



Empfangsbekanntnis  
Flughafen München GmbH  
Konzernbereich Recht  
Nordallee 25  
85326 München

<b>Bearbeitet von</b> Peter Schrödinger	<b>Telefon / Fax</b> +49 (89) 2176-2375 / -2979	<b>Zimmer</b> 1414	<b>E-Mail</b> luftamt@reg-ob.bayern.de
<b>Ihr Zeichen</b> RSJ	<b>Ihre Nachricht vom</b> 26.05.2008 u. 09.09.2010	<b>Unser Geschäftszeichen</b> 25-33-3721.1-MUC-4-08-85-3	<b>München,</b> 29.11.2011

**Verkehrsflughafen München;  
Erweiterung Tanklager;  
Errichtung und Betrieb des Tanks B6 (Los 2);**

**Anlagen:**

1 Satz Antragsunterlagen (4 Ordner)  
1 Kostenrechnung  
1 Empfangsbekanntnis

**- bitte ausgefüllt zurück -**

Auf die Anträge der Flughafen München GmbH (FMG) vom 26.05.2008 und 09.09.2010 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gemäß § 8 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl I S. 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.08.2010 (BGBl I S. 1126), zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98-1, zuletzt geändert durch Plangenehmigung vom 18.10.2011, Az. 25-33-3721.1-MUC-4-11-100 (100. ÄPG), folgenden

**3. Ergänzungsbescheid zum 85. Änderungsbescheid**

**- Plangenehmigung -**

**(3. EB 85. ÄPG)**

Dienstgebäude  
Maximilianstraße 39  
80538 München  
  
U4/U5 Lehel  
Tram 17/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung  
+49 (89) 2176-0  
  
Telefax  
+49 (89) 2176-2914

E-Mail  
poststelle@reg-ob.bayern.de  
  
Internet  
www.regierung-oberbayern.de



## **A                    Verfügender Teil**

### **I                    Genehmigung des Plans**

Der Plan zur Erweiterung des Tanklagers im Südlichen Bebauungsband des Verkehrsflughafens München um einen Tank B6 (Los 2) wird nach Maßgabe des in Ziffer A.II bezeichneten Plans und den in den Ziffern A.III und A.IV genannten Inhalts- und Nebenbestimmungen zugelassen.

Die beschränkte Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG zum Einleitung von Niederschlagswasser von den Dachflächen des Tanks B6 über den Untergrund in das Grundwasser (Versickerung) wird unter Beachtung der in Ziffer A.V und Ziffer V.18 PFB MUC genannten Maßgaben erteilt.

Diese Plangenehmigung schließt folgende nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen ein:

- Genehmigung nach § 16 Abs. 1 BImSchG.
- Erlaubnis nach § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BetrSichV.

**Damit wird der Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (PFB MUC) wie folgt geändert:**

### **II                    Änderung in Abschnitt I (Feststellung der Pläne für den Flughafen München) Ziffer I/J (Bauliche Anlagen und Grünordnung) PFB MUC**

In Ziffer I.I/J PFB MUC wird folgender Plan eingefügt:

„Tektur zu Plan I-02c Flugbetriebsstoffversorgung Erweiterung Tanklager, vom 28.04.2008, M 1 : 5.000“

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

Der durch Ziffer A.II.2 des 85. Änderungsbescheids – Plangenehmigung vom 26.11.2008 (85. ÄPG) in Abschnitt I(2) des PFB MUC eingefügte Teil „Flugbetriebsstoffversorgungsanlage – Erweiterung Tanklager (Lose 1 und 3)“ wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift und der Einleitungssatz erhalten folgende Fassung:

„Flugbetriebsstoffversorgungsanlage – Erweiterung Tanklager (Lose 1, 2 und 3)

Der Plan zur Durchführung von Änderungen an dem im Südlichen Bebauungsband befindlichen Tanklager des Verkehrsflughafens München wird zugelassen (Lose 1, 2 und 3).“

