

Az.: 315 F-98/0-48

München, 29.05.1995
Tel.: 2272
Zi.: 1411

**Flughafen München;
Änderungsplanfeststellung Neuordnung Passgierabfertigungsbereich Ost**

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG), Nordallee 25, 85326 München, vom 29.07.1992 i.d.F. vom 11.04.1995, erläßt die Regierung von Oberbayern nach den §§ 8 ff. des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl I 61), zuletzt geändert durch Art. 12 Abs. 86 des Gesetzes vom 14.09.1994 (BGBl I 2325) zum Planfeststellungsbeschluß vom 08.07.1979 Az.: 315 F-98-1 (PFB 1979) zuletzt geändert durch den 47. Änderungsplanfeststellungsbeschluß vom 20.02.1995 Az.: 315 F-98/0-47, folgenden

48. Änderungsplanfeststellungsbeschluß

A. Verfügender Teil

Der Plan zur Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost wird nach Maßgaben folgender Regelungen und Nebenbestimmungen festgestellt:

I. Pläne

1. Der Plan B2-03d (i.d.F. des Tekturplans B2-03c vom 22. Mai 1990)

- Rollbahnen und Vorfeld, Lageplan Höhenverbund -

wird durch den Plan "Tektur zum Plan B2-03d, Neuordnung Passgierabfertigungsbereich Ost, Stand 20.11.1992" geändert.

2. Der Plan I-02c i.d.F. des Plans "Tektur zu Plan I-02c Hotel vom 20.08.1991"

- Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung -

wird durch den Plan "Tektur zum Plan I-02c - Feststellung -, Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost, Stand 06.04.1995", geändert.

3. Der Plan D1a/F6.1a-92b

- Grundwasserregelung, Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser -

wird durch den Plan D1a/F6.1a-92b "Tektur zum Plan D1a/F6.1a-92b, Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost, Stand: 26.05.1992", ergänzt und geändert.

4. Der Plan D1a/F6.1a-107a

- Grundwasserregelung, Flughafen S-Bahn, geologisches Profil in Bahnachse km 29,0 - 33,7 -

wird durch den Plan "Tektur zu Plan D1a/F6.1a-107a, Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost (Grundwasserregelung, Flughafen-S-Bahn, Geologisches Profil in Bahnachse km 29,0 - 34,8, Tektur zu 107a), Stand: 27.08.1993", geändert und ergänzt.

5. Der Plan D1a/F6.1a-118 "Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn, Geologisches Profil in Bahnachse km 39,4 bis 42,6, Stand 27.08.1993"

wird festgestellt.

6. Der Plan D1a/F6.1a-119 "Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn, Wasserhaltung, GW-Regelung Querschnitt 1 y = 13 + 960, Stand 27.08.1993"
wird festgestellt.

7. Der Plan D1a/F6.1a-120 "Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn, Wasserhaltung, GW-Regelung Querschnitt 2 y = 14 + 430, Stand 27.08.1993"
wird festgestellt.

8. Der Plan D1a/F6.1a-121 "Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn, Wasserhaltung, GW-Regelung Querschnitt 3 y = 14 + 850, Stand 27.08.1993"
wird festgestellt.

9. Der Plan D1a/F6.1a-122 "Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn, Wasserhaltung, GW-Regelung Querschnitt 4 y = 15 + 150, Stand 27.08.1993"
wird festgestellt.

10. Der Plan D1a/F6.1a-123 "Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn, Wasserhaltung, GW-Regelung Querschnitt 5 y = 15 + 180, Stand 27.08.1993"
wird festgestellt.

11. Der Plan D1a/F6.1a-124b

- Entwässerung, Lageplan der Entwässerung -

wird durch den Plan "Tektur zum Plan D1a/F6.1a-124b Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost, Stand 26.05.1992" ergänzt bzw. geändert.

12. Der Plan D1a/F6.1a-166

- Entwässerung, Regelbauwerk Leichtstoffabscheider, Tektur zu -166a -

wird durch den Plan "Tektur zu Plan D1a/F6.1a-166 Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost, Stand 26.05.1992" geändert und ergänzt.

13. Die Pläne D1a/F6.1a-144, -145, -152

- Entwässerung, Bauwerke Regenüberlauf B007, B008 und B015 -

werden aufgehoben.

14. Der Plan D1a/F6.1a-173 (Entwässerung BW-Regenüberläufe, Systemdarstellung) wird durch den Plan "Tektur zu Plan D1a/F6.1a-173 "Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost (Entwässerung, BW-Regenüberläufe R007, R008, R015, R040, R050), Stand 26.05.1992" ergänzt.

II. Sonstige Zulassungsakte

1. Nr. IV PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 wird in Nr. 5.4 wie folgt geändert:

"Parkpaletten zwischen dem Terminal-West und den Flächen des ursprünglich geplanten Terminal Ost sind unabhängig von den dafür vorgesehenen Baugrenzen und Beschränkungen der Baumassen zulässig; die maximale Bauhöhe ist jedoch zu beachten."

2. In Nr. IV 5.5 PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 wird folgender Absatz angefügt:

"Diese Zulassung gilt auch innerhalb des durch den 48. ÄPFB erweiterten Passagierabfertigungsbereiches."

3. Nr. IV Planfeststellungsbeschuß (PFB) von 1979 i.d.F. des 47. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses (ÄPFB) von 1995 wird um folgende Nr. 5.12 ergänzt:

"5.12 Im Bereich der durch den Plan "Tektur zum Plan I-02c - Festsstellung -, Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost, Stand 06.04.1995" aufgehobenen Bauflächen für das ursprünglich planfestgestellte Terminal Ost ist die Anlegung von Tiefgaragen zulässig. Der Bereich ist als sonstige Darstellung im obigen Plan mit der Bezeichnung TG gekennzeichnet."

III. Auflagen, Hinweise

1. Die FMG hat im Rahmen der technischen Möglichkeiten auf eine Reduzierung der maximal zulässigen Höhe des Zentralbereichs - Terminal Ost - hinzuwirken.

2. Luftsicherheit
 - 2.1 Bei der Gestaltung der Abfertigungsbereiche sind die Belange der Abwehr äußerer Gefahren gemäß § 29c LuftVG, sowie der Eigensicherungspflichten gem. § 19b, § 20a LuftVG besonders zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die Belange der für die grenzpolizeilichen Abfertigung zuständigen Behörde und des Zolls. Die zuständigen Behörden sind im Rahmen der Planungen rechtzeitig zu beteiligen. Planerische oder bauliche Zwangspunkte dürfen ohne entsprechende Zustimmung nicht gesetzt werden.

 - 2.2 Das Gepäckfördersystem ist so zu gestalten, daß ein automatisches Sicherheitskontrollsystem integrierbar ist. Der Gepäckfluß (Einsteiger- und Umsteigergepäck) ist so zu planen, daß alle Gepäckstücke mit einer möglichst geringen Anzahl von Kontrollgeräten erfaßt werden können. Es muß möglich sein, Gepäck, das vom Kontrollsystem als nicht harmlos eingestuft wurde, dem Passagier wieder zuzuführen und dann nachzukontrollieren. Entsprechende Schnittstellen zwischen Passagier- und Gepäckabfertigungsbereichen sind einzuplanen. Die zuständigen Behörden sind vor Planungsbeginn zu beteiligen.

- 2.3 Bei der Gestaltung der von diesem Beschluß erfaßten Gebäude ist auf Sicherheitsbelange Rücksicht zu nehmen. Das betrifft insbesondere allgemein zugängliche Gebäude bzw. Gebäudeteile mit direkter optischer Verbindung zu Flugbewegungsflächen. Die zuständigen Behörden sind vor Planungsbeginn zu beteiligen.
3. Soweit eine Baugenehmigung für die mit diesem Beschluß planfestgestellten Bauwerke nicht erforderlich ist, obliegt die Einhaltung der allgemeinen Regeln der Technik und der Baukunst der FMG. Eine Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde findet nicht statt.

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen mit Auflagen

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen mit Auflagen im PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 werden wie folgt geändert:

1. Zu Nr. V. 1. Erlaubnis nach Art. 16 BayWG - Benutzung oberirdischer Gewässer durch Einleiten:
- 1.1 Die in Nr. V. 1.1 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 erteilte gehobene Erlaubnis zur Benutzung oberirdischer Gewässer durch Einleitung von behandeltem Mischwasser in die Überleitung Süd-Nord (Einleitung in unverrohrte Vorfluterabschnitte) wird an der Einleitungsstelle km 1,825 auf bis zu 6165 l/sec. und an der Einleitungsstelle Überleitung Süd-Nord km 2 + 260 auf bis zu 5.204l/sec. erweitert.

1.2 In der in Nr. V. 1.1 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 enthaltenen Aufzählung der Pläne, welche der gehobenen Erlaubnis zugrundeliegen, werden die Pläne D1a/F6.1a-144, -145, -152 gestrichen, der Plan Tektur zu Plan D1a/F6.1a-173 hinzugefügt.

1.3 Auflagen

1.3.1 Nr. V. 1.2.2 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 erhält folgende Fassung:

"1.2.2 Die Mischwasserableitung zur Kläranlage wird beim ersten Ausbaukomplex auf max. 473 l/sec. festgelegt. Für die Beschikung des Mischwasserhauptsammlers zur Kläranlage einschließlich des Betriebes der Schmelzwasserbeckenanlage ist in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Wasserwirtschaft und dem Wasserwirtschaftsamt Freising und unter der Mitwirkung des Kläranlagenbetreibers eine Betriebsvorschrift auszuarbeiten und bei Bedarf anzupassen. Die Überlaufhäufigkeit der Schmelzwasserbeckenanlage (Notentlastung) wird mit $< 0,1$ (höchstens ein mal in zehn Jahren) festgelegt. Überlaufereignisse sind durch Wasserstandsregistrierungen im Rahmen des Winterdienstberichtes (vgl. Nr. VI 9.1.12 PFB) zu dokumentieren und zu werten.

Weitergehende Anforderungen an die Mischwasserbehandlung und an die Behandlung der Enteisungsmittelabwässer bleiben - sofern sie aus wasserwirtschaftlicher Sicht sich als notwendig erweisen sollten - vorbehalten."

Die Nr. 1.2.2 wird in der vorstehenden Fassung außerdem folgendermaßen ergänzt:

"Die FMG hat bei der künftigen Vorlage von Planungen zur Entwässerung befestigter Flächen nachzuweisen, daß die Beseitigung von nicht schädlich verunreinigtem Regenwasser nur noch in begründeten Ausnahmefällen über die Kläranlage Eitting erfolgt, es im übrigen aber entweder in oberirdische Gewässer abgeleitet oder versickert wird.

Die Gesamtentwässerung des Flughafens ist bis Ende 1995 anhand der bisher bekannten Betriebsdaten und des vorgesehenen weiteren Ausbaus des Flughafens in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Wasserwirtschaft in verschiedenen Varianten durchzurechnen mit dem Ziel,

- den Mischwasserzufluß zur Kläranlage Eitting in Abhängigkeit vom Trockenwetterabfluß auf ein den Betrieb der Kläranlage nicht beeinträchtigendes Maß zu begrenzen
- gleichzeitig aber die Entlastungen im Flughafenbereich nur so weit zu erhöhen, daß die aufnehmenden Gewässer nicht überlastet werden."

1.3.2 Nach Nr. V. 1.2.27 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 wird folgende Nr. 1.2.28 angefügt:

"1.2.28 Vor Baubeginn der neu zu entwässernden Flächen ist das Regenklärbecken Nord entsprechend dem Plan D1a/F6.1a-135 (planfestgestellt mit 15. ÄPFB von 1990) zu erweitern."

1.4 Hinweise

Nach Nr. V 1.2 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 wird folgende Nr. 1.3 angefügt:

"1.3 Hinweise:

Im Zusammenhang mit dem Antrag zum 48. ÄPFB wird die Aktualisierung sämtlicher Einleitungswerte gem. Schreiben des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft vom 17.04.1991, Nr. 45-4536.1-FMG) - Zustimmung zu den Werten in der Spalte "1989" - vorgeschlagen."

2. Zu Nr. V. 5. Bewilligung nach § 8 WHG zum Bau und Betrieb der Grundwasserdüker.

2.1 Nr. V. 5. des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 wird wie folgt neugefaßt:

"5. Bewilligung nach § 8 WHG zur Benutzung des Grundwassers durch ständiges Aufstauen, Umleiten und Einleiten im Bereich der S-Bahn und der Fernbahn:"

2.2 Nr. V. 5.1 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 wird wie folgt neugefaßt:

"5.1 Die Bewilligung dient dazu, den S-Bahn-Tunnel einschließlich der Rampen zwischen km 29,9 und km 34,8 sowie den Fernbahntunnel einschließlich der Rampen von km 39,4 bis 42,6 einzubringen und die Bahnsteigdächer zu entwässern."

Die Bewilligung gewährt das Recht,

- das Grundwasser auf der Zustromseite der Tunnel aufzustauen
- den gesamten durch die Tunnelbauwerke gestauten Grundwasserstrom umzuleiten
- Niederschläge bis zu 10 l/sec in das Grundwasser einzuleiten.

Der Bewilligung liegen die Pläne D1a/F6.1a-08b Tektur zum Lageplan -08b, 92a, 104a bis einschließlich -115a, E2 bis 04 mit 07, E2-10 und E2-15, 16 zugrunde.

Außerdem liegen der Bewilligung folgende Tekturpläne aus der Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost zugrunde:

- Nr. D1a/F6.1-92b
- Nr. D1a/F6.1-107a
- Nr. D1a/F6.1-118 bis einschl. 123
- W004 LAGEPLAN Bauwerke im Grundwasser vom 13.12.1991
- W005 SCHNITTBAUWERKE im Grundwasser vom 13.12.1991
- W008a LAGEPLAN Düker S- und Fernbahn vom 14.08.1993
- W009 SYSTEMSCHNITT Düker S- und Fernbahn vom 15.11.1993"

2.3 Auflage

Die Nr. V. 5.2.2 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 ist wie folgt neu zu fassen:

"Nr. 5.2.2 Die Funktion der Dükeranlagen der S-Bahn und Fernbahn ist regelmäßig zu überprüfen. Dazu sind die Wasserstände in allen Dükerschächten jeweils an einem Stichtag einmal pro Jahr zu messen. Die Wasserstände sind auf NN bezogen dem Wasserwirtschaftsamt Freising, zusammen mit den Unterlagen zur quantitativen Beweissicherung des Grundwassers (Nr. IV. 9.1.3 PFB), jährlich vorzulegen. Die Lage der Dükerschächte ist in die Grundkarte der Isohypsenpläne mit aufzunehmen."

3. Zu V. 6. Bewilligung nach § 8 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke

3.1 Die Aufzählung der Bauwerke unter Punkt V. 6.1 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 wird wie folgt ergänzt:

"Neutrale Zone (einschl. MAC), Passagierabfertigungsgebäude Ost, Energiekanal, Regenüberläufe R007, R008, R0014, R015, R040 und R050."

- 3.2 Die Aufzählung der Pläne unter Nr. V. 6.1 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 wird wie folgt ergänzt:

"D1a/F6.1a-92b Tektur Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost"

3.3 Auflagen

- 3.3.1 Nach Nr. 6.1 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 ist folgende Nr. 6.2 neu aufzunehmen:

"Die Bewilligung wird unter folgenden Auflagen erteilt:"

- 3.3.2 Die mit 12. ÄPFB von 1990 eingefügte Nr. 6.2 wird Nr. 6.2.1.

- 3.3.3 Nach Nr. V. 6.2.1 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1985 wird folgende Nr. 6.2.2 angefügt:

"6.2.2 Der Plan D1a/F6.1a-92b ist jeweils an den neuesten Planungsstand anzupassen. Anhand der aktuellen Fassung des Planes Nr. D1a/F6.1a-92b ist durch geeignete Berechnungsverfahren nachzuweisen, daß kein unzulässiger Grundwasseraufstau entstehen kann. Die Berechnung muß den Bereich der neu zu errichtenden Gebäude erfassen. Der Einfluß der umliegenden tiefliegenden Bauwerke ist zu berücksichtigen.

Die vorgenannten Unterlagen sind rechtzeitig vor Baubeginn dem Wasserwirtschaftsamt Freising vorzulegen. Außerdem ist auch der Planfeststellungsbehörde die neueste Fassung des Planes D1a/F6.1a-92b vorzulegen."

- 3.3.4 Nr. V. 6. des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 ist um folgende Nr. 6.2.3 zu ergänzen:

"6.2.3 Rechtzeitig vor Baubeginn des MAC-West und der Vorwegmaßnahme Fernbahn ist dem Wasserwirtschaftsamt Freising eine Berechnung der Aufstauhöhen unter Berücksichtigung der Baugrubenumschließung mit einem konkreten Vorschlag für die Öffnung nach Bauende vorzulegen. Die Öffnungsweiten sind so zu wählen, daß sich an der Baugrubenumschließung ein Aufstau von max. 10 cm ergibt."

4. Zu Nr. V. 7. Beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser in das Grundwasser und in oberirdische Gewässer

- 4.1 Der Aufzählung in Nr. V. 7.1.1 Absatz 1 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 wird folgendes Bauwerk angefügt:

"MAC-West mit Vorwegmaßnahme Fernbahnhof"

- 4.2 In Nr. V. 7.1.1 letzter Absatz des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 werden folgende Pläne angefügt:

Auszug Lageplan D 1a/F6.1a-92b
Übersichtsplan E-0104 (Aushubplan MAC)
Übersichtsplan E-0105 (Baugrubenumschließung).

- 4.3 Auflagen

- 4.3.1 Nach Nr.V. 7.2.10 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 wird folgende Nr.V. 7.2.11 angefügt:

"7.2.11 Dem Wasserwirtschaftsamt Freising sind rechtzeitig vor Baubeginn des MAC-West und der Vorwegmaßnahme Fernbahn

- eine Berechnung der Restwassermenge in der dichten Baugrubenumschließung aufgrund der ergänzenden Bodenaufschlüsse
- eine Anzeige der kurzzeitigen Erhöhung der Fördermenge für die Trassenanschlüsse

zur Prüfung vorzulegen."

- 4.4 Im Anschluß an Nr. V. 7.2 des PFB von 1979 i.d.F. des 47. ÄPFB von 1995 ist folgende Nr. 7.3 anzufügen:

"7.3 Die wasserrechtliche Erlaubnis zum vorübergehenden Absenken, Entnehmen, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser zum Zweck der Wasserhaltung während der Bauzeit der mit dem 48. ÄPFB von 1995 planfestgestellten Bauwerke (mit Ausnahme

des MAC-West und der Vorwegmaßnahme Fernbahn) ist rechtzeitig vor Beginn der einzelnen Baumaßnahmen bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

Die Antragsunterlagen müssen den Umfang der vorgesehenen Benutzung beschreiben.

