Ersatzmaßnahme angesehen werden.

Die im vorliegenden Beschluß verlangten Maßnahmen stellen durch die Erweiterung vorhandener, ökologisch wert-

voller Strukturen und Landschaftsbestandteile einen äquivalenten Ersatz für die durch die Flughafenerweiterung eintretende zusätzliche Störung des Landschaftsraums dar. Die Schaffung einer "möglichst gleichartigen" Ersatzstruktur i.S.v. Art. 6 a Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG war hier nicht sinnvoll, da die betroffene Ackerfläche keine erneuerungswürdige Struktur aufweist.

Für die ökologische Bewertung des in Anspruch genommenen Geländes war der heutige und nicht etwa der ursprüngliche Zustand vor Beginn der Bauarbeiten für den Flughafen maßgebend. Dies folgt aus der Grundannahme, daß es sich hier um einen neuen Eingriff handelt, der zusätzliche ökologische Maßnahmen bedingt. Die Ackerfläche konnte deshalb nicht etwa als Teil einer früheren Wiesenbrüterfläche ("Große Mahdwiesen") in die Betrachtungen eingehen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird durch die in Nr. A.II.2 getroffenen Regelungen eine dem Eingriff entsprechende ökologische Aufwertung des betroffenen Landschaftsraumes erreicht. Insgesamt gesehen ist damit ein den Erfordernissen der Naturschutzgesetze entsprechender Ausgleich bzw. Ersatz für die Eingriffe durch das Änderungsvorhaben in Natur und Landschaft geschaffen.

2.2.5 Lärmauswirkungen

Wie bereits oben näher ausgeführt wurde, wird die Verlegung der Anlagen der Allgemeinen Luftfahrt keinen zusätzlichen Fluglärm verursachen. Mit einer sachlich oder rechtlich relevanten Veränderung des Bodenlärms ist ebenfalls nicht zu rechnen. Auch nach Verlegung der

AL-Betriebsanlagen um durchschnittlich ca. 1/2 km nach Osten verbleibt noch ein Abstand von ca. 2,5 km zum Ortsrand von Schwaig. Wie das Landesamt für Umweltschutz im Erörterungstermin vom 10.04.1990 näher dargelegt hat, hat die Verlagerung immissionsmäßig deshalb keine erheblichen Auswirkungen, weil der von den AL-Flugzeugen im Zentralbereich ausgehende Bodenlärm gegenüber dem dominierenden Fluglärm der Passagierflugzeuge praktisch ohnehin nicht ins Gewicht fällt (siehe Niederschrift S. 21). Gemäß den Berechnungen des Landesamts für Umweltschutz wird insgesamt keine Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels eintreten. Der Pegel für das Einzelereignis liegt um 1,6 dB(A) höher als bisher. Diese Erhöhung ist selbst bei isolierter Betrachtung kaum wahrnehmbar und im übrigen zu vernachlässigen, weil das Motorengeräusch rollender Flugzeuge der AL vom Start- und Landelärm der großen Passagierflugzeuge bei weitem übertönt wird.

2.2.6 Gemeindliche Planungshoheit

Das Erweiterungsvorhaben beeinflusst durch die zusätzliche Geländeinanspruchnahme des Gemeindegebiets von Oberding die Planungshoheit dieser Gemeinde (Art. 28 Abs. 2 GG, § 2 Abs. 1 BauGB). Das betreffende Gelände ist wegen § 38 BauGB einer andersnutzigen Bauleitplanung nicht mehr zugänglich. Dieser Umstand wird allerdings nicht zu einer gravierenden Beeinträchtigung der Planungshoheit führen. Bezüglich des neuen AL-Geländes, das im Flächennutzungsplan als landwirtschaftliche Nutzfläche dargestellt ist, hat die Gemeinde Oberding keine Planungsabsichten für eine Baugebietsausweisung geltend

gemacht. Die ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten - insbesondere die Ausweisung des neuen Gewerbegebiets von Schwaig - bleiben von der Flughafenerweiterung unberührt. Es wird weder durch die Ausweisung des AL-Geländes noch durch die Festsetzung der ökologischen Ersatzflächen zu einer großräumigen Flächeninanspruchnahme kommen, welche die durch das Flughafenprojekt geschaffene ortsplanerische Situation erheblich verschärfen könnte.