2. In Ziffer 1 wird nach dem 1. Spiegelstrich folgender Spiegelstrich eingefügt:

- Erweiterung der Lagerkapazität des Tanklagers um einen Tank B6 mit einem Volumen von 14.000 m<sup>3</sup> (Los 2)“

3. Der in Ziffer 2 enthaltene Klammerzusatz „(Zum besseren Verständnis der zu den Losen 1, 2 und 3 gemeinsam vorgelegten Unterlagen werden im Folgenden sämtliche Unterlagen aufgelistet, ohne dass damit eine Zulassung des Loses 2 verbunden wäre)“ wird gestrichen.

4. In Ziffer 2.2.5 (nachträglich vorgelegte Unterlagen) werden folgende Spiegelstriche angefügt:

- Gutachten zur Luftreinhaltung Tanklager – Flughafen München der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 17.07.2008 Nr. F8/87-IMG
- Sicherheitsbericht gemäß 12. BImSchV für den Betriebsbereich Kerosintanklager am Flughafen München vom August 2010 mit Anlagen

5. Ziffer 3 erhält folgende Fassung:

„Die Erlaubnisse nach § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BetrSichV (Lageranlagen für leicht- oder hochentzündliche Flüssigkeiten) und § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BetrSichV (ortsfeste Flugfeldbetankungsanlagen) werden erteilt.“

6. Es wird folgende Ziffer 5 eingefügt:

"5. „Tanklager nach Errichtung des Tanks B 6

Anlagenkenn- und Betriebsdaten des Tanklagers:

<b>Tanklager für Flugturbinentreibstoff Jet A 1</b> (Stand: 3. Ergänzungsbescheid zum 85. Änderungsbescheid)	
<b>Anzahl der Lagertanks</b>	<b>6</b>
<b>Lagertanks</b>	<b>Nutzvolumen [m<sup>3</sup>]</b>
B1 Festdachtank mit innenliegender Schwimmdecke	4.500
B2 Festdachtank mit innenliegender Schwimmdecke	4.500
B3 Festdachtank mit innenliegender Schwimmdecke	4.500
B4 Festdachtank mit innenliegender Schwimmdecke	4.500
B5 Festdachtank	12.000
B6 Festdachtank mit innenliegender Schwimmdecke	14.000
Lagermedium:	Jet A 1

- IV                    Änderungen in Abschnitt IV (Auflagen, Maßgaben, Hinweise zur Planfeststellung) Ziffer 13 (Flugbetriebsstoffversorgung) PFB MUC**
- 1                    Änderungen in Ziffer 13.9 (Erweiterung des Tanklagers (Los 1 und 3))**

Es werden folgende Ziffern 13.9.4.4.5 und 13.9.4.4.6 eingefügt:

- 13.9.4.4.5            Die Magerrasen- bzw. Trockenrasen-Flächen im Bereich des Tanklagers sind so zu gestalten, dass für diese Flächen nur eine extensive Pflege erforderlich ist.

Bei der Pflege der Magerrasen- bzw. Trockenrasen-Flächen im Bereich des Tanklagers sind die Belange des Brandschutzes zu beachten.

- 13.9.4.4.6            Die von der Baumaßnahme erfassten Außenanlagen und Freiflächen des Tanklagers sind mit einer standortgerechten und autochthonen Magerrasen- bzw. Trockenrasenansaat zu begrünen. Die Ansaatmischung ist in Abstimmung mit der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde festzulegen und an die betrieblichen Erfordernisse, z.B. den Brandschutz, anzupassen.“

- 2                    Einfügung einer Ziffer 13.10 (Erweiterung des Tanklagers um einen Tank B6 (Los 2) und Anforderungen an das Tanklager nach der Erweiterung)**

In Ziffer 13 wird folgende Ziffer 13.10 eingefügt:

- "13.10            Anforderungen an das Tanklager nach der Erweiterung um einen Tank B6 (Los 2)**

- 13.10.1            Betreiber des Tanklagers

- 13.10.1.1            Betreiber des Tanklagers ist entsprechend den Antragsunterlagen die Skytanking ASIG GmbH & Co KG, die insoweit die sich

aus der Rechtsordnung und dem Planfeststellungsbeschluss für das Tanklager ergebenden Betreiberpflichten zu erfüllen hat.