Die Maßnahmen müssen dem "Konzept Wasserhaltung und Versicherung" des Ingenieurbüros Dr. Blasy und Mader vom 13.12.1991 entsprechen.

Die Bauwerke sind grundsätzlich in einer dichten Baugrube zu erstellen. Ausnahmen können nur zugelassen werden, wenn nachgewiesen wird, daß dies technisch oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist."

V. Abgelehnte Anträge

Weitergehende Anträge auf Planfeststellung sowie auf wasserrechtliche Genehmigungen werden abgelehnt.

VI. Gebühr

Für diesen Bescheid wird eine Gebühr von 58.500,00 DM festgesetzt, die die Flughafen München GmbH zu tragen hat.

B. Sachverhalt

1. Antrag und Antragsgegenstand

Entsprechend dem Planfeststellungsbeschluß von 1979 war die Ausgestaltung des Passagierabfertigungsbereichs in der Form eines "H" geplant. Zwischen den beiden Terminalgebäuden West und Ost war

als Verbindungselement das Zentralgebäude mit Büroflächen, Verwaltungseinrichtungen, Einzelhandelsflächen, Hotel- und Restaurantbetrieben vorgesehen.

Im Zuge des Ausbaus des Terminal West zeigte es sich jedoch, daß entgegen den ursprünglichen Planungen weitaus größere Flächen des Zentralbereichs durch die landseitige Verkehrserschließung in Anspruch genommen werden würden.

Zur Unterbringung der sonstigen Einrichtungen mit zentralen Funktionen entwickelte die Flughafen München GmbH (FMG) daher ein Konzept, das eine Ausweitung der Zentralen Zone um 250 m in Richtung Osten vorsieht. Im Zuge der Realisierung dieser Überlegungen wurde mit dem 11. ÄPFB von 1990 das Abfertigungsgebäude für sicherheitsgefährdete Flüge auf der Ostseite des Zentralbereichs auf den Flächen des ursprünglich geplanten Vorfeldes Ost planfestgestellt. Mit dem 15. ÄPFB von 1990 wurde die Allgemeine Luftfahrt auf eine Fläche östlich der Feuerwache Süd verlegt, mit 32. ÄPFB von 1991 das ursprünglich im Zentralgebäude geplante Hotel auf den Flächen des bisherigen Vorfeldes Ost genehmigt.

Der Flughafen München wird derzeit durch die im 20-Minuten-Takt verkehrende S-Bahn-Linie 8 (Pasing - Flughafen) an das Nahverkehrsnetz der Landeshauptstadt München angeschlossen. Eine direkte Anbindung an das Fernbahnnetz besteht nicht.

Die FMG hat mit Schreiben vom 29.07.1992, (ergänzt mit Schreiben vom 18.12.1992, 01.03.1993, 13.12.1993, 01.03.1994, 05.08.1994, 20.03.1995 und 11.04.1995) die Neuordnung des östlichen Passagierabfertigungsbereichs, die Verlängerung des bestehenden S-Bahn-Bahnhofs bzw. der S-Bahntrasse sowie die Schaffung der bautechnischen Voraussetzungen für die Anbindung des Flughafens an die Fernbahn beantragt. Gleichzeitig wurde um Erteilung der erforderlichen wasserrechtlichen Gestattungen nachgesucht.

Die Änderungsplanung umfaßt im einzelnen folgende Bereiche:

- Errichtung des Munich-Airport-Centers (MAC) zur Vorhaltung von Büroflächen, Einzelhandelsflächen, Konferenzräumen, Restaurationsbetrieben
- Verschiebung des mit PFB von 1979 planfestgestellten Terminal Ost um 250 m in Richtung Osten unter Veränderung von Baumasse und Gebäudehöhe
- Ausweisung der erforderlichen Vorfeldflächen im südlichen Anschluß an das bereits bestehende Vorfeld (östlich der Querrollspanne Ost, westlich/südwestlich des Vorfeldes der Allgemeinen Luftfahrt)
- Errichtung von Bürogebäuden auf den nördlichen und südlichen Flächen des bisher ausgewiesenen Terminal Ost
- Errichtung eines zweiten Flughafenhotels
- Verlängerung des S-Bahntunnels nach Osten (bis zum Bau-km 34,8)
- Verlängerung der Bahnhofsanlage innerhalb des bestehenden Tunnels auf insgesamt 400 m
- Schaffung der bautechnischen Voraussetzungen für die spätere Fernbahnanbindung des Flughafens (Bau eines Fernbahntunnels)
- Anlegung von Tiefgaragen und Parkpaletten zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs
- Neuordnung der Erschließung der neutralen Zone

Zur Begründung ihres Antrags trägt die FMG folgendes vor:

Der gegenständliche Planänderungsantrag sei zwingend erforderlich, um das bisherige Konzept der Passagierabfertigung (Abfertigungsgebäude West, Abfertigungsgebäude Ost mit dazwischengelegener Neutraler Zone, landseitige Erschließung mit zugeordneten Funktionen) der inzwischen tatsächlich und planfeststellungsrechtlich eingetretenen Situation anzupassen.

Die seit dem ÄPFB von 1984 im nördlichen Bereich des Passagierabfertigungsgebäudes Ost vorgesehene Zwischennutzung "Allgemeine Luftfahrt" sei durch den 15. ÄPFB von 1990 aufgehoben und auf eine Fläche im östlichen Anschluß an die Überleitung Süd-Nord verlegt worden. Am nördlichen Rande des Vorfeldes Ost sei mit dem 11. ÄPFB von 1990 die Errichtung und der Betrieb des Abfertigungsgebäudes für sicherheitsgefährdete Flüge zugelassen worden. Mit dem 32. ÄPFB von 1991 habe die Regierung von Oberbayern die Verschiebung des Hotels auf ein bis zu diesem Zeitpunkt als Flugbetriebsfläche (Vorfeld Ost) ausgewiesenes Gelände zugelassen.

Damit sei der bisherige Zentralbereich mit dem Zentralgebäude und den für die landseitige Erschließung des Abfertigungsgebäudes West erforderlichen Anlagen vollständig belegt. Notwendige zentrale Dienstleistungseinrichtungen hätten daher bisher nicht realisiert werden können. Zur Deckung dieses Fehlbedarfs sei die Erweiterung des Zentralbereichs des Flughafens in Richtung Osten und die Errichtung des MAC erforderlich.

Gegenstand des Planfeststellungsantrags sei weiterhin die erforderliche Vorbereitung des künftigen Anschlusses des Flughafens an die Fernbahn. Bei der ursprünglichen Planung für den Flughafen sei eine solche Anbindung nicht vorgesehen gewesen, Fernbahnanschlüsse seien jedoch für Flughäfen, wie den Verkehrsflughafen München, unverzichtbar.

Weiterhin solle die S-Bahn-Anbindung des Flughafens verbessert werden. Der Flughafen werde derzeit nur über die im 20-Minuten-Takt verkehrende Linie S 8 an das Münchner S- und U-Bahnnetz angeschlossen. Angesichts der guten Auslastung (40 % der Fluggäste benützten die S-Bahn) sei nunmehr vorgesehen, einen Ringschluß an die S-Bahnlinien 1 und 6 herzustellen.

2. Planfeststellungsunterlagen

2.1 Am 29.07.1992 stellte die FMG den Antrag auf Planfeststellung und legte entsprechende Unterlagen vor:

a. Gliederung des Antrages

- I. Gegenstand des Planänderungsantrags
- II. Veranlassung für die Aufhebungs-, Änderungs- bzw. Ergänzungsanträge
- III. Die Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost als Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.07.1979 ff.
- IV. Rechtfertigung der nachgesuchten Planänderungen
- V. Das städtebauliche Konzept des Passagierabfertigungsbereichs Ost; die Ausgestaltung der Bahnanlage
- VI. Die zur Planfeststellung beantragten Änderungen und ihre Auswirkungen im einzelnen

b. Ermittlungsgrundlagen

- Fa. OBERMEYER PLANEN UND BERATEN Planungsgesellschaft für Bau, Umwelt, Verkehr und technische Ausrüstung mbH:
"Flughafen München, Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs, Schienenverkehrsanbindung, Änderungsantrag zur Planfeststellung, wasserrechtliche Bewilligung, Erläuterungsbericht, München, März 1992"
- Prof. Dr. Ing. Peter Wolf:
"Der gewerbliche und nichtgewerbliche Luftverkehr in München in den Jahren 2000 und 2010, Aachen, Mai 1990"
- Dr. BLASY und MADER, Ingenieurbüro:
"Flughafen München II, Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost, Wasserrechtsantrag vom 13.12.1991, Eching, 1991"
- Prof. Dr. Ing. Rudolf Floss:
"Flughafen München 2, Fernbahntunnel, Stellungnahme zu den Untergrundverhältnissen und zu grundbaulichen Maßnahmen im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren, München 1992"
- Concepta, Gesellschaft für Markt- und Strategieberatung mbH:
"Die Realisierung von Ladeneinzelhandelskapazitäten am Flughafen München 2, Saarbrücken, September 1990"

c. Nachweis der Funktionsfähigkeit

- I. Straßenverkehrsflächen im Flughafen
- II. Anlagen der Ver- und Entsorgung

2.2 Nachgereichte Planunterlagen

Folgende Unterlagen wurden von der FMG während des Planfeststellungsverfahrens nachgereicht:

Mit Schreiben vom:

- 11.12.1992:
Erläuterungen zu den Funktionen des MAC und zur Erforderlichkeit der nachgesuchten Planfeststellung mit zum Teil neu gefaßten Plänen
- 18.12.1992:
Antrag auf Reduzierung der maximalen Gebäudehöhe des MAC von 30 m auf 27 m, Zurücknahme des Antrags auf Ausweisung einer Baufläche östlich des bisher planfestgestellten Terminal Ost mit Ausnahme des Bereichs MAC bzw. zweites Flughafenhotel
- 01.02.1993:
Umweltverträglichkeit des Vorhabens
- 01.03.1993:
Antrag auf Zulassung einer Überschreitung der maximalen Gebäudehöhen des MAC - Sonderfestsetzung Überdachung - von 45-m (im Antrag vom 29.07.1992: 42 m)
- 05.04.1993:
Ergänzende Daten über die Einzelhandelsflächen im MAC
- 20.12.1993:
Erläuterungen zu den Stellungnahmen der Stadt Erding vom 22.06.1993 sowie der Gemeinde Hallbergmoos vom 15.07.1993

- 01.03.1994:
Erläuterung der im Plan der baulichen Anlagen beantragten Bauhöhe, Baumasse und Baufläche des Terminal Ost

- 08.03.1994:
Erläuterung zur Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes vom 03.08.1993

- 09.03.1994:
Erläuterung zur Stellungnahme der ehemaligen Deutschen Bundesbahn vom 21.12.1993

- 10.06.1994:
Ergänzende Erläuterungen zum Terminal Ost

- 05.08.1994:
Hilfsantrag auf Verschiebung des Terminal Ost unter Beibehaltung der bisher festgestellten Höhe und Baumasse

- 18.10.1994:
Ergänzende Erläuterungen zu den wasserwirtschaftlichen Bereichen des Planfeststellungsantrags vom 13.12.1993

- 14.02.1995:
Ergänzende Erläuterungen zum Antrag

- 20.03.1995:
Antrag auf Aufrechterhaltung des nördlichen und südlichen Bereichs der bisher für das Terminal Ost ausgewiesenen Baufläche für die Errichtung von Bürogebäuden; Antrag auf Zulassung von Tiefgaragen auf der gesamten, ursprünglich für das Terminal Ost vorgesehenen Baufläche; Antrag auf Feststellung, daß im Bereich zwischen Terminal West und künftigem Terminal Ost die Errichtung von Park-

paletten generell zulässig sei; Antrag auf Zulassung von Tiefgaragen auf der gesamten, ursprünglich für das Terminal Ost vorgesehenen Baufläche

- 05.04.1995:

- 11.04.1995:

Antrag auf Zulassung von Parkpaletten unter Angabe von Gebäudehöhe und Baumaße

Ergänzende Erläuterungen zum Terminal Ost

Folgende Gutachten wurden von der FMG nachgereicht:

- Dr. BLASY und MADER, Ingenieurbüro:

"Flughafen München, Fernbahntunnel, Gutachten über Grundwasserverhältnisse und Grundwasserregelung, Eching 1993"

- Fa. OBERMEYER PLANEN UND BERATEN Planungsgesellschaft für Bau, Umwelt, Verkehr und technische Ausrüstung mbH:

"Neuer Flughafen München, Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs, Schienenverkehrsanbindung, Änderungsantrag zur Planfeststellung, wasserrechtliche Bewilligung, Erläuterungsbericht, München 1994"

- Fa. OBERMEYER PLANEN UND BERATEN Planungsgesellschaft für Bau, Umwelt, Verkehr und technische Ausrüstung mbH:

"Flughafen München, MAC-West Phase II (Entwurfsplanung), Wasserhaltung, Gutachten, München 18.07.1994"

- Fa. OBERMEYER PLANEN UND BERATEN Planungsgesellschaft für Bau, Umwelt, Verkehr und technische Ausrüstung mbH:
"Schienenverkehrsanbindung des neuen Flughafens München, Vorwegmaßnahmen für den Fernbahntunnel im Bereich des MAC, Leitungsdimensionierung und hydrotechnische Berechnung, München, 13.10.1994"
- Prof. Dr. Ing. Rudolf Floss:
"Flughafen München - Fernbahnanbindung, 2. ergänzende Stellungnahme zu den grundbaulichen Maßnahmen im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren, München 1993"
- Dr. Seebauer und Partner, Gesellschaft für strategische Unternehmensberatung mbH:
"Überprüfung des MAC-Konzeptes, Endbericht, München 1993"

2.3

Zur Planfeststellung vorgelegte Pläne

Von der FMG wurden mit Antrag vom 29.07.1992 bzw. im Laufe des weiteren Verwaltungsverfahrens folgende Pläne zur Feststellung vorgelegt:

- Plan B2-03d - Lageplan Höhenverbund -
Tektur "Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost"
(Stand 20.11.1992) M 1 : 5000
- Plan I-02c - Plan der baulichen Anlagen - Feststellung
(Stand 06.04.1995) M 1 : 5000

- Plan D1a/F6.1a-92b - Lageplan mit Bauwerken im Grundwasser nach Fertigstellung des FGH -
Tektur "Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost"
(Stand 26.05.1992) M 1 : 5000
- Plan D1a/F6.1a-107a - Grundwasserregelung, Flughafen S-Bahn/
Geologisches Profil in Bahnachse km 29,0 - 34,8 -
Tektur "Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost"
(Stand 27.08.1993) M 1 : 5000/200
- Plan D1a/F6.1a-118 - Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn,
Geologisches Profil in Bahnachse km 39,4 bis 42,6
(Stand 27.08.1993)
- Plan D1a/F6.1a-119 - Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn
Wasserhaltung GW Regelung Querschnitt 1 y = 13 + 960
Tektur "Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost"
(Stand 27.08.1993) M 1 : 100
- Plan D1a/F6.1a-120 - Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn
Wasserhaltung GW Regelung Querschnitt 2 y = 14 + 430 -
(Stand 27.08.1993) M 1 : 100
- Plan D1a/F6.1a-121 - Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn
Wasserhaltung GW Regelung Querschnitt 3 y = 14 + 430 -
(Stand 27.08.1993) M 1 : 100
- Plan D1a/F6.1a-122 - Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn
Wasserhaltung, GW Regelung Querschnitt 4 y = 15 + 150 -
(Stand 27.08.1993) M 1 : 100

- Plan D1a/F6.1a-123 - Grundwasserregelung, Flughafen-Fernbahn Wasserhaltung, GW Regelung Querschnitt 5 y = 15 + 180 - (Stand 27.08.1993) M 1 : 100
- Plan D1a/F6.1a-124b - Entwässerung, Lageplan der Entwässerung - Tektur "Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost" (Stand 26.05.1992) M 1 : 5000
- Plan D1a/F6.1a-166 - Entwässerung, Regelbauwerk Leichtstoffabscheider - Tektur "Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost" (Stand 26.05.1992) nicht maßstäblich
- Plan D1a/F6.1a-173 - Entwässerung, BW-Regenüberläufe R007/R008/R015/R040/R050 - Tektur "Neuordnung Passagierabfertigungsbereich Ost" (Stand 26.05.1992) nicht maßstäblich

3. Verfahrensablauf

3.1 Anhörungsverfahren

Das Anhörungsverfahren wurde von der Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde am 19.05.1993 eingeleitet.

Beteiligt wurden:

Bundesminister für Verkehr

Bayer. Staatsministerium des Innern

Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern

Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie

(ehem.) Bayer. Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz
Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft
Deutsche Flugsicherungs GmbH
Deutsche Bahn AG
Gewerbeaufsichtsamt München-Land
Straßenbauamt München
Grenzschutzpräsidium Süd
Wasserwirtschaftsamt Freising
Polizeidirektion Flughafen
Landkreis Erding
Landkreis Freising
Stadt Erding
Stadt Freising
Verwaltungsgemeinschaft Oberding
Gemeinde Hallbergmoos
Landeshauptstadt München (auf eigenen Wunsch)
Regionaler Planungsverband
Bund Naturschutz in Bayern e. V.
Industrie- und Handelskammer
Handwerkskammer für München und Oberbayern
Abwasserzweckverband Erdinger Moos
Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain
Deutscher Gewerbeverband
Landesverband des Bayer. Einzelhandels e. V.
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (auf eigenen Wunsch)
Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (auf eigenen Wunsch)
Bayer. Architektenkammer (auf eigenen Wunsch)
Bayer. Akademie der schönen Künste (auf eigenen Wunsch)

Die landesplanerische Überprüfung der Einzelhandelsflächen im MAC wurde durch die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde am 19.05.1993 eingeleitet. Es handelte sich dabei um eine landesplanerische Abstimmung auf andere Weise i.S. der Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Durchführung von Raumordnungsverfahren und landesplanerische Abstimmung auf andere Weise vom 27.03.1984, LUMBIS. 29 ff, Abschn. 9.

Angehört wurden die unter 3.1.1 genannten Behörden, Träger öffentlicher Belange, Gebietskörperschaften und Interessenvertretungen. Dieses Verfahren wurde am 28.12.1993 mit der Abgabe einer landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen.