Deshalb konnte den bedeutsamen Belangen des Luftverkehrs auch in Abwägung mit den kommunalen Belangen der Vorrang eingeräumt werden.

2.2.7 Wasserwirtschaft

Schädliche Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft sind nicht zu befürchten.

- a) Die Bauwasserhaltungen (Benutzungen i.S.v. § 3 Abs. 1 Nr. 6 und Nr. 7 WHG) konnten nach § 2 Abs. 1 i.V.m. § 7 WHG, Art. 17 BayWG erlaubt werden. Versagungsgründe nach § 6 WHG bestanden nicht. Die vorübergehenden Grundwasserabsenkungen während der Errichtung tiefgründender Bauwerke lassen nach Einschätzung des Sachverständigen Dr. Blasy und gemäß dem Gutachten des Wasserwirtschaftsamts Freising keine nachteiligen Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt erwarten, zumal das zu Tage gelangende Förderwasser unverschmutzt nahe der Baustelle mittels Absetz- und Versickerungsbecken unverschmutzt wieder ins Grundwasser eingeleitet werden soll.

Soweit die maximalen Reichweiten der vorübergehenden Absenkungen über die neue Ostgrenze des Zentralbereichs hinausgehen, erstrecken sie sich auf unternehmenseigene Grundstücke. Eine Beeinträchtigung der Bodenfestigkeit und der Bodenfruchtbarkeit ist auch dort nicht zu befürchten.

- b) Der von den tiefgründenden Bauwerken verursachte fortwährende Grundwasseraufstau (Benutzung i.S.m. § 3 Abs. 2 Nr. 1 WHG) konnte nach § 2 Abs. 1 i.V.m. § 8 WHG bewilligt werden. Der hier allenfalls in Frage kommende Grundwasseraufstau von maximal 2 cm ist wasserwirtschaftlich unbedenklich. Gemäß der Erkenntnis im PFB 1979 S. 462 und S. 463 ist ein Aufstau bis zu 10 cm noch als geringfügig und damit unschädlich einzustufen.
- c) Die zusätzliche Abwassereinleitung, die im Rahmen der Gesamtentwässerung des Flughafens erfolgen soll, wird keine erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit der benutzten Gewässer zur Folge haben (s. § 36 b Abs. 6, § 7 a WHG). Die Entwässerungsplanung zum Änderungsvorhaben paßt sich in das bisherige Konzept der Abwasserableitung und -behandlung ein. Die Konzeption der FMG zur Sammlung und Ableitung des anfallenden Niederschlags- und Schmutzwassers aus dem AL-Bereich ist vom Landesamt für Wasserwirtschaft fachlich geprüft und gebilligt worden. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb des Kanalnetzes und der Sonderbauwerke nach den allgemein anerkannten Regeln der Abwassertechnik nicht zu erwarten. Im Rahmen der Überrechnung der Gesamtent-

wässerung im Oktober 1989 wurde nachgewiesen, daß die gewässergütewirtschaftlichen Erfordernisse bei der Einleitung von Regen- und Mischwasser in oberirdische Gewässer im Flughafenbereich erfüllt werden.

Das für den AL-Bereich geplante Entwässerungssystem ist geeignet, die Einhaltung der Hauptbedingungen für die Flughafenentwässerung zu gewährleisten, nämlich

- die zum Schutz vor Hochwasser festgelegte Begrenzung des Abflusses aus dem Flughafen auf $13,1 \text{ m}^3/\text{s}$ (s. ÄPFB 1984 S. 43)
- den Regenwasserabfluß zur Verbandskläranlage Eitting von maximal 473 l/s (s. PFB 1979 S. 77).

Im Hinblick darauf, daß der Umfang der bereits erlaubten Gewässereinleitungen nicht überschritten wird, ist auch eine Änderung der entsprechenden gehobenen Erlaubnis nicht erforderlich.