- 13.10.1.2 Die FMG hat dem Betreiber die für den Betrieb des geänderten Tanklagers erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen.
- 13.10.1.3 Im Falle eines Betreiberwechsels gehen die Rechte und Pflichten, die sich aus dem Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München für den Betreiber des Tanklagers ergeben, auf den neuen Betreiber über. Die FMG ist verpflichtet, dem neuen Betreiber des Tanklagers die für das Tanklager maßgeblichen Teile des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München sowie die in Ziffer 13.10.1.2 genannten Unterlagen zur Verfügung zu stellen.
- 13.10.1.4 Die FMG hat die Regierung von Oberbayern rechtzeitig über einen Betreiberwechsel zu unterrichten.
- 13.10.2 Anforderungen an das zu lagernde Material und die Lagermenge in Tank B 6
  - 13.10.2.1 Im Lagertank B6 darf nur der Flugturbinentreibstoff Jet A1 gelagert werden.
  - 13.10.2.2 Die Lagermenge im Lagertank B6 ist auf maximal 14.000 m<sup>3</sup> begrenzt.
- 13.10.3 Anforderungen an die Luftreinhaltung
  - 13.10.3.1 Anforderungen an das gesamte Tanklager (Tank B1 mit B6)

13.10.3.1.1 Die Lagertanks B1 mit B6 sind mit Vakuum-/Druckventilen auszustatten. Die Ansprechdrücke der Vakuum-/Druckventile müssen die folgenden Werte aufweisen:

Lagertanks B1 mit B4: mindestens + 14 mbar und höchstens – 6 mbar

Lagertanks B5 und B6: mindestens + 13 mbar und höchstens – 9 mbar

13.10.3.1.2 Die Lagertanks B1 bis B6 sind mit einem hellen Schutzanstrich (mit einem Anstrichfaktor von maximal 1,1 nach VDI-Richtlinie 3479, z.B. RAL 9001) zu versehen. Der Schutzanstrich ist einmal jährlich visuell zu überprüfen. Im Bedarfsfall sind die Lagertanks zu reinigen oder der Schutzanstrich zu erneuern. Der Zeitpunkt und das Ergebnis der Überprüfung, sowie die erforderlichen Maßnahmen und deren Ausführung sind zu dokumentieren.

13.10.3.1.3 Der maximale Emissionsmassenstrom an organischen Stoffen, der aus dem gesamten Tanklager entweicht, darf 3,0 kg/h nicht überschreiten.

13.10.3.1.3.1 In die Lagertanks dürfen gleichzeitig maximal die folgenden Mengen an Flugturbinentreibstoff Jet A1 eingefüllt werden:

- Lagertanks B1, B2, B3, B4 und B6: insgesamt 1000 m<sup>3</sup>/h
- Lagertank B5: 315 m<sup>3</sup>/h

Die oben genannten Befüllobergrenzen sind mittels Betriebsanweisung oder durch entsprechende mess- und regeltechnische Maßnahmen sicherzustellen.

13.10.3.1.3.2 Alternativ zu den in Anforderung Ziffer 13.10.2.1.3.1 starr festgelegten maximalen Befüllmengen ist eine flexible Regelung der Befüllmengen möglich. Dazu muss über das Prozessleitsystem die Einhaltung des in Anforderung Ziffer 13.10.2.1.3 festgeleg-



ten Emissionsmassenstroms an organischen Stoffen sichergestellt werden.

In diesem Fall ist **spätestens mit Antrag auf Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers** die entsprechende Programmierung des Prozessleitsystems der Regierung von Oberbayern zur Zustimmung vorzulegen.