3.2 Einwendungen und Bedenken

Von den Einwendern wurde im wesentlichen vorgetragen, die im Flughafengelände und in der näheren Umgebung vorhandenen Büro- und Ladenflächen seien bei weitem nicht ausgenutzt, ein Bedarf an weiteren Flächen dieser Art sei daher nicht erkennbar. Auch sei die Errichtung eines zweiten Flughafenhotels angesichts der teilweise fehlenden Auslastung der bereits im Umland bestehenden Hotelbetriebe nicht zu rechtfertigen. Darüber hinaus lasse der Betrieb von Einzelhandelsgeschäften im MAC bei den beabsichtigten Dimensionen einen Kaufkraftabzug aus den umliegenden Mittelzentren Freising, Erding sowie aus der Stadt München - insbesondere aufgrund des Umstandes, daß das Ladenschlußgesetz auf Flughäfen keine Gültigkeit habe -, befürchten. Zentrale Orte der jeweiligen Stufe seien ebenso auf Einnahmen aus dem lang-, mittel- und kurzfristigen höherwertigen Bedarf angewiesen. Die mit dem Betrieb der geplanten Vorhaben verbundene Mehrung der flughafeninternen Arbeitsplätze führe zu einem weiteren Druck auf den im Umland ohnehin angespannten Wohnungsmarkt. Die Verwirklichung der Vorhaben in den geplanten Formen und Dimensionen bewir-

ke eine vollständige Maßstabsveränderung, die dem ursprünglichen städtebaulichen Konzept des in das Erdinger Moos eingepaßten Flughafens zuwiderlaufe. Die Verschiebung des Terminal Ost lasse zudem eine erhebliche Zunahme des Bodenlärms befürchten.

Im einzelnen wird hierzu auf die Verfahrensakten verwiesen.

3.3 Erörterungstermin

Am 27.10.1994 wurden in der Regierung von Oberbayern die vorgebrachten Einwendungen mit Vertretern des Bayer. Staatsministeriums des Innern, des Straßenbauamtes München, des Polizeipräsidiums Oberbayern, des Landratsamtes Erding, des Landratsamtes Freising, der Verwaltungsgemeinschaft Oberding, der Landeshauptstadt München, der Stadt Freising, der Industrie- und Handelskammer, des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos, der Bayer. Architektenkammer, der Bayer. Akademie der Schönen Künste sowie den Sachverständigen des Landesamtes für Wasserwirtschaft und des Wasserwirtschaftsamtes Freising hinsichtlich aller möglichen Auswirkungen des Vorhabens erörtert.

4. Gutachten im Auftrag der Planfeststellungsbehörde

Folgende Gutachten wurden von der Regierung von Oberbayern in Auftrag gegeben und der Entscheidung zugrundegelegt:

- Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft, Flughafen München:
Planänderungsverfahren betreffend Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost, gutachtliche Stellungnahme zur Benutzung oberirdischer Gewässer durch Einleitung von behandeltem Mischwasser, München 11.10.1993/24.01.1995/02.03.1995

- Wasserwirtschaftsamt Freising:
Gutachten nach Art. 75 BayWG und Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG sowie nach § 10 Abs. 2 LuftVG, Benutzung des Grundwassers durch Aufstauen, Umleiten und Ansenken und durch Bauwasserhaltung, Freising 18.03.1994/15.02.1995

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

C. Entscheidungsgründe

1. Erforderliche Verfahren

1.1 Planfeststellungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz

1.1.1 Flughafenanlagen

Die Änderungsplanung umfaßt Anlagen, die der Fachplanung unterworfen sind ("Flughafenanlagen") und somit nicht der kommunalen Planung unterliegen (vgl. § 38 BauGB).

Nach der Zielsetzung des LuftVG sind Flughafenanlagen solche Anlagen, die im Flughafengelände gelegen sind und der Zweckbestimmung des Flughafens zumindest dienlich sind.

Diese Kriterien werden von den planfestgestellten Anlagen erfüllt.

- Das Terminal Ost stellt eine zwingend notwendige Flughafenanlage dar, die bereits mit Planfeststellungsbeschluß von 1979 zugelassen wurde. Notwendige Anlage für den Betrieb des Flughafens ist auch die nachgesuchte Vorfelderweiterung.
- Das Munich-Airport-Center steht in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Passagierabfertigungsbereichen des Flughafens. In dem künftigen Dienstleistungszentrum werden wesentliche Funktionen und Elemente der Passagierabfertigung zusammengefaßt. Hier werden Büroflächen für Luftverkehrsgesellschaften und sonstige luftverkehrsorientierte Nutzer zur Verfügung gestellt, Flächen für auf den Bedarf des Passagiers zugeschnittene Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe, Lounges, Konferenzräume und Restaurationsbetriebe bereitgehalten. Darüber hinaus dient das MAC nach der Anlage des Fernbahn-Bahnhofs sowie der Verlängerung des S-Bahn-Bahnhofs als Schnittstelle zwischen Luft- und Schienenverkehr.
- Die auf den Bauflächen des ehemaligen Terminal Ost vorgesehenen Bürogebäude dienen der Unterbringung von Verwaltungseinheiten der FMG, ihrer Tochtergesellschaften und der von der FMG beauftragten Firmen (Wartung und Bau); sie stellen daher Flughafenanlagen dar.
- Die geplanten Parkpaletten und Tiefgaragen dienen der Aufnahme des landseitigen Flughafenverkehrs.

- In gleicher Weise stellt die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels bzw. Bahnhofs in Richtung Osten sowie die Anlage eines Fernbahn-Tunnels bzw. Bahnhofs unter dem bestehenden Flughafen eine zumindest in erster Linie durch den Flughafen bedingte Folgemaßnahme dar.
- Auch das zweite Flughafenhotel ist aufgrund seiner besonderen Lage weitestgehend auf den Bedarf des Fluggastes zugeschnitten; es ist daher als Flughafenanlage zu qualifizieren.

1.1.2

Gestaltung des Planänderungsverfahrens

Die Gestaltung des Planänderungsverfahrens erfolgte nach den Verfahrensvorschriften des Luftrechts (§ 8 ff LuftVG) und ergänzend des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes (Art. 72 ff BayVwVfG). Aufgrund der verfahrensrechtlichen Konzentrationswirkung kamen Verfahrensvorschriften anderer Rechtsbereiche nicht zur Anwendung.

Die Erteilung der wasserrechtlichen Gestattungen war gemäß § 14 Abs. 1, Abs. 3 Wasserhaushaltsgesetz im Einvernehmen mit dem Landesamt für Wasserwirtschaft sowie mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising gesondert zu prüfen.

Die mit den Anträgen der FMG angestrebte Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost ist wegen der Änderung der Konzeption der Flughafenanlage im Passagierabfertigungsbereich und deren Auswirkung auf andere öffentliche Belange von nicht unwesentlicher Bedeutung. Zur Gewährleistung einer möglichst komplexen Erfassung aller berührten öffentlichen Belange, zur Feststellung und Klärung aller für eine Entscheidung erheblichen Fakten und Aus-

gleichsmaßnahmen, wurde ein Planfeststellungsverfahren nach den Vorschriften des § 10, Art. 73 ff. BayVwVfG, insbesondere ein Erörterungstermin durchgeführt.

1.1.3 Verfahrensgegenstand

Das Änderungsvorhaben stellt das bauliche und betriebliche Grundkonzept des Flughafens in seiner bisherigen Planung und Ausführung nicht in Frage. Das Verfahren konnte deshalb auf die Untersuchung und Würdigung der potentiellen Auswirkungen im Änderungsbereich beschränkt bleiben.

1.1.4 Zuständigkeit

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.

1.1.5 Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die luftrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen (§ 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG).

Der Umfang der gegenständlichen Planfeststellung erstreckt sich auch auf andere Planfeststellungen (z. B. nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz), da durch die luftrechtliche Planfeststellung die Zulässigkeit der Änderung im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt wird.

1.1.6

Gem. § 10 Abs. 2 LuftVG, Art. 73 Abs. 2, 4 BayVwVfG wurden die Behörden, deren Aufgabenbereiche von dem Änderungsvorhaben berührt werden, und die Gebietskörperschaften, auf deren Gebiet das Änderungsvorhaben verwirklicht werden soll, angehört. Desweiteren wurden diejenigen Träger öffentlicher Belange beteiligt, die durch das Vorhaben berührt werden, sowie diejenigen sonstigen Interessenvertreter, deren Stellungnahmen der Ermittlung und Beurteilung einzelner Abwägungsbelange dienlich waren. Beteiligt war gem. § 29 Bundesnaturschutzgesetz, Art. 42 Bayer. Naturschutzgesetz außerdem der Bund Naturschutz e.V..

Eine förmliche Beteiligung privater Personen war nicht erforderlich, weil auszuschließen ist, daß durch das konkrete Änderungsvorhaben private Rechte betroffen werden (vgl. § 10 Abs. 2 LuftVG, Art. 73 Abs. 3 BayVwVfG). Auf eine Auslegung der Pläne in den Gemeinden konnte daher verzichtet werden.

1.1.7

Verfahrensrechtliche Behandlung von geänderten Anträgen

Im Laufe des Verfahrens wurden die am 29.07.1992 vorgelegten Anträge von der FMG mehrmals geändert (vgl. Ziff. 3.2.2). Insbesondere hat die FMG

- mit Schreiben vom 05.08.1994 zusätzlich zu dem mit Schreiben vom 29.07.1992 gestellten Antrag auf Verschiebung des Terminal Ost und der Erhöhung der bisher zulässigen Höhe und Kubatur

hilfsweise den Antrag auf Verschiebung des Terminals unter Beibehaltung der ursprünglich geplanten Dimensionen gestellt, da zu diesem Zeitpunkt nicht abzusehen war, ob die notwendigen erläuternden Angaben der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vorgelegt werden könnten. Über den Hilfsantrag war jedoch nicht zu entscheiden, da mit Schreiben vom 14.02.1995 die noch ausstehenden Unterlagen nachgereicht wurden

- mit Schreiben vom 18.12.1992 den Antrag auf Ausweisung der gesamten Fläche östlich des ursprünglichen Terminal Ost teilweise zurückgenommen
- mit Schreiben vom 01.03.1993 den Antrag auf Zulassung einer maximalen Höhe der Pylone der Dachkonstruktion von 42 m auf 45 m abgeändert
- mit Schreiben vom 18.12.1992 und 01.03.1994 die für das MAC geplant Gebäudehöhe von 30 m bzw. 27 m auf 25,5 m reduziert
- mit Schreiben vom 11.04.1995 wurde die Zulassung von Parkplätzen auf einer Fläche östlich des bisher geplanten Terminal Ost beantragt.
- Ferner wurden im Laufe des Verfahrens verschiedene neue Pläne bzw. Erläuterungsberichte zu den Themenbereichen Fernbahnan-schluß, Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, Gewässerbenutzung eingereicht.

Zu entscheiden war jeweils über den zuletzt gestellten Antrag. Eine erneute Anhörung der Beteiligten zu Änderungen, die erst nach der Durchführung des Anhörverfahrens eingereicht wurden, konnte unterbleiben, da diese zu keinen weiteren erheblichen Auswirkungen bzw. zu einer Reduzierung der Auswirkungen des Vorhabens

führen. Zu den Themenbereichen Fernbahn, S-Bahn sowie Gewässerbenutzung wurde die jeweilige Fachbehörde nochmals angehört bzw. das erforderliche Einvernehmen hergestellt.

1.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß der §§ 2, 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.V.m. Ziffer 13 der Anlage zu § 3 UVPG ist bei der Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedarf, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Gemäß § 2 UVPG waren daher als unselbständiger Teil des Zulassungsverfahrens die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter gesondert zu prüfen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbständiger Teil des verwaltungsbehördlichen Verfahrens, das der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dient. Zuständig für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung ist hier demnach die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde.

Die Prüfung der Umweltverträglichkeit erfolgte nach den Verfahrensvorschriften der §§ 6 ff UVPG.

Die entscheidungserheblichen Unterlagen, die nach § 6 UVPG von der FMG vorzulegen waren, wurden gem. § 7 UVPG den beteiligten Stellen mit den übrigen Antragsunterlagen zur Einholung einer Stellungnahme zugeleitet.

Auf die Einbeziehung der Öffentlichkeit konnte verzichtet werden, da eine Betroffenheit von Rechten Dritter auszuschließen war (vgl. § 9 UVPG, Art. 73 Abs. III S. 2 BayVwVfG).

1.3

Raumordnungsverfahren

Vor Abschluß des Planfeststellungsverfahrens wurde von der Regierung von Oberbayern als der höheren Landesplanungsbehörde gemäß § 6a Raumordnungsgesetz (ROG), Art. 23 Bayer. Landesplanungsgesetz und der Bekanntmachung über die "Durchführung von Raumordnungsverfahren und landesplanerische Abstimmung auf andere Weise" eine landesplanerische Abstimmung auf andere Weise für die im Rahmen der Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost vorgesehenen Verkaufsflächen für den Einzelhandel durchgeführt. Als Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung vom 28.12.1993 wurde festgestellt, daß das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

Ein darüber hinausgehendes förmliches Raumordnungsverfahren bzw. eine landesplanerische Abstimmung auf andere Weise für das beantragte Vorhaben in seiner Gesamtheit konnte unterbleiben, da die möglichen, über die im Raumordnungsverfahren von 1969 bereits behandelten hinausgehenden Auswirkungen auf das Flughafengelände beschränkt bleiben.

Unabhängig von dem gegenständlichen Verfahren führte die Regierung von Oberbayern ein Raumordnungsverfahren für die Anbindung des Flughafens an die Fernbahn München - Mühldorf - Freilassing durch. Als Ergebnis wurde in der landesplanerischen Beurteilung vom 28.02.1992 festgehalten, daß die geplante Bahntrasse den Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

Für die geplante Verbindung Flughafen - Bahnstrecke München/Landshut hat sich das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie beim zuständigen Bundesminister für Verkehr dafür ausgesprochen, daß zur Trassensicherung von dem Eisenbahn-Bundesamt ein Raumordnungsverfahren in die Wege geleitet wird.

Für die Anbindung des Flughafens an die S-Bahn-Linie 1 ("Neufahrner Spange") wurde bei der Regierung von Oberbayern ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und mit der (positiven) landesplanerischen Beurteilung vom 14.08.1991 abgeschlossen. Zu einem ebenfalls positiven Ergebnis kommt die Regierung von Oberbayern in der landesplanerischen Beurteilung vom 28.02.1992 hinsichtlich der Anbindung des Flughafens an die S-Bahn-Linie 6 ("Erdinger Ring").

2. Materielle Würdigung

Den Anträgen der FMG auf Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost war stattzugeben, weil das nach § 8 LuftVG planfeststellungsbedürftige Änderungsvorhaben rechtmäßig ist.

Das Änderungsvorhaben ist nach den Zielsetzungen des Luftverkehrs gerechtfertigt. Die Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost ist vernünftigerweise geboten, um dem künftigen Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden. Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen der Planung nicht entgegen. Nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange konnte das Änderungsvorhaben deshalb genehmigt werden. Nachteilige Auswirkungen werden durch die verfügten Nebenbestimmungen ausgeglichen.

2.1 Planrechtfertigung

Eine Änderungsplanung ist dann gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach den vom Luftverkehrsgesetz allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme also unter diesem Blickwinkel erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn das Vorhaben innerhalb eines bestimmten Prognosezeitraumes vernünftigerweise geboten ist. Der Entscheidungsbehörde steht es dabei innerhalb eines gewissen Rahmens frei, im Hinblick auf eine bestimmte Ereigniswahrscheinlichkeit eine eher optimistische oder pessimistische Haltung einzunehmen. Die zu treffende Entscheidung hat jedoch in einem angemessenen Verhältnis zu den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffen in öffentliche bzw. private Rechte zu stehen.

Im gegenständlichen Verfahren kommt man im Rahmen der Planrechtfertigung zu dem Ergebnis, daß die beantragte Änderungsplanung darauf abzielt, den geänderten bzw. gestiegenen Bedürfnissen des Luftverkehrs Rechnung zu tragen.

Die von der FMG zur Antragsbegründung vorgelegten Erläuterungen sowie Gutachten konnten zwar nicht in allen Punkten völlig überzeugen, dennoch lassen sich die beantragten (neuen oder geänderten) Flughafenanlagen als Teil eines dynamischen Gebildes mit den jüngsten Entwicklungen des Luftverkehrs sowie den vorliegenden Einschätzungen der weiteren Luftverkehrsentwicklung rechtfertigen.

Die sich für die kommenden Jahre abzeichnenden Verkehrsbedürfnisse, denen mit der Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost nachgekommen werden soll, sind in erster Linie Folge der in diesem Prognosezeitraum erwarteten Entwicklung der Fluggastzahlen. Lag im Jahre 1992 am Flughafen München-Riem/Flughafen München das Passagieraufkommen bei 12,17 Millionen, so wurden im ersten vollen Kalenderjahr am neuen Standort mehr als 12,7 Millionen Passagiere abgefertigt werden. Im ersten Halbjahr 1994

stieg die Gesamtpassagierzahl am Flughafen München gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 3,4 % auf 6,3 Millionen Passagiere an, insgesamt waren für das Jahr 1994 13,5 Millionen Passagiere zu verzeichnen. Die Fluggastzahlen für die Monate Januar bis April 1995 lagen um 11,7 % über denen des Vergleichszeitraums 1994. Für das Gesamtjahr 1995 werden von der FMG ca. 14 Millionen Passagiere prognostiziert, für 1997 ca. 16 Millionen, für das Jahr 2000 18,8 Millionen, für das Jahr 2010 ca. 26 Millionen Passagiere.

Beeinflusst wird diese ansteigende Tendenz u.a. durch einen prognostizierten zunehmenden Anteil an Transferpassagieren. Lag 1993 der Umsteigeranteil in München bei - im Vergleich zu anderen europäischen Flughäfen (ca. 30-40 %) - niedrigen 15,4 %, so ist in den kommenden Jahren mit einem Ansteigen dieser Prozentzahl zu rechnen. So hat sich beispielsweise im Frühjahr 1994 die Deutsche BA Luftfahrtgesellschaft mbH als erster Homecarrier etabliert, im November 1994 wurde von der Condor Flugdienst GmbH am Flughafen München ein Drehkreuz installiert. Für 1995 hat die Deutsche Lufthansa GmbH angekündigt, den Flughafen München zu einem zweiten Intercont-Gateway der Bundesrepublik Deutschland auszubauen. Dies sind Schritte in Richtung der verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes und des Freistaates Bayern, neben dem Hauptverkehrsknoten des deutschen Luftverkehrs, dem Flughafen Frankfurt, einen zweiten deutschen Verkehrsknotenpunkt in München aufzubauen.