Gemäß dem Gutachten des Wasserwirtschaftsamts wird die Verminderung der Grundwasserneubildung infolge der zusätzlichen Bodenversiegelung keinen nachteiligen Einfluß auf die allgemeinen Grundwasserstände haben, da die Ausdehnung des betreffenden Geländes keinen erheblichen Faktor in bezug auf die Grundwasserneubildungsrate bildet.

2.2.8 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Die Funktionsfähigkeit des neuen AL-Bereichs ist gesichert. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Trinkwasser- und Löschwasserversorgung und der Straßenerschließung. Die FMG hat den Nachweis der ausreichenden Wasserversorgung im Anlagenband 3 geführt, wie auch vom Was-

serwirtschaftsamt bestätigt wurde.

Außerdem ist eine verkehrssichere Straßenanbindung des AL-Geländes nachgewiesen. Die von der FMG vorgelegten Straßenpläne zeigen, daß die Qualität des Verkehrsablaufs sowohl an der Einmündung beim Flughafenzubringer Ost als auch an der Abzweigung beim AL-Gelände ausreichend sein wird. Die besonderen Anforderungen seitens des Straßenbauamts München werden erfüllt.

Die Änderung der Widmung für den Flughafenzubringer Ost stellt eine Folgeänderung der Verlegung der Flughafen-
grenze dar (s. Art. 6 Abs. 1 und Abs. 6 BayStrWG).

2.2.9 Landwirtschaft

Durch die Ausweisung von neuem Flughafengelände und zusätzlichen ökologischen Ersatzflächen werden der Landwirtschaft weitere 40 ha an Nutzflächen entzogen. In den Bestand von Betrieben wird dadurch aber nicht eingegriffen, da die betreffenden Grundstücke im Eigentum der FMG stehen und nur verpachtet sind. Die jeweiligen Pachtverträge enthalten eine knappe Befristung und außerdem eine Auflösungsklausel für den Fall der Inanspruchnahme für Flughafenzwecke. Die betreffenden Bauern werden bei der Neuvergabe von FMG-eigenen Pachtflächen vorrangig berücksichtigt. Dem in § 1 Abs. 5 BauGB enthaltenen allgemeinen Planungsgrundsatz, daß landwirtschaftlich genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten in Anspruch genommen werden sollen, trägt die Erweiterungsplanung Rechnung. Eine schwerwiegende Verschlechterung der Agrarstruktur im Erdinger Moos wird infolge der Nutzflächenverminderung jedenfalls nicht eintreten. Die Belange der Landwirtschaft konnten deshalb hintangestellt werden.

2.2.10 Abgase

Die Umgebung des Flughafens, insbesondere die Ortschaft Schwaig wird durch die Verschiebung des AL-Geländes auch keinen höheren Abgasimmissionen ausgesetzt. Nach den Berechnungen des LfU (siehe Niederschrift S. 26) ergibt sich bei einer Distanz von 2,5 km zwischen Emissions- und Wohnort eine nicht mehr schätzbare geringe Immission. Hinzu kommt, daß die meisten Abgase beim Start entstehen, wohingegen auf dem Rollweg des AL-Geländes ohnehin nur relativ geringe Emissionen erzeugt werden.

2.3 Einwendungen

Die Zurückweisung der Einwendungen, die zum Teil erst im Erörterungstermin erhoben wurden, beruht auf § 10 Abs. 5 Satz 2 LuftVG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG.

2.4 Gesamtwürdigung

Dem öffentlichen Verkehrsinteresse an einem funktionsgerechten Ausbau des neuen Flughafens stehen die öffentlichen Interessen an der unveränderten Erhaltung von Natur und Landschaft, der uneingeschränkten Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen, der ungeschmäler-ten gemeindlichen Planungshoheit und der Beibehaltung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse gegenüber. Wie sich bei der Würdigung, Gewichtung und Abwägung gezeigt hat, ist keinem der genannten Belange ein höheres Gewicht beizumessen als dem allgemeinen Verkehrsinteres-

se. Die inmitten stehenden relevanten Belange besitzen insgesamt gesehen auch keine Summenwirkung, die zu einer anderen Gewichtung führen könnte. Zwischen den einzelnen Belangen bestehen auch keine exzeptionellen Wechselwirkungen, die eine Verschiebung der Gewichte bewirken würden.