13.10.3.1.4 Probenahmestellen sind so zu kapseln oder mit solchen Absperrorganen zu versehen, dass außer bei der Probenahme keine Emissionen auftreten; bei der Probenahme ist der Vorlauf zurückzuführen oder vollständig aufzufangen.

13.10.3.1.5 Neu installierte Regelventile, Absperrorgane (wie Ventile und Schieber), Pumpen und Flanschverbindungen sind technisch dicht auszuführen.

Regelventile und Absperrorgane, wie Ventile und Schieber, sowie Pumpen sind regelmäßig auf Dichtheit zu überprüfen und zu warten. Flanschverbindungen sind regelmäßig auf Dichtheit zu überprüfen. Über die Prüf- und Wartungstätigkeiten sind Betriebsaufzeichnungen zu führen. Festgestellte Mängel sind sofort zu beheben und zu dokumentieren.

13.10.3.1.6 Über die jährlichen Durchsatzmengen am Fluggasttriebwerk Jet A1 sind Betriebsaufzeichnungen zu führen (z.B. über das Stoffbilanzierungssystem).

13.10.3.1.7 Die Betriebsaufzeichnungen für das Tanklager sind mindestens über einen Zeitraum von drei Jahren nach der letzten Eintragung aufzubewahren und der zuständigen Überwachungsbehörde auf Verlangen zur Einsichtnahme vorzulegen.

13.10.3.2 Spezielle Anforderungen an den neuen Lagertank B6  
Der Lagertank B6 ist mit einer innen liegenden Schwimmdecke auszurüsten.

- 13.10.3.3 Spätestens mit Antrag auf Schlussabnahme des geänderten Tanklagers sind dem Landratsamt Freising und der Regierung von Oberbayern die den Bestand entsprechenden Fließbilder vorzulegen, aus denen insbesondere der Einbau der in den Anforderungen in 13.10.2.1.1 und 13.10.2.2 festgelegten Ausrüstung zu ersehen sein muss.
- 13.10.4 Baurechtliche Anforderungen an Tank B6
- 13.10.4.1 Die einschlägigen Rechtsnormen, insbesondere die Bayerische Bauordnung (BayBO) und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen sowie die gemäß Art. 3 Abs. 2 Satz 1 BayBO als Technische Baubestimmungen eingeführten technischen Regeln sind zu beachten. Weiterhin sind die allgemeinen Regeln der Technik und Baukunst zu beachten.
- 13.10.4.2 Die Standsicherheit aller von der Änderungsmaßnahme betroffenen statisch relevanten Teile ist der Regierung von Oberbayern entsprechend den Vorgaben des Baurechts durch Vorlage der geprüften Unterlagen und der Statikprüfberichte, die von einem in Deutschland anerkannten Prüfamts bzw. einem Prüfingenieur für Baustatik erstellt sind, nachzuweisen.  
Zudem müssen für alle statisch relevanten Bauteile, die brandschutztechnische Anforderungen zu erfüllen haben, geprüfte Detailunterlagen vorliegen, aus denen ersichtlich ist, in welcher Form die brandschutztechnischen Anforderungen erfüllt werden
- 13.10.4.3 Die Beauftragung des anerkannten Prüfamtes bzw. des Prüfingenieurs für Baustatik muss mit der Regierung von Oberbayern abgestimmt sein.
- 13.10.4.4 Mit der Errichtung statisch relevanter Teile darf erst begonnen werden, wenn der dazugehörige geprüfte Standsicherheitsnachweis auf der Baustelle vorliegt.  
Alle statisch relevanten Teile müssen in der Ausführung den geprüften Standsicherheitsnachweisen entsprechen. Die Prüf-

berichte und -vermerke sind zu beachten.

- 13.10.4.5 Statisch relevante Bauteile, die brandschutztechnische Anforderungen zu erfüllen haben, dürfen erst errichtet werden, wenn an der Baustelle der zugehörige Prüfbericht vorliegt, aus dem zu ersehen ist, dass die Teile die in den Detailunterlagen (z.B. Ausführungspläne wie Bewehrungspläne) angegebenen brandschutztechnischen Eigenschaften haben bzw. dann haben, wenn die Prüfberichte und -vermerke beachtet werden.