2.1.1 MAC

Das MAC soll nach den Planungen der FMG im wesentlichen aus vier Einzelgebäuden bestehen, die ein Viereck bilden und von einem Dach überwölbt werden. In den beiden westlichen Gebäuden (deren

Realisierung zuerst geplant ist), werden insgesamt ca. 30.000 m² vermietbare Fläche, in den beiden östlichen Gebäuden ca. 15.000 m² vermietbare Fläche entstehen.

Die Überlegungen, die zur Konzeptionierung des MAC führten, sind grundsätzlich schlüssig und nachvollziehbar.

Internationale Verkehrsflughäfen in der jetzigen bzw. in der künftigen Größenordnung Münchens haben nicht nur die Infrastruktur für die unmittelbare Passagierabfertigung anzubieten, sondern darüber hinaus ein konkurrenzfähiges, den Ansprüchen und Bedürfnissen der Fluggäste, der Fluggesellschaften und sonstigen Nutzer entsprechendes Umfeld zu schaffen. Dazu gehören Primäreinrichtungen, die es dem Zustiege- oder Transferpassagier ermöglichen, Wartezeiten in einer möglichst angenehmen und Abwechslung bietenden Atmosphäre zu verbringen; darüber hinaus jedoch auch eine (sekundäre) Logistik, die den Flughafen - über seine historische Zweckbestimmung hinaus - zum eigentlichen Ziel einer (Geschäfts-) Reise werden lassen. Stehen an einem Verkehrsflughafen entsprechende Räumlichkeiten zur Verfügung, bietet er unter ökonomischen Gesichtspunkten ideale Voraussetzungen für die Abwicklung von Besprechungsterminen, Konferenzen usw.. Diesem Wandel der internationalen Luftverkehrszenerie kann sich ein Flughafenbetreiber, - in Konkurrenz zur nationalen und internationalen Konkurrenz - nicht verschließen, entsprechend muß der Entwicklung auch im Rahmen planungsrechtlicher Entscheidungen Rechnung getragen werden.

Von dieser grundsätzlichen Aussage zu trennen ist die Frage, wann und unter welchen Rahmenbedingungen sich diese Planungen auch wirtschaftlich erfolgreich umsetzen lassen. Dies zu beurteilen und zu gewichten, ist jedoch nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde. Dem Unternehmen kann nicht verwehrt werden, seinen Vorstellungen optimistische Parameter zugrunde zu legen. Hinzu kommt, daß

die gewinnbringende Verwertung einer Flughafeneinrichtung wie des Munich-Airport-Centers entscheidend von der Qualität und der Kreativität der Unternehmensführung abhängig ist.

Im Erläuterungsbericht der FMG zum Antrag auf Planfeststellung vom 31.07.1976 wurde bereits ausgeführt, daß im Zentralbereich die Unterbringung aller Sekundäreinrichtungen der Passagierabfertigung geplant sei: Im Erdgeschoß (Hauptebene) waren u. a. Banken, Läden, Reisebüros, Einrichtungen für das Gesundheitswesen und andere, auf die Bedürfnisse der Fluggäste abgestimmte Einrichtungen vorgesehen. Im 2. Obergeschoß war die Einrichtung von Restaurants, Konferenzräumen, VIP-Räumen, Besucherterrassen sowie Sammelwarteräume für Fluggäste, in den weiteren beiden Obergeschossen Büros für Luftverkehrsgesellschaften und Behörden beabsichtigt. Im Planfeststellungsbeschluß von 1979 wurde dem Antrag der FMG auf Nutzung des Zentralgebäudes als Passagierabfertigungseinrichtung mit der Maßgabe einer bedarfsgerechten Ausgestaltung stattgegeben. Mit ÄPFB von 1984 wurde zwar die Höhe des ursprünglich geplanten Zentralgebäudes (32 m) auf 22 m reduziert, der Kubus jedoch durch Ausweisung weiterer Bauflächen nördlich und südlich des zentralen Bereichs beibehalten bzw. 1987 weiter erhöht. Aufgrund des gestiegenen Bedarfs an Verkehrsflächen wurden diese angegliederten Bereiche jedoch für die Erschließung des Terminal West beansprucht. Die im Zentralbereich ursprünglich geplanten Räumlichkeiten sollten in den übrigen Flughafenbauten (Abfertigungs-, Zentral- und Betriebsgebäude im nördlichen Bausband) untergebracht werden. Nach den von den Gutachtern Dr. Seebauer und Partner 1993 (Dr. Seebauer und Partner, Gesellschaft für strategische Unternehmensberatung mbH, Überprüfung des MAC-Konzeptes, Endbericht, München 1993) durchgeführten Erhebungen sind jedoch in dem für die geplanten Einrichtungen prädestinierten Terminalbereich, insbesondere unter Berücksichtigung der für die nächsten Jahre prognostizierten Fluggastzahlen, keine

ausreichenden Expansionsmöglichkeiten vorhanden. Für die benötigten Nutzungen wird daher die Bereitstellung weiterer Flächen für erforderlich gehalten.

Für das MAC-West plant die FMG die Vorhaltung von insgesamt 1.500 m² Verkaufsfläche für den Einzelhandel. Im Endausbau sind im MAC Verkaufsflächen bis ca. 2.700 m² vorgesehen, die je nach Bedarf bis ca. 5.000 m² erweitert werden können.

Derzeit stehen im Flughafen München 2.594 m², davon 1.743 m² im öffentlichen Bereich, 851 m² im nicht-öffentlichen Bereich, zur Verfügung.

Nach den Berechnungen der Gutachter Dr. Seebauer und Partner wurde am Flughafen München im ersten Betriebsjahr vom 01.07.1992 bis 30.06.1993 in den Einzelhandelsverkaufsstellen der Flughafenhandelsgesellschaft (FHG) (20 von 26 Ladeneinheiten werden von der FHG betrieben) ein durchschnittlicher Umsatz von 15.792 DM/m² im öffentlichen Bereich, 18.276 DM/m² im nicht öffentlichen Bereich (ohne Duty Free Shops) erzielt. Im Verhältnis zu in etwa vergleichbaren Flughäfen (durchschnittlicher Umsatz 26.832 DM/m²) liegen die derzeit in München getätigten Umsätze damit im unteren Bereich. Dies ist nach den Aussagen der Gutachter auf den relativ geringen Umsteigeranteil, die großen Entfernungen vom Terminal zum Zentralgebäude, die derzeit gegebenen Fußgängerströme, die fehlende Branchenvielfalt sowie auf die mangelnde Zentralität der Einzelhandelsgeschäfte zurückzuführen. Im Hinblick auf die prognostizierten, konstant steigenden Passagierzahlen (bis zum Jahr 2010 ca. 100 %), den damit verbundenen zunehmenden Beschäftigten- und Besucherzahlen, dem vorhergesagten höheren Umsteigeranteil, die Inbetriebnahme des 1. Flughafenhotels sowie die zu erwartenden vielfältigen, auf die Bedürfnisse des Fluggastes abgestimmten Sortimente inmitten eines (nach Errichtung des Ter-

minal Ost) zentral gelegenen Gesamtkomplexes, werden weitere erhebliche Umsatzsteigerungen und damit ein Bedarf an zusätzlichen Einzelhandelsflächen prognostiziert.

Die bedarfsgerechte Quadratmeterzahl ergibt sich nach dem Gutachten Dr. Seebauer und Partner aus dem Verhältnis vom Gesamtumsatz pro Jahr zur Flächenproduktivität pro m².

Aufgrund der o. g. Entwicklungen wird für das Jahr 2000 davon ausgegangen, daß der Flughafen München sich dem heutigen Stand der internationalen Verkehrsflughäfen anpaßt und eine vergleichbare Flächenproduktivität im öffentlichen und nicht-öffentlichen Bereich erreicht.

Der durchschnittliche Umsatz pro Passagier auf den Vergleichsflughäfen wird im öffentlichen Bereich derzeit mit 5 DM, am Flughafen München mit 1,80 DM angegeben. Für das Jahr 2000 geht man jedoch auch hier von einer Kaufkraft pro Passagier aus, die zwischen 2,60 DM und 5 DM liegt. Bei einer für das Jahr 2000 angenommenen Fluggastzahl von 18,8 Mio. errechnet sich damit ein Ausgabevolumen im öffentlichen Bereich von 49 - 94 Mio. DM.

Bei einer Beschäftigungszahl von 25.000 Personen wird ein darauf entfallendes Ausgabenvolumen von 5,3 Mio. - 15,7 Mio. DM, bei einer Besucherzahl von 800.000 pro Jahr ein auf diesen Personenkreis entfallendes Ausgabenvolumen von 1,7 Mio. - 3 Mio. DM prognostiziert.

Bei einem Gesamtumsatz im öffentlichen Bereich von 56 Mio. DM bis 112,6 Mio. DM pro Jahr und der angenommenen Flächenproduktivität errechnet sich für das Jahr 2000 ein Flächenbedarf im öffentlichen Bereich von 1.200 m² bis 3.100 m², der nach der Errichtung des MAC abgedeckt werden kann.

Die im künftigen Terminal Ost im öffentlichen und nicht-öffentlichen Bereich geplanten Ladenflächen (ca. 8.000 m² Bruttogeschoßfläche, ca. 4.800 m² reine Verkaufsfläche) stehen in keiner Konkurrenz zu dem anders gearteten Angebot an Einzelhandelsflächen im MAC, sie sind vielmehr auf die spezifische Nachfrage innerhalb des Terminal Ost zugeschnitten. Im öffentlichen Bereich handelt es sich um das Verkaufsflächenangebot, das sich an den ausschließlich das Terminal Ost aufsuchenden Ankunfts- und Abflugsverkehr richtet; im nicht-öffentlichen Bereich handelt es sich um das Angebot, das sich an den Passagier richtet, der diesen Bereich nicht verläßt.

Mit der Fertigstellung des Flughafens sind auf dem betriebseigenen Gelände ca. 161.000 m² Bürofläche (Bruttogeschoßfläche) entstanden. Hiervon werden derzeit ca. 13 % (21.000 m²) nicht genutzt. Der größte Anteil der leerstehenden Flächen liegt nach einer Erhebung durch die Gutachter Dr. Seebauer und Partner in der Luftpostleitstelle und dem Flight Operation Center, die größte Auslastungsrate im Abfertigungsbereich mit einer nahezu 100%igen Belegung. Hieraus folgern die Gutachter, daß im Terminal ein ungleich höherer Büroflächenbedarf als im übrigen Flughafengelände oder etwa im Flughafenumland besteht. Aufgrund des ansteigenden Passagieraufkommens, der zunehmenden Attraktivität des Flughafens für bereits ansässige bzw. künftig ansässige Luftverkehrsunternehmen wird ein erhebliches Ansteigen der Beschäftigtenzahlen vorhergesagt. Der zu erwartende Mehrbedarf an Büroflächen wird dabei gerade in unmittelbarer Terminalnähe angesichts der bereits vorhandenen Auslastung mittelfristig als nicht mehr abdeckbar angesehen. Im o.g. Gutachten wird der künftige Bedarf an Büroflächen im Terminalbereich - in m²-Zahlen angegeben - als von folgenden Determinanten abhängig beschrieben:

- Anteil der Büroarbeitsplätze an der Gesamtzahl der Arbeitsplätze auf dem Flughafengelände
- durchschnittliche Flächeninanspruchnahme durch den einzelnen Bürobeschäftigten
- Aufkommensstruktur des Flughafens (Passagiere, Besucher, Umsteiger)

Die Bürobeschäftigtenzahl wird im passagierbezogenen Bereich mit ca. 1.500 Personen (ca. 15 % der Gesamtbeschäftigten) angegeben. Die Beschäftigtenquote liegt bei ca. 0,12 Beschäftigte je Tausend Passagiere. Laut o.g. Gutachten wird sich diese Quote, entsprechend der Gesamtbeschäftigungsquote am Flughafen, im Terminalbereich im Jahr 2000 auf ca. 0,18 - 0,22 Beschäftigte pro Tausend Passagiere erhöhen.

Ausgehend von 18,8 Mio. Passagieren pro Jahr würde sich im Jahr 2000 eine Beschäftigtenzahl im Terminalbereich ergeben, die zwischen 3.384 und 4.136 liegt. Derzeit stehe - laut Gutachten - dem einzelnen Bürobeschäftigten im passagierbezogenen Bereich eine Fläche von ca. 35 m² zur Verfügung, bei einer angenommenen künftigen Flächeninanspruchnahme von 25 m² pro Beschäftigten errechne sich daraus ein Büroflächenbedarf zwischen 84.600 m² und 103.400 m². Abzüglich des Büroflächenbestandes und zuzüglich der Büroflächen, die aufgrund der Aufgabe der derzeit vorhandenen provisorischer Bürogebäude entfallen, wird ein Neubaubedarf aufgezeigt, der zwischen 35.530 m² und 54.730 m² liegt.

Die von den Gutachtern Dr. Seebauer und Partner angestellten Berechnungen können nicht vollständig überzeugen. Zweifel bestehen sowohl hinsichtlich der Annahme, daß die Beschäftigtenzahl proportional zur Fluggastzahl ist, wie auch der Annahme, daß die Beschäftigtenquote pro Passagier steigt. Eine derartige lineare Entwicklung widerspräche zum einen einer wirtschaftlichen Betriebs-

führung, d.h. Synergieeffekte oder Rationalisierungsmöglichkeiten würden nicht genutzt, zum anderen wären zu erwartende technische Fortschritte nicht ausreichend berücksichtigt.

Tatsächlich läßt sich beobachten, daß insbesondere von Seiten der Luftverkehrsgesellschaften - unter dem Aspekt der Reduzierung von Personalkosten - alle Anstrengungen unternommen werden, um einer derartigen Entwicklung entgegenzuwirken.

Ebenso erscheint eine prognostizierte Büroquadratmeterzahl von 25 m² pro Beschäftigten als zu hoch angesetzt. Realistischerweise ist daher zwar mit einer weiteren Zunahme der Beschäftigtenzahlen zu rechnen, die jedoch proportional hinter der Entwicklung der Fluggastzahlen zurückbleiben wird.

Angesichts der weiteren Verkehrsentwicklung, der ansteigenden Fluggastzahlen, der Internationalisierung des Flughafens sowie der prognostizierten Ansiedelung weiterer Fluggesellschaften ist jedoch - unabhängig von der gutachterlichen Darstellung - mit einem nicht unerheblichen (kontinuierlichen) Ansteigen der Beschäftigtenzahlen und einem daraus resultierenden Mehrbedarf an Büroflächen zu rechnen. Dabei berücksichtigt ist auch ein wachsender Trend der Luftverkehrsgesellschaften zur Einrichtung eigener Lounges.

Der Mehrbedarf an diesen Flächen wird sich dabei auf den Terminalbereich konzentrieren. Der mittel- und langfristige Bedarf an diesen Nutzungsarten wird sich mit der Errichtung des MAC (ca. 23.000 m² Büroflächen, 5.500 m² Lounges) abdecken lassen.

Die in dem Bereich der Baufläche des ehemaligen Terminal Ost vorgesehene Büronutzung steht nicht in Konkurrenz zu der im MAC geplanten Büronutzung. In den nördlich und südlich des MAC vorgesehenen Bürogebäuden ist die Unterbringung von Verwaltungseinheiten der FMG, deren Tochtergesellschaften sowie von flughafen-nahen Betrieben beabsichtigt. Hierbei handelt es sich um einen Nutzerkreis, der die im MAC zur Verfügung stehenden Flächen nicht in Anspruch nehmen wird.

Am Flughafen München existieren derzeit 19 Gastronomieeinrichtungen mit einer Nutzfläche von ca. 3.300 m². Bei einem Passagieraufkommen von 13,5 Mio pro Jahr entspricht dies einem Versorgungsgrad von ca. 0,24 m² pro Tausend Passagieren. Verglichen mit einem Durchschnittsversorgungsgrad von 0,3 m² pro tausend Passagieren liegt München derzeit unter diesem Standard. Ausgehend von diesem Durchschnittsversorgungsgrad und unter Zugrundelegung von 18,8 Mio Passagieren im Jahr 2000 errechnen die Gutachter Dr. Seebauer und Partner einen Bedarf an weiteren Gastronomieflächen von ca. 2.300 m².

Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde sind diese Zahlenangaben dann realistisch, wenn die Gastronomieflächen sich in einer guten Auflage befinden.

Am Flughafen München steht derzeit eine Gesamtfläche an Konferenzräumen von ca. 1800 m² (Business Service Center: 797 m², Hotel Kempinski: ca. 1000 m²) zur Verfügung.

Der Anteil an Konferenzteilnehmern lag im Jahr 1992 pro 1000 Linienpassagieren bei 2,4. Im Vergleich dazu betrug der Schnitt aller bundesdeutschen Verkehrsflughäfen 4,3 Konferenzteilnehmer pro 1000 Linienpassagiere, bei einer gesonderten Betrachtung der Flughäfen Hannover, Köln/Bonn, Stuttgart, Düsseldorf, Frankfurt a. Main (incl. Sheraton Frankfurt Hotel) und München ergab sich ein Schnitt von 14,2 Konferenzteilnehmer pro 1000 Linienpassagiere.

Die Ursache des in München in der Vergangenheit niedrigen Aufkommens war insbesondere in der innenstadtnahen Lage des Flughafens München Riem zu sehen. Nimmt man an, daß die Anziehungskraft der Stadt München als Tagungsstandort bestehen bleibt, d.h. der Flughafen München keine überdurchschnittliche Entwicklung als Konferenzstandort erfährt, so wird sich bis zum Jahr 2000 ein Durchschnitt von 4,0 Konferenzteilnehmern pro 1000 Linienpassagieren, unter der Annahme, daß der Flughafen als Tagungsort einer höheren Akzeptanz begegnet, von 4,0 bis 8,0 Konferenzteil-

nehmern einstellen. Bei einer angenommenen Zahl von 15,6 Mio. Linienpassagieren im Jahre 2000 errechnet sich eine Gesamtzahl an Konferenzteilnehmern, die zwischen 62.400 und 124.000 liegt.

Der künftige Flächenbedarf, der sich nach dem Gutachten Dr. Seebauer und Partner nach der Formel (Konferenzteilnehmer x $2 \text{ m}^2/260$) x Auslastung bestimmt, läge im Jahr 2000 bei 860 m^2 bis 1.700 m^2 . Unter Berücksichtigung der bis zum Jahr 2010 prognostizierten Fluggastzahl von 26 Mio sowie des Umstandes, daß eine Verlegung des Business Service Centers, das bisher in provisorischen Bürogebäuden untergebracht ist, in das MAC geplant ist, erscheint die Vorhaltung von ca. 1.800 m^2 für Konferenzräume als sachgerecht.