Die Prüfung anderweitiger Möglichkeiten hat gezeigt, daß keine taugliche Planungsalternative vorhanden ist, mit der sowohl den flughafenbedingten Erfordernissen als auch den nachteilig berührten Belangen Rechnung getragen werden könnte. Letztlich wären der Eingriff in Natur und Landschaft und die Beeinträchtigung der anderen Belange nur durch einen Verzicht auf das Änderungsvorhaben zu vermeiden. Ein Verzicht wäre aber wegen der als vorrangig erachteten Luftverkehrsinteressen und der besonderen Verkehrsbedeutung des neuen Flughafens nicht hinnehmbar.

3. Die Aufhebung der Nr. IV.3.2 des PFB 1979 ist redaktioneller Art (siehe ÄPFB 1984 S. 92, Nr. C.III.5).
4. Sofortige Vollziehung

Die Anordnung des Sofortvollzugs dieses Planfeststellungsänderungsbeschlusses und die sich daraus ergebende Möglichkeit, mit der Durchführung des Vorhabens unbeschadet eventueller Rechtsbehelfe Dritter alsbald beginnen zu können, liegt im öffentlichen Interesse und auch im überwiegenden Interesse der Unternehmerin. Nach dem realistischen Bauablaufplan der FMG müßte mit den Bauarbeiten auf dem neuen AL-Gelände alsbald begonnen werden, damit die entsprechenden Anlagen Ende 1991 für den Pro-

bebetrieb und im Frühjahr 1992 für den Normalbetrieb zur Verfügung stehen.

Das Überwechseln von Riem zum neuen Flughafen muß im Frühjahr 1992 von statten gehen, da dann der alte Flughafen geschlossen werden wird.

Die im PFB 1979 (Abschnitt F) und im ÄPFB 1984 (Abschnitt C.VIII) enthaltenen Ausführungen zum vorrangigen Interesse an der umgehenden Verwirklichung sowie der unverzüglichen Inbetriebnahme des neuen Flughafens gegenüber dem an der aufschiebenden Wirkung von Rechtsbehelfen gelten nach wie vor, zumal der Flughafen München-Riem bekanntlich stark überlastet ist. Ohne Sofortvollzug müßte im Fall eines Klageverfahrens der Beginn der Bauarbeiten auf dem neuen AL-Gelände für geraume Zeit ausgesetzt werden, sodaß die Anlagen nicht rechtzeitig fertiggestellt werden könnten und der AL-Betrieb demzufolge unterbleiben müßte. Auch eine provisorische Bereitstellung von Behelfsgebäuden auf dem Vorfeld Ost für den Zeitraum zwischen dem Erlaß dieses Beschlusses und der Rechtskraft eines etwaigen Urteils käme nicht in Betracht, weil für die Ostseite - abgesehen vom SGF-Terminal und dessen Vorfeld - noch keine Ausführungsplanung vorliegt. Mit dem Bau provisorischer Gebäude könnte deshalb dort frühestens in 9 - 12 Monaten begonnen werden, sodaß die Termine für den Probetrieb und die planmäßige Betriebsaufnahme in diesem Fall nicht eingehalten werden könnten. Die gravierenden flugbetrieblichen und wirtschaftlichen Konsequenzen die daraus erwachsen würden, erscheinen der Regierung unverhältnismäßig, zumal die Bewohner des Flughafenumlands durch das Änderungsvorhaben keine Nachteile erleiden.

5. Kostenentscheidung

Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin. Die Gebühren wurden nach Nr. V.7 a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV bemessen. Die Auslagen wurden für die Gutachten des Landesamts für Wasserwirtschaft und des Wasserwirtschaftsamts Freising (5.597,-- DM), für den Stenographen im Erörterungstermin (3.000,-- DM) und für Dienstreisekosten der Planfeststellungsbehörde (347,88 DM) in Rechnung gestellt.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 LuftKostV, § 10 Abs. 1 und § 13 Abs. 1 VwKostG .

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 8000 München 34 schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts 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, in Abschrift oder in Ablichtung beigefügt werden, ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

I.A.

Dr. Bähr
Abteilungsdirektor