Hinweis:

Die Regierung von Oberbayern wird das beauftragte Prüfamtsamt bzw. den beauftragten Prüfingenieur für Baustatik mit der Bauüberwachung beauftragen.

- 13.10.5 Anforderungen an den Gewässerschutz
- 13.10.5.1 Die Änderung des Tanklagers ist entsprechend den vorliegenden Antragsunterlagen (insbesondere der Sicherheitstechnischen Begutachtung des TÜV Süd vom 28.03.2008), den allgemein anerkannten Regeln der Technik, den Wassergesetzen (WHG, BayWG), der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe“ (Anlagenverordnung - VAWS) und den entsprechenden Verwaltungsvorschriften sowie gemäß der TRwS 779 zu errichten und zu betreiben.
- 13.10.5.2 Der Lagertank B6 ist mit einer separaten Überfüllsicherung mit bauaufsichtlicher Zulassung auszustatten.
- 13.10.5.3 Die Füllstandsanzeige im Ringraum des Lagertanks B 6 muss eine bauaufsichtliche Zulassung besitzen.
- 13.10.5.4 Die flüssigkeitsdichten Flächen am Lagertank B6 sind gemäß Bauregelliste Teil 1 (Nr. 15.32) auszuführen. Fugenbleche und Fugendichtstoffe dürfen nur eingebaut werden, wenn sie eine bauaufsichtliche Zulassung oder E.T.A. (Europäische techni-

sche Zulassung) besitzen.

- 13.10.5.5 Im Rahmen der Errichtung des Lagertanks B6 erstellte einwandige Rohrleitungen sind einsehbar, oberirdisch, kontrollierbar und anfahrssicher zu installieren.
- 13.10.5.6 **Abwasserleitungen**  
Unzugänglich verlegte Leitungen (z.B. im Erdreich), in denen Gemische aus Wasser und Wasser gefährdenden Stoffen abgeführt werden können und in den Misch- oder Schmutzwasserkanal münden, sind als mediendichte und beständige Rohrleitungen aus geeignetem Werkstoff konstruktiv so auszubilden, dass sie von Schächten bzw. Reinigungsöffnungen aus wiederkehrend auf Dichtheit geprüft werden können. Die Dichtheitsprüfung dieser Leitungen ist von einem Fachbetrieb durchführen zu lassen. Über die Prüfungen sind Berichte erstellen zu lassen. Das Landratsamt Freising ist mindestens zwei Wochen vor den Prüfungen über den Termin zu informieren.  
**Spätestens mit Antrag auf Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers** sind die Prüfberichte dem Landratsamt Freising und der Regierung von Oberbayern zur Kenntnis vorzulegen.
- 13.10.5.7 **Fachbetriebspflicht**  
Der Bau bzw. Einbau der Anlagenteile hat durch einen Fachbetrieb nach § 3 Abs. 3 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen zu erfolgen.
- 13.10.5.8 Die Löschwasserrichtlinie ist einzuhalten.
- 13.10.5.9 **Prüfzeichen und Übereinstimmungszertifikate**  
Die bauaufsichtlichen Zulassungen und die Übereinstimmungsnachweise für den Flachbodentank und für alle sonstigen Anlagenteile sind dem Sachverständigen nach § 18 VAwS bei der Prüfung vor Inbetriebnahme vorzulegen.
- 13.10.5.10 **Betriebsanweisungen, Alarm- und Maßnahmenplan**  
Für das geänderte Tanklager mit Lagertank B6 (Gefährdungs-

stufe D) sind

– eine Betriebsanweisung mit Überwachungs-, Instandhaltungs- und Alarmplan aufzustellen und einzuhalten, insbesondere sind die Befüll- und Entnahmeleitungen dort aufzunehmen. Für die Kontrolle des Ringraumes ist ebenfalls eine Betriebsanweisung zu gestalten;

– ein Alarm- und Maßnahmenplan zu erstellen, der wirksame Maßnahmen und Vorkehrungen zur Vermeidung von Gewässerschäden beschreibt und mit den in die Maßnahmen einbezogenen Stellen abgestimmt ist.