2.1.2 Terminal Ost

Die FMG beantragt

- die Verschiebung des bereits mit Beschluß von 1979 festgestellten Terminal Ost um 250 m nach Osten
- die Erhöhung der maximalen Gebäudehöhe auf 30 m
- sowie die Erhöhung der maximalen Kubatur auf 1,3 Mio. m^3 .

Das Terminal setzt sich nach diesen Planungen aus einem ca. 300 m langen, ca. 30 m hohen und ca. 110 m tiefen Zentralbereich mit vertikal getrennten Ankunfts- und Abflugebenen und einem eigenen Technikgeschoß sowie aus einer daran nach Norden und Süden angegliederten, sich über eine Länge von insg. ca. 1.000 m erstreckenden, ca. 18 m hohen Pier zum Andocken der Flugzeuge zusammen. Im westlichen Anschluß an den Pier Süd ist das ca. 150 m lange und ca. 18 m hohe sonstige flughafenspezifische Betriebsgebäude für Fluggesellschaften geplant.

Die beantragte Erhöhung der Baumasse und der Bauhöhe ist Folge des geänderten Gesamtkonzepts. Dieses berücksichtigt die Erfahrungen mit der modularen Aufteilung sowie der horizontalen Trennung der Abflug- und Ankunftsgebiete im Terminal West.

Die Änderung der Bauhöhe des übrigen Terminals (Pier) von bisher planfestgestellten 16 m auf 18 m ist nach den Darlegungen der FMG, die auf erschwerte Betriebs- und Wartungsabläufe innerhalb des 15,40 m hohen Terminal West hinweist, nachvollziehbar. Ebenso die Erhöhung des mit 11. ÄPFB von 1990 planfestgestellten Abfertigungsgebäudes für sicherheitsgefährdete Flüge von 16 m auf 18 m, mit der eine aus städtebaulichen Gründen zu befürwortende Angliederung an das Terminal Ost erfolgen kann.

Mit Beschluß von 1979 wurde das Terminal Ost in paralleler Anordnung zum Terminal West auf den Flächen der derzeitigen provisorischen Bürogebäude planfestgestellt. Nach Belegung der ursprünglich geplanten Neutralen Zone mit Anlagen, die der landseitigen Erschließung des Terminal West dienen, wurden mit dem 11. ÄPFB von 1990 die Errichtung und der Betrieb des Abfertigungsgebäudes für die sicherheitsgefährdeten Flüge am nördlichen Rand des ursprünglichen Vorfeldes Ost zugelassen, mit 15. ÄPFB von 1990 die Allgemeine Luftfahrt, die nach dem ÄPFB von 1984 im nördlichen Bereich des Vorfeldes Ost geplant war, in den Bereich östlich der Feuerwache Nord verlegt. Mit 32. ÄPFB von 1991 wurde das ursprünglich im Zentralgebäude geplante Flughafenhotel auf dem ursprünglich vorgesehenen Vorfeld Ost zugelassen.

Die Verschiebung des Terminals Ost ist daher durch die planerische Entwicklung des östlichen Passagierabfertigungsbereichs bereits vorgezeichnet. Aufgrund der sich für die nächsten Jahre abzeichnenden Luftverkehrsentwicklung sowie unter Berücksichtigung eines angemessenen Planungshorizontes von ca. 10 - 20 Jahren ist der Bau des zweiten Terminals nach wie vor gerechtfertigt.

Lagen die Fluggastzahlen im Jahr 1994 bei 13,5 Mio., so werden - wie bereits unter Punkt 2.1 ausgeführt - nach den Prognosen des Flughafens für das Jahr 2000 ca. 18,8 Mio., für das Jahr 2010 ca. 26 Mio. Passagiere erwartet.

Diese Entwicklung hat zur Folge, daß das Terminal West zum Ende dieses Jahrhunderts an den Rand seiner Kapazitäten stoßen wird. Unter Berücksichtigung eines gewissen Prognosezeitraums ist die Feststellung der Verschiebung des an ursprünglicher Stelle nicht mehr realisierbaren Terminal Ost auch vom Zeitpunkt her in diesem Verfahren veranlaßt.

Die Dimension des Abfertigungsgebäudes sind angesichts der geplanten vertikal getrennten Ankunfts- und Abflugebenen, des eigenen Technikgeschoßes, des von der FMG angegebenen Flächenbedarfs für terminalspezifische Nutzungs- und Funktionsbereiche (Sicherheits-/Paß- Zollkontrolle, passagiernahe Läden im öffentlichen/nicht öffentlichen Bereich, Restaurationsflächen im öffentlichen/nicht öffentlichen Bereich, Verkehrsflächen für Zugänge zu schienengebundenen Verkehrsmitteln) nachvollziehbar.

2.1.3

Bürogebäude im Bereich des ehemaligen Terminal Ost

Die FMG beantragt die Ausweisung des nördlichen und südlichen Bereichs des ehemaligen Terminal Ost als Flächen für die Errichtung von Bürogebäuden.

Geplant sind Gebäude mit einer Höhenentwicklung von bis zu 11 m im Norden und bis zu 8 m im Süden. Die Gesamtkubatur soll jeweils 0,03 Mio. m³ betragen.

Bereits im Planfeststellungsbeschluß von 1979 war im ursprünglichen Zentralgebäude die Unterbringung der notwendigen Büroräume für Behörden, Fluggesellschaften, für die FMG selbst sowie

für sonstige flughafennahe Betriebe im bedarfsgerechten Umfang geplant. Im Zuge von Planung und Bau wurde jedoch ein zwingender Mehrbedarf an Büroflächen im näheren Terminalbereich deutlich. Im nördlichen und südlichen Bereich des ursprünglichen Terminal Ost wurden daher als Zwischennutzung provisorische Bürogebäude errichtet. Derzeit ist hier das Büroservicecenter (BSC) untergebracht. Nach der Verlagerung dieser Flächen in das künftige MAC sieht die FMG die Nutzung der neu zu errichtenden Büroräume durch die FMG selbst, ihre Tochtergesellschaften bzw. durch sonstige flughafennahe Betriebe (z.B. Reinigungsfirmen, Wartungsfirmen) vor.

Diese Planung erscheint vernünftigerweise geboten, da im Terminalbereich derzeit keine größeren Büroflächen mehr zur Verfügung stehen, der Nutzerkreis jedoch auf die unmittelbare Nähe zu den Passagierabfertigungsbereichen bzw. dem Zentralbereich angewiesen ist, die im künftigen MAC angebotenen Büroräume jedoch voraussichtlich nicht in Anspruch nehmen wird.

2.1.4 Zweites Flughafenhotel

Bereits im Planfeststellungsbeschluß von 1979 war in den oberen Stockwerken des Zentralgebäudes ein Flughafenhotel vorgesehen. Nach der Neukonzeptionierung des Zentralbereichs durch den ÄPFB von 1984 wurde ein Standort nördlich, nach dem 2. ÄPFB von 1987 südlich des Zentralgebäudes zugelassen. Infolge einer weiteren Änderung der Planungskonzeption wurden auf den betreffenden Flächen inzwischen Parkplätze errichtet. Mit dem 32. ÄPFB von 1991 wurde daher ca. 300 m nordöstlich des Zentralgebäudes das Flughafenhotel "Kempinski" genehmigt und zwischenzeitlich errichtet. Dieses Hotel umfaßt 389 Zimmer und ist als First-Class-Hotel "5 Sterne" in der obersten Preiskategorie angesiedelt. Damit ist der daneben bestehende Bedarf an Hotelzimmern niedrigerer Preiskategorien in unmittelbarer Flughafennähe nicht gedeckt. Bei einer progn-

stizierten Zunahme der Fluggastzahlen (18 Mio im Jahr 2000), einer Zunahme des Intercontinentalverkehrs mit höheren Umsteigerquoten sowie einer gesteigerten Konferenzaktivität im künftigen MAC läßt sich der Bedarf an einem zweiten Flughafenhotel (3-4 Sterne) spätestens mit Fertigstellung des Terminal Ost rechtfertigen.

2.1.5 Parkpaletten/Tiefgaragen

Die in der Neutralen Zone errichteten Parkpaletten dienen ausschließlich der Aufnahme des durch das Terminal West bedingten Verkehrs. Die geplante Errichtung weiterer Parkpaletten im östlichen Anschluß an die bisherige Baufläche für das Terminal Ost zur Vorhaltung der erforderlichen Kapazitäten für landseitige Erschließung des 2. Terminals ist sachgerecht.

Ebenso ist die geplante Auslegung von Tiefgaragen zur Gewährleistung eines funktionsfähigen Betriebs des 2. Flughafenhotels vernünftigerweise geboten.

2.1.6 Fernbahntunnel/Verlängerung des bestehenden S-Bahn-Tunnels

Gegenstand der Planfeststellung sind die Vorbereitung des künftigen Anschlusses des Flughafens an das Fernbahnnetz sowie die Verlängerung des bestehenden S-Bahn-Tunnels um ca. 730 m nach Osten.

Nach den ursprünglichen Flughafenplanungen war die Anbindung an die Fernbahn und damit die Errichtung eines Fernbahnhofs innerhalb des Flughafens nicht vorgesehen.

Aus Gründen der Harmonisierung des Gesamtverkehrskonzepts, die u.a. eine stärkere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger erfordert, ist die Anbindung des Verkehrsflughafens München an

das Fernbahnnetz jedoch unverzichtbar. Eine aus ökonomischen wie ökologischen Gründen anzustrebende Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel innerhalb ihres optimalen Einsatzbereiches setzt voraus, daß auch der Wechsel von einem Transportmittel zum anderen möglichst direkt und damit zeitsparend erfolgt. Bezogen auf die Relation Schiene - Luft sollte ein internationaler Verkehrsflughafen eine Knotenfunktion haben; eine unmittelbare Anbindung an das Fernbahnnetz entlastet nicht nur den Straßenverkehr, sondern auch den Luftverkehr im Hinblick auf seine Zubringerfunktion über mittlere Entfernungen. Dieses verkehrspolitische Ziel ist auch im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten.

Zur Anbindung an das Fernverkehrsnetz sind pro Tag und Richtung voraussichtlich 6 Airport-Express-Züge zur Verbindung des Flughafens München mit den Städten Augsburg, Ulm und Stuttgart geplant. Eine weitere Streckenführung ist vorgesehen in Richtung Moosburg, Landshut, Regensburg mit möglicher Weiterleitung in die neuen Bundesländer (Dresden) und nach Tschechien. Dieser Schienenverkehrsbindung kommt insofern eine besondere regional- und strukturpolitische Bedeutung zu.

Große Teile des südbayerischen Raumes werden bei einer Durchbindung im Westen über Pasing und im Osten über die Strecke München - Mühldorf, Freilassing gut an den Flughafen angebinden.

In einer ersten Stufe kann nach dem Ausbau des bisherigen S-Bahn-Bahnsteiges auf eine Länge von 400 m das Flughafenterminal von Fernbahnzügen angefahren werden. Mittelfristig ist eine getrennte Führung der S-Bahn und Fernbahn im Flughafenbereich erforderlich. Ab einer Verkehrsbedienung mit drei S-Bahn-Linien im 20-Minuten-Takt und mehr als einer Intercity-Linie pro Stunde ist die Nutzung eines reinen Fernbahnhofs mit einer Länge von 400 m unumgänglich.

Auch im Kurzstrecken- und im kürzeren Mittelstreckenbereich kommt der Schiene als alternative Beförderungsmöglichkeit zum Auto eine immer größere Bedeutung zu. Bereits heute, um so mehr

bei steigendem Passagieraufkommen, ist eine Verbesserung des S-Bahn-Anschlusses des Flughafens an die Landeshauptstadt München erforderlich. Der Flughafen München wird derzeit lediglich über die im 20-Minuten-Takt verkehrende Linie S 8 an das Münchner S- und U-Bahnnetz angebunden. Geplant ist nunmehr die Herstellung eines Ringschlusses an die S 1 über Neufahrn sowie an die S 6 über Erding. Bei der zunächst geplanten Westanbindung des Flughafens über die S 1 wird der Flughafen durch zwei Linien erschlossen, fahrplantechnisch kann damit ein 10-Minuten-Takt angeboten werden. Diese S-Bahn-Anbindung wird Vorteile für den Münchner Westen bringen, außerdem die Betriebssicherheit erhöhen (2. Stammstrecke) und stellt zudem den ersten Baustein für eine Anbindung des Flughafens an den Schienenfernverkehr dar.

Die Verlängerung der S-Bahn-Linie über Erding zum Flughafen dient vorwiegend der Erschließung der Siedlungsachsen Erding - Markt Schwaben und ihrer Anbindung an den Flughafen. Damit wird ein wesentlicher Standortfaktor für die dort angestrebte strukturelle Entwicklung geschaffen. Gleichzeitig dient diese Strecke als Teil einer Schienenfernverkehrsverbindung Augsburg - Flughafen - Mühlendorf - Freilassing.

Die Durchbindung der S-Bahn, insbesondere die Verlängerung des S-Bahn-Bahnhofs nach Osten, ist zur Erhöhung der S-Bahnfrequenz unabdingbar. Zudem eröffnet die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels nach Osten bis zur Fertigstellung des Fernbahntunnels die Einbindung von Fernbahnanschlüssen.

2.2 Planungsleitsätze

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

2.3 Abwägung

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

2.3.1 Raumordnung und Landesplanung

Das Änderungsvorhaben steht mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung im Einklang.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind im wesentlichen auf das Flughafengelände beschränkt, im übrigen sind keine negativen Auswirkungen auf das Flughafenumland festzustellen. Insbesondere die im MAC geplanten luftverkehrsbezogenen Einzelhandelsflächen stellen einen Beitrag zur bedarfsgerechten Ausstattung des Flughafens dar.

fens München dar und lassen keine negativen Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit der umliegenden zentralen Orte und die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung erwarten.

Maßstab für die Beurteilung des Vorhabens waren neben den Raumordnungsgrundsätzen des Raumordnungsgesetzes (ROG) und des Art. 2 des Bayer. Landesplanungsgesetzes (BayLPIG) die im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und im Regionalplan München (RP 14) enthaltenen Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie die sonstigen Erfordernisse der Raumordnung.

Hinsichtlich der im MAC geplanten Einzelhandelsflächen stützte sich die Planfeststellungsbehörde auf die von der höheren Landesplanungsbehörde durchgeführte landesplanerische Abstimmung auf andere Weise (vgl. Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Durchführung von Raumordnungsverfahren und landesplanerische Abstimmung auf andere Weise vom 27.03.1984, LUMBI S. 29 ff, Abschn. 9), die unter Verwertung der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen zu dem Ergebnis kommt, daß das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht.

Gemäß LEP B IV 1.4.8 sollen Flächen für Einzelhandelsgroßprojekte in der Regel nur in Unterzentren und zentralen Orten höherer Stufe ausgewiesen werden. Die Errichtung und Erweiterung solcher Einrichtungen sollen sich ebenso wie die Ausweisung von Flächen an der Versorgungsfunktion des zentralen Ortes und der Größe des Verflechtungsbereichs orientieren. Dabei sollen die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte sowie die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich dieser Einrichtungen nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Diese Zielvorstellung ist hier aufgrund der atypischen Fallgestaltung nicht einschlägig. Ein internationaler Großflughafen, wie der Flughafen München, hat zur Gewährleistung eines funktionsfähigen Verkehrsbetriebes unabhängig von seinem jeweiligen Standort ein auf den Fluggast abgestimmtes, dem internationalen Standard entsprechendes Einzelhandelsangebot vorzuweisen. Darüber hinaus werden die einzelnen Betriebe allein aufgrund ihres vergleichsweise geringen Flächenumfanges nicht als Einzelhandelsgroßprojekte einzuordnen sein. Auch bei der Gesamtheit der Läden wird es sich aufgrund der besonderen Lage, des flughafenorientierten Angebots und des entsprechenden Kundenkreises nicht um ein Einkaufszentrum im Sinne des LEP B IV 1.4.8 handeln. Die geplanten Einzelhandelsflächen sind vielmehr notwendige Einrichtungen, um dem Flugreisenden ein dem internationalen Standard gemäßes Einzelhandelsangebot zu präsentieren, das Vorhaben trägt insofern zu einem bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens München bei.

Die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte im Flughafenumland wird durch die wirtschaftlichen Auswirkungen der geplanten Einzelhandelsbetriebe nicht beeinträchtigt, ein relevanter Abzug der Kaufkraft kann ausgeschlossen werden.

Das von der FMG in Auftrag gegebene Gutachten der Concepta - Gesellschaft für Markt- und Strategieberatung mbH (Concepta-GmbH) "Die Realisierung von Ladeneinzelhandelskapazitäten am Flughafen München II", Saarbrücken, September 1990, geht nach Erhebungen auf den Flughäfen Frankfurt und Zürich davon aus, daß das engere Einzugsgebiet der Besucher, die den Flughafen speziell zum Einkaufen aufsuchen, sich auf einen Radius von ca. 20 km Luftlinie eingrenzen läßt. Das Einzugsgebiet des Flughafen München umfaßt daher im wesentlichen die Mittelbereiche Erding, Freising und Moosburg a.d. Isar mit insgesamt 252.351 Einwohnern zum 31.12.1992

sowie den nördlichen Bereich des Landkreises München und Teile des Landkreises Dachau. Es kann somit von einem Kundenpotential von über 300.000 Einwohnern ausgegangen werden.

Für das Jahr 1989 kann die einzelhandelsrelevante Kaufkraft für Warenkäufe in Ladengeschäften in der Bundesrepublik Deutschland mit insgesamt rd. 462,5 Mrd. DM angegeben werden.

Je Einwohner errechnet sich daraus eine ladenrelevante Warennachfrage von rd. 7.460 DM. Davon entfallen auf Waren des überwiegend kurzfristigen Bedarfs (Nahrungsmittel, Getränke, Tabakwaren) rd. 2.980 DM je Einwohner, auf Waren des überwiegend längerfristigen Gebrauchs (Non-food-Waren) rd. 4.480 DM je Einwohner. Für das Jahr 2000 wird im "Gutachten der Concepta-GmbH" die ladenrelevante Warennachfrage der Einwohner in der gesamten Bundesrepublik Deutschland auf der Preisbasis des Jahres 1990 mit ca. 9.530 DM je Einwohner angegeben. Für Waren des überwiegend kurzfristigen Bedarfs wird ein Anteil von ca. 3.810 DM je Einwohner, für Waren des überwiegend längerfristigen Gebrauchs ein Anteil von ca. 5.720 DM je Einwohner angenommen. Im Jahre 1989 lag die Kaufkraft im engeren Einzugsgebiet des Flughafen Münchens ca. 5 % über dem Bundesdurchschnitt. Unter Berücksichtigung einer weiterhin hohen Attraktivität des Großraums München als Arbeitsplatzstandort und unter Berücksichtigung neuer Arbeitsplätze im engeren Umland des Flughafens kann bei vorsichtigen Schätzungen davon ausgegangen werden, daß die Kaufkraft im engeren Einzugsgebiet bei 5,2 % über dem Bundesdurchschnitt stabil bleibt. Damit ergibt sich für das engere Einzugsgebiet im Jahre 2000 eine Kaufkraft von rd. 10.025 DM/Einwohner.

Dies entspricht bei rd. 300.000 Einwohnern im Jahre 2000 einer ladenrelevanten Warennachfrage von rd. 3,008 Milliarden DM. Davon entfallen auf

Nahrungsmittel, Getränke, Tabakwaren	ca. 1,203 Mrd. DM,
Non-food-Waren	ca. 1,805 Mrd. DM.

Geht man von einem zukünftigen Branchenmix im MAC aus, der überwiegend Sortimente des kurzfristigen Bedarfs und einige Sortimente des mittel- und langfristigen Bedarfs enthält, so ergibt sich hinsichtlich dieses Angebots eine Kaufkraft von ca. 1,5 Milliarden DM pro Jahr für das engere Einzugsgebiet.

In Analogie zu den Flughäfen Frankfurt, Zürich und Amsterdam geht die Concepta-GmbH für das Jahr 2000 von einer durchschnittlichen Flächenproduktivität am Flughafen München (öffentlich zugänglicher Bereich) von bis zu 26.000 DM pro m² Verkaufsfläche aus. Bei einer von Seiten der FMG geplanten Größenordnung von max. 5.000 m² Verkaufsfläche errechnet sich ein voraussichtlicher Gesamtumsatz des Vorhabens von 130 Mio DM pro Jahr. Die max. Abschöpfungsquote bei einem üblichen Einzelhandelsgroßprojekt läge damit bei ca. 8,6 %.

Für das MAC ist jedoch bei realistischer Betrachtungsweise aus den nachfolgenden Gründen nicht damit zu rechnen, daß diese Quote erzielt werden wird:

- das Preisniveau wird deutlich über dem üblicher Einkaufszentren liegen;
- das MAC liegt für Nichtreisende in einer relativ peripheren Lage;

- die Parkgebühren am Flughafen sind relativ hoch;
- es besteht nur eine eingeschränkte Möglichkeit vertiefter Fachberatung;
- der Bedarf des Nichtreisenden wird aufgrund des spezialisierten Angebots der Flughafengeschäfte in der Regel nur unvollständig abgedeckt.

Die potentiellen Kunden werden sich daher in erster Linie aus Reisenden, in geringem Umfang aus Flughafenbeschäftigten und Besuchern sowie nur vereinzelt aus Besuchern und Bewohnern des Flughafenumlandes zusammensetzen. Auch die längeren Ladenöffnungszeiten werden allenfalls in Notfällen Käufer dazu veranlassen, den langen Weg zum Flughafen zwecks Erwerbs von Vergessensartikeln auf sich zu nehmen. Selbst Mitarbeiter des Flughafens werden die Einkaufsmöglichkeiten am Flughafen wegen der im Vergleich zum Umland hohen Preise und der geringen Angebotsvielfalt nicht oder allenfalls zu Spontaneinkäufen nutzen.

Zum Vergleich werden nach dem Gutachten der Concepta GmbH an den Flughäfen Frankfurt bzw. Zürich selbst im öffentlichen Bereich mindestens 82 % bzw. 73 % des Umsatzes von Reisenden getätigt. Ob diese Zahlenangaben auf den Flughafen München übertragbar sind, kann dahingestellt bleiben, da sich bereits aus den o.a. Überlegungen erkennen läßt, daß der auf Nichtreisende aus dem Flughafenumland entfallende Umsatzanteil äußerst gering sein wird.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, daß sich der Einzugsbereich der nichtreisenden Kunden aus mehreren zentralen Orten (Erding, Freising, Moosburg a.d. Isar, München) zusammensetzt, die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen auf den einzelnen zentralen Ort auch deshalb unerheblich sein werden.

Von verschiedenen Einwendungsführern wurde auf das sich in Aufstellung befindliche Ziel des LEP B II 2.6 (Fortschreibung des LEP 1992/993) hingewiesen, wonach im großen Verdichtungsraum München und im angrenzenden Umland des Flughafens gewerbliche Siedlungsflächen grundsätzlich nur ausgewiesen werden sollten, wenn in der Gemeinde gleichzeitig und auf der gleichen Planungsebene (Flächennutzungsplan/Bebauungsplan) Wohnsiedlungsflächen ausgewiesen werden. Hierzu ist anzumerken, daß dieses Ziel (das sog. "Harmonisierungsgebot") lediglich in Zusammenhang mit der Ausweisung von gewerblichen Siedlungsflächen im Wege der Bauleitplanung relevant wird, hier jedoch keine Anwendung findet.

Im Rahmen der raumordnerischen Beurteilung war daher zu dem Ergebnis zu gelangen, daß die im MAC geplanten Einzelhandelsflächen, ebenso wie das übrige Vorhaben, mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang stehen.

2.3.2 Städtebau

Terminal Ost

Die geplante Höhenentwicklung des zentralen Baukörpers des Passagierabfertigungsgebäudes Ost (30 m über eine Länge von ca. 300 m) ist städtebaulich nicht unproblematisch.

Insbesondere im Hinblick auf die relativ niedrig gehaltenen Gebäude des Zentralbereichs (Zentralgebäude: planfestgestellte Höhe 22 m, tatsächliche Höhe 17 m) sowie auf das Terminal West (planfestgestellte und tatsächliche Höhe 16 m, lediglich in Teilbereichen 25 bzw. 31 m), wird sich eine gewisse städtebauliche Riegelwirkung nicht ausschließen lassen.

Die geringe Höhenentwicklung des bereits errichteten Terminal West basiert auf einem Nebeneinander der Hauptfunktionen Abflug und Ankunft auf einer Ebene.

Seit Betriebsaufnahme ist jedoch eine Reihe von Nachteilen dieser Konzeption deutlich geworden. So standen beispielsweise keine ausreichenden Kubaturen für die Errichtung eines eigenen Technikgeschosses zur Verfügung, haustechnische Gewerke mußten daher innerhalb abgehängter Decken verlegt werden. Die Zugangs- und Montagebedingungen sind dadurch erheblich erschwert.

Desweiteren ist bei dem modularen Abfertigungskonzept die Anzahl der gebäudenahen Vorfeldpositionen auf die verfügbare Abwicklungslänge des Gebäudes beschränkt. Zum Zeitpunkt der Planung des Terminal West wurde die Bereithaltung von ca. 1/3 gebäudenahen und 2/3 offenen Parkpositionen als wirtschaftlich erachtet. Nach den heutigen Erfahrungswerten ist jedoch eine eindeutig größere Nachfrage nach gebäudenahen Parkpositionen deutlich geworden. Diese könnten durch sog. Satelliten, die parallel zum Terminal angeordnet wären und unterirdisch von einem zentralen Abfertigungsgebäude her erschlossen werden könnten, bereit gehalten werden. Mit dem Terminal West kann diese Nachfrage konzeptionsbedingt nicht erfüllt werden.

Aufgrund der Verkehrsentwicklung, der Verkehrsprognosen sowie der mit dem Terminal West gewonnenen Erfahrungen ist daher ein Abfertigungskonzept vorzusehen, das es ermöglicht, den Entwicklungen der letzten Jahre Rechnung zu tragen und die notwendigen technischen Verbesserungen gegenüber dem Terminal West zu ermöglichen.

Die FMG sieht daher für das neugeplante Terminal Ost ein zentral organisiertes Abfertigungskonzept vor. Dieses unterteilt das Abfertigungsgebäude in einen zentralen Terminalbereich und in einen unmittelbar angegliederten Pier. Im zentralen Terminalgebäude befinden sich dabei im Erdgeschoß die Ankunftshalle und die vorgelager-

te Abholerhalle, im Obergeschoß die Abflughalle mit den erforderlichen Abfertigungseinrichtungen. Das Dachgeschoß ist als Technikgeschoß konzipiert.

Die beiden übereinanderliegenden Ebenen Abflug und Ankunft sind jeweils mit einer Geschoßhöhe von 11 m, das Technikgeschoß mit einer Höhe von 8 m geplant. Angesichts der Größe der Abflug- und Ankunfthalle erscheint eine Höhe von 11 m als angemessen (die entsprechenden Hallen im Terminal West verfügen über eine Geschoßhöhe von 10 m). Das Technikgeschoß soll nach den Planungen der FMG in zwei Ebenen unterteilt werden. In der Ebene 1 ist ein eigenes Installationsgeschoß (Leitungsführung) über die gesamte Gebäudeentwicklung vorgesehen. Für den horizontalen Leitungsverzug (Raumluftechnik, Sprinkler, Wasser und Heizung) wird von der FMG dabei eine Höhe von ca. 2,30 m angesetzt.

In der Ebene 2 ist die Unterbringung der erforderlichen Aggregate, der Zu- und Abluftgebläse, der Aufzugsüberfahrten, der haustechnischen Zentralen etc. vorgesehen. Für diese Zentralen wird von der FMG eine Höhenentwicklung von bis zu 5 m einkalkuliert. Die Unterbringung der Aggregate in der 2. Ebene führt dazu, daß von einer aufwendigen Einbindung von Dachzentralen (jedes Element einzeln verkleidet) zu einer einheitlichen Fassadenkonstruktion übergegangen werden kann und keine "zerklüftete Fassade" entsteht. Angesichts dieser technisch notwendigen Verbesserungen, die zu einer wesentlich größeren Funktionalität der Terminals Ost beitragen, ist dessen geplante Dimensionierung vernünftigerweise geboten.

Im übrigen stehen die Ausmaße des Terminal Ost in keinem offenkundigen Mißverhältnis zu denen der übrigen Gebäude des östlichen Passagierabfertigungsbereichs. Durch die Konstruktion des bereits errichteten bzw. noch zu errichtenden Flughafenhotels mit einer Gebäudehöhe von 25 m und einer Dachhöhe von 30 m bzw. die des MAC mit einer Gebäudehöhe von 25,5 m und einer Dachhöhe von 45 m ist eine gewisse Höhenentwicklung in diesem Bereich bereits vorgegeben, die im Zentralbereich des Terminals fortgeführt wird.

Überdies ist eine derartige Flughafenanlage in einer flachen Landschaft nicht zu verbergen, eine sorgfältige Materialauswahl, Gestaltungskonzeption und Grünordnung kann jedoch auf eine Verringerung der nachteiligen Auswirkungen auf die städtebaulichen Belange hingewirkt werden.

Sonstiges Vorhaben

Die im Bereich des ursprünglichen Terminal Ost geplanten Bürogebäude (11 m bzw. 8 m, 0,03 Mio m³) sowie die im östlichen Anschluß geplanten Parkpaletten (14,5 m, 0,4 Mio m³) fügen sich in den bisherigen städtebaulichen Charakter des Flughafens problemlos ein.

Aber auch die Höhe und Kubatur des MAC (25,5 m, 0,40 Mio. m³) mit einer Dachhöhe von bis zu 45 m sowie die des Flughafenhotels (25 m, 0,15 Mio. m³) mit einer Dachhöhe bis zu 30 m fügen sich in das Gesamtkonzept der erweiterten Neutralen Zone ein und sind daher städtebaulich noch zu vertreten.

In der für die Neutrale Zone geplanten Neukonzeption findet sich, ausgehend vom MAC die städtebauliche Konfiguration des westlichen Abfertigungsgebäudes spiegelbildlich wieder. Die Verbindung Zentralgebäude-MAC (Magistrale in Ost-West-Richtung) verknüpft die durch die Terminals gebildeten Längsseiten als städtebauliche Dominante mit einer größeren Höhenentwicklung.

Dieses Konzept lag bereits der bisherigen Planfeststellung zugrunde, hier dominierte der Zentralbereich zunächst mit einer Höhe von 32 m, nach dem ÄPFB von 1984 mit einer reduzierten Höhe von 22 m gegenüber dem 16 m hohen Terminal.

Auf der Fläche des neugestalteten Zentralbereichs wurde bereits das mit 32. ÄPFB von 1991 planfestgestellte Flughafenhotel "Kempinski" mit einer maximal zulässigen Gebäudehöhe von 25 m und einer maximalen Dachhöhe von 30 m errichtet.

Südlich des MAC soll sich das geplante zweite Flughafenhotel in der gleichen gestalterischen Konzeption spiegelbildlich anschließen. MAC und die beiden Hotels sind dabei nach Höhe und Erscheinungsbild so gestaltet, daß sie architektonisch und städtebaulich harmonisieren und sich in das Gesamterscheinungsbild des Flughafens einfügen. Die zulässigen Wandhöhen der beiden Hotels (25 m) sowie des MAC (25,5 m) entsprechen denjenigen der Aufbauten auf dem Terminal West (Verkehrslenkung 31 m, Aussichtsrestaurant 25 m). Die Betonung der Mitte, die sich im Terminalbereich West durch die konzentrierten Baumassen dieser Aufbauten in den mittleren Modulen (B, C) ergibt, wird durch das MAC fortgeführt. Die im ÄPFB von 1984 auf Seite 117 enthaltene Feststellung, daß eine Reduzierung der zulässigen Bauhöhe in der ursprünglichen neutralen Zone von 32 m auf 22 m zu begrüßen sei, steht dieser Beurteilung nicht entgegen. Im Rahmen der damaligen städtebaulichen Überprüfung war man davon ausgegangen, daß das Hotel und das Verwaltungsgebäude für die Luftfahrtunternehmen in unmittelbarer Nähe neben dem Terminal West errichtet werden würden, beide Gebäude somit in einem starken Kontrast stünden. Die Neukonzeptionierung sieht dagegen eine durch weiträumige Grünflächen aufgelockerte Bebauung mit geringen Höhenunterschieden zwischen benachbarten Baukörpern vor.

Die signifikante Dachkonstruktion des MAC, die nach den Planungen der FMG elementweise zusammengesetzt wird, führt zu einer Verdeutlichung der Ost-/Westmagistrale als Übergang zwischen den Terminalbereichen West und Ost. Die bereits im Planfeststellungsbeschluß von 1979 verfolgte Grundidee einer H-Konfiguration wird somit in erweiterter Form beibehalten.

Die von verschiedenen Einwendern vorgetragenen Bedenken hinsichtlich des konkreten Gestaltungskonzepts des MAC waren im Rahmen der Planfeststellung nicht zu behandeln. Die genaue Ausgestaltung der Einrichtungen obliegt in den durch die Planfeststellung vorgegebenen Grenzen dem Antragsteller.

2.3.3 Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die von der FMG geplanten Erweiterungen sind auf Flächen innerhalb des bestehenden Flughafengeländes beschränkt, dem Erdinger Moos werden daher keine weiteren Flächen entzogen.

Die durch die Flughafenanlage bzw. den Flughafenbetrieb entstehenden Beeinträchtigungen für das Umland wurden bereits durch die im Planfeststellungsbeschluß festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Weitergehende Eingriffe im Sinn von § 8 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz i.V.m. Art. 6 Abs. 1 Bayer. Naturschutzgesetz finden durch die Neuplanung nicht statt. Weitere Ausgleichsmaßnahmen sind nicht veranlaßt.

2.3.3.1 Grünflächen

Auf einem großen Flächenanteil des beantragten Vorhabens war im Planfeststellungsbeschluß von 1979 die Errichtung des Terminalgebäudes Ost sowie die Anlage der erforderlichen Flugbetriebsflächen vorgesehen.

Eine erstmalige Ausweisung als Flugbetriebsfläche Vorfeld Ost erfahren der Bereich östlich des Vorfeldes für sicherheitsgefährdete Flüge, der bis zur Verlegung der Allgemeinen Luftfahrt auf ihren heutigen Standort (durch den 15. ÄPFB von 1990) als Baufläche für die Zwischennutzung Allgemeine Luftfahrt, danach als Fläche für

landwirtschaftliche bzw. paralandwirtschaftliche Zwischennutzung vorgesehen war (ca. 67.000 m²), ferner eine Fläche im südöstlichen Anschluß an das bisherige Vorfeld Ost, die ebenfalls als Fläche für landwirtschaftliche bzw. paralandwirtschaftliche Zwischennutzung vorgehalten wurde (ca. 85.000 m²). Bei beiden Bereichen handelt es sich derzeit um Kiesflächen, die zum Zwecke des Erosionsschutzes mit einer Trockenrasenmischung angesät sind, ansonsten jedoch von Bepflanzungen freigehalten wurden.

Im Bereich der erweiterten Neutralen Zone mit dem MAC und dem zweiten Flughafenhotel plant die FMG, insbesondere im Bereich der Zufahrten zu MAC und Hotel, Gärten mit Großbäumen, Hecken und Bodendeckern.

Groß angelegte Gärten sind auf den Freiflächen westlich des Flughafenhotels vorgesehen. Von den ca. 216.000 m² der Neutralen Zone sollen ein Anteil von 80.000 m² für Grünflächen freigehalten werden. Diese stehen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zur Verfügung.

Der Bereich des ursprünglichen Terminal Ost war mit einer Fläche von ca. 604.000 m² (Baufläche Terminalgebäude ca. 82.000 m², Vorfeld ca. 522.000 m²) geplant, das neue Terminal Ost soll eine Fläche von ca. 635.000 m² (Baufläche Terminalgebäude ca. 175.000 m², Vorfeld ca. 460.000 m²) einnehmen. Der größere Flächenverbrauch durch das Abfertigungsgebäude Ost ist durch die im Vergleich zum Terminal West praktikablere Konfiguration (110 m tiefer Zentralbereich) bedingt. Diese Ausgestaltung des Terminal Ost ermöglicht innerhalb der festgelegten Baugrenzen einen größeren Spielraum für Grünflächen. Die FMG rechnet dabei mit einem Anteil an begrüneten Bereichen, der bei ca. 37 % liegt.

Gegenüber den bisherigen Planungen soll das Vorfeld Ost nunmehr eine um ca. 60.000 m² geringere Gesamtfläche einnehmen.