Diese Betriebsanweisung und der Alarm- und Maßnahmenplan sind dem Sachverständigen nach § 18 VAwS bei der Prüfung vor Inbetriebnahme vorzulegen.

#### 13.10.5.11 Prüfungen

Die Lageranlagen sind gemäß § 19 VAwS durch einen Sachverständigen nach § 18 VAwS zur Inbetriebnahme und wiederkehrend alle 5 Jahre überprüfen zu lassen.

**Spätestens mit Antrag auf Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers** sind die Berichte über die Prüfung des Tanks B6 vor Inbetriebnahme dem Landratsamt Freising und der Regierung von Oberbayern zur Kenntnis vorzulegen.

#### Hinweise:

1.

Für die Einleitung der Abwässer in den kommunalen Kanal ist die Zustimmung des Kanalnetzbetreibers einzuholen.

2.

Die Bemessung der Abscheideanlagen ist mit dem Kanalnetzbetreiber abzustimmen.

#### 13.10.6 Anforderungen für das Tanklager an den Katastrophenschutz

##### 13.10.6.1 Vor Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers ist für externe Einsatzkräfte von Feuerwehr, Rettungsdienst, Technischen Hilfswerk usw. in Abstimmung mit der Katastrophenschutzbehörde des Landratsamtes Erding ein geeigneter Sammelplatz

(Bereitstellungsraum) festzulegen, welcher über eine entsprechende Infrastruktur (Strom, Frischwasser/Abwasser und kabelgebundene Telekommunikationsverbindung) verfügen muss.

- 13.10.6.2 Der Betreiber des Tanklagers hat die Katastrophenschutzbehörden der Landratsämter Erding und Freising bei der Erstellung der Katastrophenschutz-Sonderpläne zu unterstützen. Insbesondere ist den Katastrophenschutzbehörden der Landratsämtern Erding und Freising je eine Ausfertigung des betrieblichen Alarm- und Einsatzplanes (einschließlich Feuerwehreinsatzpläne) so rechtzeitig zur Verfügung zu stellen, dass diese noch spätestens 3 Monate vor Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers die Katastrophenschutz-Sonderpläne erstellen können.

**Spätestens mit Antrag auf Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers** sind der Regierung von Oberbayern die Feuerwehreinsatzpläne hierfür zur Kenntnis vorzulegen.

Hinweis:

Das Schreiben des Bayer. Landesamtes für Umwelt Nr. 22-8721.24-59483/2010 vom 08.12.2010 ist bei der externen Notfallplanung zu beachten.

- 13.10.6.3 Vor Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers hat der Betreiber neben der Werkfeuerwehr Flughafen München die örtlich zuständigen Freiwilligen Feuerwehren sowie die Feuerwehrführungsdienstgrade auf die dort vorhandenen sicherheitstechnisch relevante Betriebsanlagenteile ein- bzw. hinzuweisen. Alle drei Jahre nach der Ersteinweisung soll bei Bedarf eine Wiederholungsunterweisung erfolgen. Ebenso sind regelmäßige Übungen (mind. alle drei Jahre) mit allen im noch zu erstellenden externen Alarm- und Gefahrenabwehrplan vorgesehenen Einsatzkräften durchzuführen. Die Termine sind im Einvernehmen mit der Katastrophenschutzbehörde des Landkreises Erding, den Kreisbrandräten der Landkreise Erding und Freising sowie den örtlich zuständigen Kommandanten zu vereinbaren. Die Einladung des relevan-

ten Teilnehmerkreises erfolgt durch die Katastrophenschutzbehörde des Landkreises Erding.