2.3.3.2 Landschaft

Das MAC, Terminal Ost und zweite Flughafenhotel stellt sich im Landschaftsbereich des Erdinger Moores als weiterer Schritt zur Verwirklichung des städtebaulichen Konzepts, das bereits im Planfeststellungsbeschluß von 1979 die gestalterische Konzeption eines H vorsah, dar. Ziel einer gestalterischen Konzeption kann es nicht sein, einzelne Vorhaben innerhalb einer vorgegebenen Flughafenutzung zu verstecken, sondern sie so weitgehend wie möglich unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Verkehrsfunktion in die Landschaft einzugliedern.

Unter Berücksichtigung der jeweiligen Funktionen der einzelnen Vorhaben sind auch deren Dimensionierungen als noch mit dem Landschaftsbild verträglich anzusehen. Sonstige Auswirkungen auf die Landschaft sind nicht zu besorgen.

2.3.3.3 Lärmauswirkungen

Das Änderungsvorhaben läßt in Bezug auf den bisher zugelassenen Flugbetrieb und dessen bereits bewältigte Lärmauswirkungen keinen weiteren rechtlich relevanten Fluglärm bzw. Bodenlärm erwarten.

- Fluglärm

Gegenüber den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses von 1979 sind durch die Verschiebung des Terminal Ost um ca. 250 m nach Osten insbesondere für die nächstbenachbarten Ortslagen Attaching im Norden und Schwaig im Süden keine Änderungen der Fluglärmsituation zu besorgen, da Starts und Landungen von bzw. an den gleichen Stellen der Start-/Landebahn erfolgen.

- Bodenlärm

Während der Anlaßvorgänge auf dem Vorfeld Ost sowie während der Rollvorgänge sind Änderungen der Immissionsbelastung in den nächstgelegenen Ortslagen Attaching und Schwaig möglich. Hinsichtlich der Anlaßvorgänge wirkt sich die entstehende Vergrößerung der Entfernung zwischen dem Vorfeld und dem südöstlichen Rand der Ortslage Attaching von ca. 2.000 m auf ca. 2.200 m im Teilbeurteilungspegel des Bodenlärms durch das Vorfeld Ost in einer Verminderung im Dauerschallpegel um ca. 0,4 dB(A) aus.

Bezogen auf den nordwestlichen Ortsrand von Schwaig verringert sich die Entfernung zum Vorfeld von ca. 3.300 m auf 3.100 m; dies äußert sich im Teilbeurteilungspegel des Bodenlärms durch das Vorfeld in einer Erhöhung im Dauerschallpegel um ca. 0,3 dB(A).

Bei den Rollvorgängen ergibt sich eine geringfügige Verkürzung der Rollzeit bei Starts von den Startbahnen 26 Richtung Westen und eine gleichgroße Verlängerung der Rollzeit bei Starts auf den Startbahnen 08 Richtung Osten.

Rollvorgänge nach der Landung können unabhängig von der Landebahn-Richtung je nach benötigter Landerollstrecke auf der Nordbahn zu geringfügig kürzeren oder längeren Rollzeiten führen; dies gilt entsprechend für Landungen auf der Südbahn Richtung Osten, bei Landungen Richtung Westen (Südbahn) verlängert sich die Rollzeit geringfügig.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß sich unter Berücksichtigung einer langfristigen statistischen Verfestigung von ca. 2/3 Westbetrieb und ca. 1/3 Ostbetrieb hinsichtlich des Bodenlärms durch Rollvorgänge vom bzw. zum Vorfeld Ost insgesamt eine geringfügige Verbesserung der Immissionsbelastung an den kritischen Immissionsorten einstellen wird.

Bei summarischer Betrachtung ergibt sich ebenfalls eine geringfügige Verbesserung im Hinblick auf die Immissionsbelastung durch Anlaßvorgänge auf dem Vorfeld.

Die Maximalpegel an den kritischen Immissionsorten durch Verkehr auf und vom bzw. zum Vorfeld Ost werden bestimmt durch den rollenden Verkehr zum Kopf der Startbahn 08 L (Attaching) bzw. zum Kopf der Startbahn 26 L (Schwaig). Für beide kritische Immissionsorte ergibt sich keine Veränderung der Maximalpegel.

Da sich der Gesamtbeurteilungspegel an den genannten Immissionsorten aus Bodenlärm und Fluglärm zusammensetzt und im wesentlichen durch den (höheren) Fluglärm bestimmt wird, ist die Verlegung des Vorfeldes Ost nicht lärmrelevant.

2.3.3.4 Wasserwirtschaft

Beeinträchtigungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer sind durch das geplante Vorhaben bei Einhaltung der allgemeinen wasserwirtschaftlichen Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses von 1979 ff, den Regeln der Technik sowie der ergänzenden Hinweise der Fachbehörden nicht zu besorgen.

2.3.3.4.1 Grundwasser

Die von der FMG geplanten Bauwerke - verlängerter S-Bahn-Tunnel, Fernbahntunnel, Gebäude in der Neutralen Zone, Terminal Ost, Energiekanal - bewirken einen Aufstau, eine Umleitung bzw. ein Absenken des Grundwassers.

Für die Erstellung der im Grundwasser liegenden Bauteile ist die zeitweilige Absenkung des Grundwassers erforderlich.

Von der FMG wurde daher beantragt

- die nach § 8 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Einleiten des Grundwassers im Bereich der S-Bahn erteilte Bewilligung zu erweitern, so daß auch die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels (km 33,6 - 34,8) und die Einbringung des Fernbahntunnels von der Rampe West bis einschließlich des Rampenendes Ost (km 39,4 - 42,6) erfaßt wird
- die nach § 8 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers erteilte Bewilligung für die in Nr. 6.1 des Planfeststellungsbeschlusses v. 1979 ff genannten Bauwerke durch folgende Bauwerke zu ergänzen:
Neutrale Zone (einschließlich MAC), Terminal Ost, Energiekanal, Regenüberläufe R007, R008, R014, R015, R040, R050
- die unter Nr. V 7. des Planfeststellungsbeschlusses von 1979 ff zur Errichtung der in Nr. V 7.1.1 genannten Bauwerke erteilte beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 des Bayer. Wassergesetzes (BayWG) zum Zwecke der Wasserhaltung während der Bauzeit auf die Errichtung der o.g. Bauwerke zu erstrecken.

a) Grundwasseraufstau

- aa) Gebäude im Zentralbereich einschließlich MAC, Terminal Ost

Die im Grundwasser liegenden Bauwerksteile (vgl. Plan D 1a/F6.1a-92b Tektur) verursachen einen Grundwasseraufstau oberstrom und eine Grundwasserabsenkung unterstrom dieser Bauwerke.

Das Ausmaß dieser Störung hängt von den Abmessungen und der Tiefenlage der Bauwerke sowie von der zugehörigen Baugrubenumschließung ab. Die Planungen für diesen Bereich sind jedoch noch nicht soweit fortgeschritten, um den entstehenden Grundwasseraufstau berechnen zu können bzw. die erforderlichen Gegenmaßnahmen planen zu können.

Für eine generelle Beurteilung sind die Maßnahmen jedoch hinreichend beschrieben. Die Auswirkungen der Bauwerke und der Bauverfahren auf das Grundwasser sind erläutert und es werden technische Maßnahmen aufgezeigt, die nach der sachverständigen Beurteilung des Wasserwirtschaftsamtes (WWA) Freising grundsätzlich geeignet sind, eventuelle negative Auswirkungen - insbesondere einen eventuellen Grundwasseraufstau, der über die in Auflage Nr. V 6.1 PFB v. 1979 ff als zulässig erachteten Grundwasseraufstau von 0,10 m hinausgeht - aufzuheben.

Die beantragte Bewilligung nach § 8 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers konnte daher unter der Auflage erteilt werden, daß vor Errichtung der einzelnen Bauwerke von der FMG der Nachweis vorzulegen ist, daß kein unzulässiger Grundwasseraufstau verursacht wird. Die erforderlichen Berechnungen haben dabei den Einfluß der umliegenden Bauwerke mit zu berücksichtigen.

Für den Teilbereich MAC-West wurde dem WWA Freising bereits eine von Prof. Floss vom 18.07.1994 ange stellte Berechnung des Grundwasseraufstaus nachge reicht. Der durch die Baugrubenumschließung ent stehende Grundwasseraufstau wird hier mit 10 cm angege ben. Unter Berücksichtigung der umliegenden Bauwer-

ke wird sich nach der Beurteilung durch das WWA Freising ein größerer Aufstau einstellen. Nach Beendigung der Bauzeit ist jedoch geplant, die Baugrubenumschließung teilweise zu beseitigen, eine Durchströmung wird damit wieder ermöglicht.

Dem WWA Freising würde ferner eine Berechnung zur Öffnung der Baugrubenumschließung MAC vom Ingenieurbüro Dr. Blasy und Mader vom 13.12.1994 nachgereicht, in der der Grundwasseraufstau bei verschiedenen Öffnungsbreiten der Baugrubenumschließung berechnet wird. Als Ergebnis wird vom WWA Freising festgehalten, daß der Aufstau nach Öffnung der Umschließung ca. 6 - 11 cm betragen wird. Die Stauwirkung des MAC-West-Gebäudes wird nach den Berechnungen des WWA Freising mit max. 1 - 2 cm angegeben. Das WWA Freising schlägt in diesem Zusammenhang vor, die Baugrubenumschließung des MAC soweit wieder zu beseitigen, daß sich ein Aufstau von max. 6 cm ergibt. Der konkrete Ausführungsvorschlag ist dem WWA Freising vor Baubeginn vorzulegen.

bb) Verlängerung S-Bahn-Tunnel und Fernbahntunnel

Die Trassen der S-Bahn und des Fernbahnanschlusses verlaufen quer zur Grundwasserfließrichtung und bilden somit ein Hindernis für den Grundwasserstrom. Zur Gewährleistung einer ungehinderten Strömung des Grundwassers ist geplant, das Grundwasserdükersystem, das die Überleitung des Grundwassers bei dem bestehenden S-Bahn-Tunnel bewirkt, beizubehalten. Die bestehenden Dükeranlagen der S-Bahn sollen dabei bis über den Tunnel der Fernbahn verlängert werden bzw. es sollen eigene Dükeranlagen für den Fernbahntunnel errichtet

werden. Bei der S-Bahn-Neubaustrecke sind Düker im Abstand von 110 m vorgesehen, die über den Fernbahntunnel hinaus gezogen werden.

Von der FMG wurde unter Hinweis auf den derzeitigen Durchfluß der Düker von max. 7,2 l/sec. - bei einem Potential von 29 l/sec. - ein Verzicht auf die Reservedüker sowie auf den dritten Horizontalfilterstrang vorgeschlagen; dem von Seiten des WWA Freising mit der Anmerkung, daß erforderlichenfalls auch nachträglich von Dükerschächten aus weitere Filterstränge errichtet werden könnten, zugestimmt wurde.

Die Beobachtung an den bestehenden Dükern haben zwar die grundsätzliche Funktion des Grundwasserüberleitungssystems bestätigt, die Messungen der Durchflußmengen und der Wasserstände haben jedoch erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Dükeranlagen ergeben. Vom WWA Freising wurde deshalb eine jährliche Messung der Wasserstände in den Dükerschächten vorgeschlagen.

b) Einwirkungen auf das Grundwasser während der Bauzeit -
Bauwasserhaltung -

aa) MAC-West

Die Errichtung des MAC-West ist in einer dichten Baugrubenumschließung geplant. Die Restwassermenge wird mit ca. 50 l/sec. angenommen. Zur Erlangung gesicherter Erkenntnisse über die Auswirkungen der Baumaßnahmen sind vor Baubeginn noch weitere Bohrungen als Grundlage für eine gesicherte Berechnung der Restwassermenge niederzubringen. Der kurzzeitigen Erhöhung der Wasserhaltungsmenge auf 120 l/sec. für die

Ausführung der Trassenanschlüsse kann nach dem Gutachten des WWA Freising zugestimmt werden. Das abgepumpte Grundwasser ist jedoch wieder vollständig zu versickern. Die Reichweite der Grundwasserabsenkung durch die Bauwasserhaltung wird sich bei Beachtung dieser Vorgaben auf die unmittelbare Umgebung der Baumaßnahme beschränken.

bb) Übriger Bereich

Für den übrigen Bereich kann dem Antrag auf Erteilung der Erlaubnis gem. Art. 17 BayWG für die Durchführung der Bauwasserhaltung aus der Sicht des WWA Freising noch nicht stattgegeben werden. Die Erteilung der Erlaubnis erfordert die Angabe der Art und des Umfangs der Benutzung (Wassermengen, Reichweite der Absenkung etc.). Zum jetzigen Zeitpunkt stehen aber weder die Gebäudeabmessungen, noch die Bauverfahren fest. Die wasserrechtlichen Gestattungen können damit erst nach Vorlage baureifer Pläne erteilt werden.

Der bisher vorliegende Antrag berücksichtigt die grundsätzliche Forderung, daß das geförderte Grundwasser wieder vollständig zu versickern ist. Wegen der bereits bestehenden dichten Bebauung im Bereich der geplanten Baumaßnahmen ist jedoch die Versickerung in unmittelbarer Nähe der Entnahmestelle nicht in allen Fällen möglich. Das von der FMG vorgelegte Konzept des Büros Dr. Blasy und Mader sieht daher zentrale Versickerungsanlagen mit einem festinstallierten Netz von Transportleitungen für Wasserhaltungswasser vor. Mit dem vorgelegten Konzept der Bauwasserhaltung und den verschiedenen Varianten der Versickerungs-

möglichkeiten besteht nach der sachverständigen Beurteilung durch das WWA Freising grundsätzliches Einverständnis. Durch die vollständige Wiederversickerung der geförderten Wassermenge wird die Bilanz im Grundwasserhaushalt großräumig ausgeglichen. Um den Grundwasserhaushalt möglichst wenig zu stören, muß jedoch versucht werden, die Bauwasserhaltung auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Für die einzelnen Maßnahmen für Bauwasserhaltung sind jeweils der Umfang sowie die Auswirkungen der Absenkung und der Versickerung aufzuzeigen. Die Wahl der Bauverfahren ist insbesondere im Hinblick auf die Minimierung des Eingriffs in das Grundwasser zu begründen.

c) Bauverfahren für den S-Bahn-Tunnel und den Fernbahntunnel

Auswirkungen auf die hydrogeologischen Verhältnisse

Das Flughafengebiet liegt geologisch im nördlichen Teil der Münchner Schotterebene. Unter den anstehenden quartären Kiesschichten folgen die tertiären Schichten der oberen Süßwassermolasse. Das Tertiär besteht aus stark sandigen Kiesschichten, in die wenig durchlässige Ton-, Schluff- und Mergelschichten mit eingelagert sind. Durch diese bindigen Schichten erfolgt in der Regel eine Trennung in mehrere Grundwasserstockwerke.

Insbesondere im Bereich des MAC sind die bindigen Schichten in den oberen tertiären Schichten nur sehr lückenhaft bzw. gar nicht vorhanden. Eine flächenhaft verbreitete lithologische Trennschicht zwischen quartärem und tertiärem Grundwasser existiert in diesem Bereich daher nicht. Trotz der bereichsweise ähnlichen Gesteinsausbildung von quartä-

ren und tertiären Sedimenten gibt es jedoch eine weitgehende hydraulische Trennung der beiden Grundwasserstockwerke. Eingriffe in die oberen tertiären Schichten müssen somit möglichst minimiert werden. Für die Verlängerung des S-Bahntunnels bzw. die Anlegung des Fernbahntunnels sind daher Bauverfahren zu wählen, die nicht zu tief in den Untergrund eingreifen und vertikale Wasserwegsamkeiten verhindern. Aufgrund der Lage dieser Bauwerke tief unter dem Grundwasserspiegel sind spezielle Bauverfahren erforderlich, da eine Absenkung des Grundwassers bis unter die Bauachssohle aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage kommt.

Vom Antragsteller wurden in diesem Zusammenhang unterschiedliche Verfahren untersucht. Das WWA Freising schließt sich in seinem Gutachten der Wertung der Firma Obermeier Planen und Bauen GmbH an, die das Verfahren der "bewehrten Unterwasserbetonsohle", soweit diese Baumethode technisch nicht durchführbar oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist, das Verfahren der "nach unten verankerten Unterwasserbetonsohle" als den günstigsten Eingriff ansieht. Für die Unterfahrung des Terminal West und des Vorfeld-West mit dem Fernbahntunnel ist die bergmännische Bauweise mit Vereisung des umgebenden Erdkörpers vorgesehen. Aus der Sicht des WWA Freising kann dieses Verfahren unter Einhaltung der erforderlichen Bedingungen und Auflagen zugelassen werden.

Die Zulässigkeit der vorgenannten Bauweisen können im heutigen Planungsstadium nach den Ausführungen des WWA Freising nur grundsätzlich beurteilt werden und in eine Wertigkeit nach dem derzeitigen Stand der Technik gestaffelt werden. Die Ausführung der Baumaßnahmen ist teilweise erst im nächsten Jahrtausend vorgesehen. Die konkrete Be-

gutachtung kann erst nach Vorlage der baureifen Planungen erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt können dann auch neuere Erkenntnisse und Entwicklungen der Bautechnik berücksichtigt werden.

2.3.3.4.2 Oberflächenentwässerung

Der Bereich des Passagierabfertigungsbereichs Ost soll ebenso wie der Bereich des Passagierabfertigungsbereichs West im Mischverfahren entwässert werden. Bei der Entwässerung des Vorfeldes Ost soll - wie beim Vorfeld West - unterschieden werden zwischen Flächen, auf denen Flugzeuge abgestellt und betankt werden (BW-Kanälen mit Regenüberläufen und Benzinabscheidern) und Flächen, auf denen Flugzeuge rollen (RW-Kanälen mit Entlastung des unverschmutzten Regenwassers über Regenklärbecken zum Vorfiltrern).

Das Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft (LfW) hat sich bereits im Rahmen des Verwaltungsverfahrens zum 6. ÄPFB von 1989 (südliches Bebauungsband) in seinem Gutachten vom 24.04.1989 aufgrund des Verbundcharakters der Entwässerungssysteme für eine Gesamtberechnung der Entwässerungsnetze ausgesprochen. Die jeweiligen Änderungsanträge sollten dabei vor dem Hintergrund der Gesamtentwässerungsplanung begutachtet werden. Die daraufhin von der FMG durchgeführte Neuberechnung der Gesamtentwässerung erstreckte sich bereits auf die Flächen des gesamten neuuzuordnenden Passagierabfertigungsbereichs Ost bis zur Überleitung Süd-Nord und den Flächen der Allgemeinen Luftfahrt östlich der Überleitung Süd-Nord. Im Rahmen der Überrechnung der Gesamtentwässerung mit Planungsstand Oktober 1989 wurde von dem LfW bestätigt, daß die wassergütewirtschaftlichen Erfordernisse bei Einleitung von Regen und Mischwasser in oberirdische Gewässer im gesamten Flughafenbereich erfüllt werden.

Durch die Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost einschließlich der vollen Befestigung des Vorfeldes Ost wird der Umfang der bereits erlaubten Gewässerbenutzung (PFB von 1979, 6. ÄPFB von 1989) in den Einleitungen Nr. 3 und Nr. 4 überschritten. Die FMG beantragte in dem gegenständlichen Verfahren daher, die in Nr. V 1.1 des PFB von 1979 erteilte gehobene Erlaubnis zur Benutzung oberirdischer Gewässer durch Einleitung von behandeltem Mischwasser in die Überleitung Süd-Nord (Einleitungen in unverrohrte Vorfluterabschnitte) i.d.F. des 6. ÄPFB Nr. 1 i.V.m. Anlage a) an der Einleitungsstelle Kilometer 1,825 auf bis zu 6.165 l/sec und an der Einleitungsstelle Überleitung Süd/Nord Kilometer 2 + 260 auf bis zu 5.204 l/sec zu erweitern.

In seiner Stellungnahme vom 17.04.1991 im Vollzug der Auflage zum 6. ÄPFB (V 1.2.24) zur Gesamtentwässerung kam das LfW zu dem Ergebnis, daß die beim zugrundegelegten Berechnungsregen ($n = 0,2$) errechneten Einleitungswerte als richtig bestätigt werden können. Gegenüber dem derzeit erlaubten Benutzungsumfang - vgl. Anlage zum Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 07.03.1989 - ergeben sich nach den Ausführungen des LfW für die Einleitungen in unverrohrte Gewässerabschnitte die auch im o.g. Antrag angeführten Werte.

Das LfW kommt in seinem Gutachten vom 11.10.1993 zum gegenständlichen Verfahren zu dem Ergebnis, daß im Rahmen der Überrechnung der Gesamtentwässerung (Stand 1989) bereits nachgewiesen wurde, daß die gewässergütewirtschaftlichen Erfordernisse bei der Einleitung von Regen- und Mischwasser in die oberirdischen Gewässer im Flughafenbereich erfüllt werden und die mit dem vorliegenden Antrag zusätzlich erfaßten Flächen den Rahmen der geprüften Gesamtentwässerung vollständig ausfüllen. Die Änderungen der bisher geltenden Einleitungswerte entsprechen den bereits geprüften Werten der Gesamtberechnung.

2.3.4 Umweltverträglichkeit des Vorhabens (UVP)

Die geplanten Vorhaben haben insbesondere unter Berücksichtigung der verfügbaren Auflagen keine rechtlich erheblichen negativen Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Luft, Klima, Landschaft und Wasser, sie sind als mit der Umwelt verträglich anzusehen.

Die Änderungsvorhaben sind innerhalb des bestehenden Flughafengeländes geplant, die Auswirkungen werden sich größtenteils auf dieses beschränken.

Auch die geplanten Nutzungsarten - im wesentlichen Abfertigung, Büro-, Einzelhandels- und Hotelbetrieb wurden im jeweils bedarfsgerechten Umfang bereits im Planfeststellungsbeschluss von 1979 festgestellt. Die Verschiebung des Terminal Ost führt zwar zu einer Erweiterung der allgemeinen Flughafenanlagen in Richtung Allgemeine Luftfahrt, aufgrund der gewählten Konzeption mit der geplanten weiträumigen Durchsetzung mit Grünflächen werden jedoch insbesondere in der Neutralen Zone großflächige Bodenversiegelungen vermieden. Das Vorfeld wird durch diese Konzeption von ursprünglich geplanten ca. 522.000 m² auf ca. 460.000 m² reduziert. MAC, Terminal Ost, 2. Flughafenhotel, Bürogebäude und Parkpaletten fügen sich in die mit Planfeststellungsbeschluss von 1979 festgestellte gestalterische Konzeption ein. Negative Auswirkungen auf Grundwasser und Oberflächengewässer sind bei Beachtung der Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses, der ergänzenden Hinweise des Wasserwirtschaftsamtes Freising sowie des Landesamtes für Wasserwirtschaft sowie der regelnden Technik nicht zu befürchten. Die Versorgung der geplanten Gebäude mit Strom und Wärme führt zu keinen weiteren relevanten Luftemissionen, da die Kapazitäten der Versorgungszentrale des Flughafens in ihrem planfestgestelltem Umfang hierfür ausreichend bemessen sind.

2.3.4 Gemeindliche Planungshoheit

Die Änderungsvorhaben befinden sich im wesentlichen auf dem Gebiet der Gemeinde Oberding, Landkreis Erding.

Die Auswirkungen der Änderungsplanung sind jedoch größtenteils auf das Flughafengelände begrenzt, weder die Gemeinde Oberding noch die nahegelegenen Städte und Gemeinden werden in ihren Belangen betroffen.

Von verschiedenen Gemeinden wurde die Befürchtung vorgetragen, die Verwirklichung der Planungen für Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost würde zu einer enormen Erhöhung der Anzahl an Arbeitskräften am Flughafen und damit zu einem weiteren Druck auf den ohnehin angespannten Wohnungsmarkt in den umliegenden Städten und Gemeinden führen.

Diese Bedenken sind jedoch nicht stichhaltig.

Derzeit sind am Flughafen München ca. 15.000 Mitarbeiter beschäftigt. Der sich aufgrund der Inbetriebnahme des MAC ergebende Zuzug in das nähere Umland wird im Verhältnis zu dem nicht flughafenbedingten, auf eigener Entwicklung beruhenden Zuwachs nicht von Bedeutung sein.

Das Einzugsgebiet der Flughafenbeschäftigten umfaßt einen Umkreis von ca. 50 km Luftlinie. Der Großteil der künftigen MAC-Beschäftigten wird sich aus diesem Bereich rekrutieren. Ein Wohnungswechsel ist hier nicht zu erwarten.

Aber auch zuziehende Beschäftigte werden sich in dem relativ verdichteten Umland mit den Mittelzentren Erding, Freising und Moosburg so verteilen, daß ein größerer, die Städte und Gemeinden belastender Mehrbedarf an Wohnungen nicht zu erwarten ist.

2.4 Funktionsfähigkeit

2.4.1 Straßenverkehrsflächen im Flughafen - öffentliche Straßen

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht bestehen gegen die Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost keine Bedenken, das geplante erweiterte Straßennetz innerhalb des Flughafengeländes wird in der Lage sein, den für die nächsten Jahre bzw. Jahrzehnte prognostizierten Verkehr zu bewältigen.

Für die Straßenerschließung des neugeordneten Passagierabfertigungsbereichs Ost mit dem MAC und dem Terminal Ost wurde im Rahmen der städtebaulichen Planung (im Auftrag der FMG) ein Erschließungskonzept erarbeitet. Dieses stellt die Erweiterung des bereits vorhandenen Straßenverkehrsnetzes der ersten Ausbaustufe dar.

Vorgesehen sind im wesentlichen

- eine kreuzungsfreie Verbindung der zusätzlichen Erschließungsstraßen mit den Ringstraßenästen Nord und Süd
- ein Ein-Richtungsverkehr auf allen Straßenverbindungen
- eine Zwei-Ebenen-Vorfahrt vor dem Terminal Ost

- eine Vorfahrt zum Terminal West von Nord nach Süd über den nördlichen Ringstraßenast, eine Vorfahrt zum Terminal Ost von Süd nach Nord über den südlichen Ringstraßenast

- eine zweibahnige Magistrale zur Erschließung des MAC und des Hotels
- eine weitestgehende Flexibilität der Nutzung durch Einplanung von mehreren Verbindungsspangen zwischen den Richtungsfahrbahnen
- eine in Süd-Nord-Richtung verlaufende Servicestraße zur Belieferung des MAC und des Hotels

In dem von der FMG vorgelegten Technischen Bericht der Firma Dorsch Consult vom 26.05.1992 wurde zunächst das für das Jahr 2010 angenommene langzeitige Verkehrsaufkommen ermittelt. Im Anschluß daran wurde unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsströme sowie der Spitzenstundenbelastung von bestimmten Straßenabschnitten des jeweiligen Straßensystems die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Varianten ermittelt. Gegen die von der Firma Dorsch Consult zur Realisierung empfohlenen Variante bestehen keine Bedenken. Das geplante erweiterte Straßenverkehrsnetz ist für das bis zum Jahr 2010 untersuchte Straßenverkehrsaufkommen ausreichend dimensioniert.

2.4.2 Anlagen der Ver- und Entsorgung

2.4.2.1 Trinkwasser

Die Wasserversorgung des Flughafens München in dem nunmehr planfestgestellten Umfang ist gewährleistet.

Der Flughafen sowie die Gemeinden Oberding, Moosinning, Neuching und Eitting werden durch die zentralen Versorgungsanlagen des Zweckverbandes Oberding zur Wasserversorgung Moosrain mit Sitz in Oberding versorgt. Die Wasserfassung erfolgt durch drei Brunnen im Grundwasserfassungsgebiet westlich von Oberding, die Aufbereitung im Maschinenhaus Oberding. Über Hauptförderpumpen wird das Wasser bei Nacht in den Hochbehälter Riexing, bei Tag durch den ständigen Betrieb einer Pumpe direkt ins Netz gefördert. Der Hochbehälter Riexing hat dabei einen Fassungsraum von 10.000 m³.

Für den Ausbauzustand des Flughafens bei ca. 20 Mio. Passagieren pro Jahr wird von der FMG an Durchschnittstagen ein Wasserverbrauch von ca. 341,90 Litern pro Sekunde, an Spitzentagen von ca. 491,80 Litern pro Sekunde, zusammen mit den angeschlossenen Gemeinden ein Wasserbedarf an Durchschnittstagen von ca. 519,70 Litern pro Sekunde, an Spitzentagen von 795,70 Litern pro Sekunde angenommen. Für diese maximalen Wasserbedarfswerte (Flughafen und Gemeinden) wurde in den von der FMG mit den Antragsunterlagen vorgelegten "Hydraulischen Berechnungen" vom 26.05.1992 die Funktionsfähigkeit des Trinkwassernetzes im Flughafen nachgewiesen.

2.4.2.2 Brandbekämpfung

Die Brandbekämpfung ist bei den Planungen zur Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost ausreichend berücksichtigt.

Die Löschwasserversorgung der im Flughafen München eingesetzten Brandschutzeinrichtungen erfolgt durch ein internes Löschwassernetz. Dieses wird aus dem Trinkwassernetz zweier von einander unabhängiger Wasserversorgungsgruppen versorgt. Im Normalfall erfolgt die Versorgung vom "Zweckverband zur Wasserversorgung

Moosrain" aus dem Hochbehälter Riexing, bei Ausfall dieser Quelle durch einen Notverbund mit dem "Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd" aus dem Hochbehälter Freising-Süd.

In der von der FMG vorgelegten Untersuchung "Löschwasser - Hydraulische Berechnung" vom 26.05.1992 wurde nachgewiesen, daß der Löschwasserbedarf für die im Passagierabfertigungsbereich Ost erforderlichen Brandschutzeinrichtungen (Außenhydranten, Innenhydranten, Sprinkleranlagen, Sprühflutanlagen) gedeckt ist.

2.4.2.3 Stromversorgung

Die Stromversorgung des östlichen Passagierabfertigungsbereichs, die über das flughafeneigene Mittelspannungs-Ringnetz erfolgt, für das im östlichen Passagierabfertigungsbereich bereits verschiedene Anbindungspunkte existieren, ist gesichert.

2.4.2.4 Wärmeversorgung

Der bestehende Passagierabfertigungsbereich Ost ist über eine parallel zur S-Bahn verlaufende Trasse an das zentrale Fernwärmenetz des Flughafens angeschlossen. Diese Trasse verfügt über ausreichende Reserven, auch die neuen geplanten Einrichtungen zu versorgen. Sollte der Wärmebedarf höher als prognostiziert ausfallen, besteht die Möglichkeit der Anbindung an das zentrale Fernwärmesystem von der nördlich des Passagierabfertigungsbereichs verlaufenden Trasse zur Allgemeinen Luftfahrt. Hier sind ebenfalls entsprechende Reserveabgänge vorgehalten.

2.4.2.5 Kälteversorgung

Für die Kälteversorgung des östlichen Passagierabfertigungsbereichs besitzt die parallel zur S-Bahn verlaufende FK-Trasse "PAX Land-Ost" ausreichende Kapazitäten.

2.4.2.6 Nachweis der Funktionsfähigkeit im übrigen

Die vorgesehenen Feuermeldesysteme sind funktionsfähig, die Informations- und Kommunikationssysteme entsprechen dem Stand der Technik. Der östliche Passagierabfertigungsbereich wird in das bisherige Abfallwirtschaftskonzept des Flughafen München einbezogen.

3. Zusammenfassung und Gesamtabwägung

Im Planfeststellungsbeschluß von 1979 war als Konfiguration des Passagierabfertigungsbereichs ein kleines "H" vorgesehen. Die Verbindung Terminal West - Terminal Ost sollte durch das Zentralgebäude geschaffen werden, in dem die Unterbringung aller Sekundäreinrichtungen der Passagierabfertigung sowie des Flughafenhotels geplant war.

Für das Zentralgebäude war zunächst eine Höhe von 32 m vorgesehen, diese wurde jedoch mit ÄPFB von 1984 auf 22 m reduziert. Zur Erhaltung der Baumasse wurden stattdessen im nördlichen und südlichen Bereich weitere Bauflächen ausgewiesen, auf denen die Errichtung weiterer Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie die des Flughafenhotels vorgesehen war.

Während der Bauphasen des Terminal West wurde jedoch deutlich, daß der gesamte Neutrale Bereich bereits durch das Zentralgebäude sowie durch die landseitige Verkehrserschließung des Terminal West belegt werden würde.

In den Planungen für die Neuordnung des östlichen Passagierabfertigungsbereichs ist daher eine Erweiterung der neutralen Zone und damit eine Verschiebung des Terminal Ost um 250 m in Richtung Osten zur Schaffung eines freien Raumes für die Errichtung u. a. eines Dienstleistungskomplexes, eines Hotels, sowie von Büroräumen vorgesehen.

1990 wurde im Zuge der Realisierung dieser Planungen das Terminal für sicherheitsgefährdete Flüge auf den ursprünglichen für das Vorfeld Ost planfestgestellten Flächen zugelassen (11. ÄPFB) sowie die Allgemeine Luftfahrt auf ein Gebiet östlich der Feuerwache Nord verlegt (15. ÄPFB). 1991 folgte die Planfeststellung für das Hotel "Kempinski" (32. ÄPFB) auf einem Bereich, der bis zu diesem Zeitpunkt als Flugbetriebsfläche (Vorfeld Ost) ausgewiesen war.

Aufgrund dieser Entwicklung sowie des zu erwartenden ansteigenden Luftverkehrs sind zur Gewährleistung eines funktionsfähigen Flugbetriebs die von der FMG beantragten Vorhaben - insbesondere die Errichtung des MAC, die Verschiebung des Terminal Ost und die Erhöhung der Gebäudehöhe und Baumasse, die Errichtung eines weiteren Flughafenhotels, weiterer Bürogebäude und Parkpaletten sowie die Anbindung an das Fernbahnnetz und die Erweiterung des S-Bahn-Anschlusses geboten.

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

Bei Beachtung der verfügbaren Nebenbestimmungen stimmt das Vorhaben mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung überein. Nachteilige Auswirkungen auf die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere der Oberflächengewässer und des Grundwassers sind nicht zu erwarten. Die Befürchtung, der Betrieb des MAC könnte zu einem Kaufkraftabzug aus den umliegenden Städten und Gemeinden führen oder die wachsenden Beschäftigtenzahlen würden zu einem größeren Druck auf den ohnehin angespannten Wohnungsmarkt in diesem Gebiet führen, sind unbegründet.

Die Gebäudehöhe des MAC und des zweiten Flughafenhotels sind der des bereits errichteten Flughafenhotels "Kempinski" angeglichen. Die Gebäudehöhe des Terminals Ost führt zwar zu einer gewissen optischen Riegelwirkung, diese ist jedoch unter Berücksichtigung der luftverkehrlich notwendigen Bedürfnisse sowie der bereits vorhandenen Flughafenutzung in der Landschaft des Erdinger Moores hinzunehmen.

Auch die übrigen städtebaulichen Gesichtspunkte sind angemessen berücksichtigt. Die von verschiedenen Einwendern kritisierte gestalterische Konzeption des MAC ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Rechtlich relevante Veränderungen der bisherigen Lärmsituation durch die Verschiebung des Vorfeldes Ost treten nicht ein.

Die geplanten Vorhaben und deren Auswirkungen sind größtenteils auf das bereits planfestgestellte Flughafengelände beschränkt. Eventuelle geringfügige Restnachteile für das Umland sind gegenüber den vorrangigen Belangen des öffentlichen Luftverkehrs hinzunehmen.

Für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des öffentlichen Luftverkehrs bedarf es eines funktionsgerechten Verkehrsflughafens, der auch die zu erwartende künftige Entwicklung des Luftverkehrs zu bewältigen vermag. Nach der von der FMG dargelegten und gutachtlich untermauerten Einschätzung erfordert diese Entwicklung u. a. die Vorhaltung entsprechender zusätzlicher terminalnaher Kapazitäten für Büroflächen, im Dienstleistungs- und Hotelbereich, die Errichtung eines funktionsfähigen zweiten Terminals sowie eine noch leistungsfähigere verkehrsmäßige Erschließung des Flughafens.

4. Kostenentscheidung

Das Änderungsplanfeststellungsverfahren ist kostenpflichtig (§ 1 Abs. 1 LuftKostV i.V.m. mit Abschnitt V. Nr. 7a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV). Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin und Adressatin dieses Beschlusses (§ 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG).

Die Gebühr war mit DM 58.500 festzusetzen, sie errechnet sich aus dem personellen Aufwand für dieses Verfahren.

Die Auslagen werden gesondert in Rechnung gestellt.

5. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie schriftlich innerhalb eines Monats nach Zustellung des Bescheides beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstr. 23, 80539 München, erheben. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

I.A.

Frhr. v. Papius
Abteilungsleiter