- 13.10.7 Anforderungen des Tanklagers an den Arbeitsschutz und die Anlagensicherheit
- 13.10.7.1 Die Gefährdungsbeurteilung und das Explosionsschutzdokument für das geänderte Tanklager sind entsprechend den genehmigten Änderungen fortzuschreiben.
- 13.10.7.2 Das geänderte Tanklager ist vor Inbetriebnahme durch eine zugelassene Überwachungsstelle überprüfen zu lassen.
- Spätestens mit Antrag auf Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers** ist dem Gewerbeaufsichtsamt und der Regierung von Oberbayern, SG 50, der Prüfbericht der zugelassenen Überwachungsstelle zur Kenntnis vorzulegen.
- 13.10.7.3 Die wiederkehrenden Prüfungen haben gemäß den Vorgaben des § 15 Betriebssicherheitsverordnung zu erfolgen.
- 13.10.7.4 **Spätestens mit Antrag auf Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers** sind der Regierung von Oberbayern
- der interne Alarm- und Gefahrenabwehr-Plan gemäß § 10 Störfall-Verordnung,
  - die Information der Öffentlichkeit über Sicherheitsmaßnahmen gemäß § 11 der Störfall-Verordnung und Art und Umfang deren Verbreitung und
  - der Name des Störfall-Beauftragten gemäß § 12 Störfall-Verordnung
- zur Kenntnis vorzulegen.
- 13.10.8 Anforderungen des Tanks B 6 an den Naturschutz
- 13.10.8.1 Europäisches Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“

- 13.10.8.1.1 Die Nebenbestimmungen in Ziffer 13.9.4.1 sind entsprechend anzuwenden.
- 13.10.8.1.2 Der Baubeginn darf nur außerhalb der Brutzeiten der schutzrelevanten Vogelarten (15.03. bis 15.07) stattfinden.
- 13.10.8.2 Auflagen zu Fremdlicht
- Die Nebenbestimmungen in Ziffer 13.9.4.3 sind entsprechend anzuwenden.
- 13.10.8.3 Gestaltung der Außenanlagen und Freiflächen
- Die Nebenbestimmungen in Ziffer 13.9.4.4 sind entsprechend anzuwenden.
- 13.10.9 Anforderungen an die Baustelle
- 13.10.9.1 Für die Baustelle ist ein Si/Ge-Plan zu erstellen, 14 Tage vor Baubeginn der Regierung von Oberbayern - Gewerbeaufsichtsamt vorzulegen und umzusetzen. Insbesondere ist ein Baustellenkoordinator schriftlich zu bestellen. Der Baustellenkoordinator ist 14 Tage vor Baubeginn der Regierung von Oberbayern - Gewerbeaufsichtsamt zu melden.
- 13.10.9.2 Vor Beginn von Bauarbeiten ist die Lage entsprechender Ver- und Entsorgungsleitungen und -kabel (z.B. für Gas, Wasser, Dampf, Abwasser, Telekommunikation und Strom) zu klären, so dass durch diese Arbeiten keine unbeabsichtigten Beeinträchtigungen entstehen können.
- 13.10.9.3 Brandschutz während der Bauzeit
- 13.10.9.3.1 Für die Baustelle ist ein wirkungsvoller Brandschutz sicherzustellen. Die Brandschutzmaßnahmen müssen mit dem Baufortgang Schritt halten.



- 13.10.9.3.2 Die Flächen für die Feuerwehr (Zufahrten, Durchfahrten, Aufstellflächen) sowie Hydranten sind während der Bauzeit zugänglich und frei zu halten. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Aufstellung von Baucontainern.
- 13.10.9.4 Der Umgang mit Wasser gefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) während der Bauzeit hat so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist.
- 13.10.9.5 Der Beginn und die Beendigung der Baumaßnahmen sind dem Wasserwirtschaftsamt München, der Regierung von Oberbayern - Gewerbeaufsichtsamt, den Landratsämtern Freising und Erding, dem Prüflingenieur für Baustatik und dem Luftamt Südbayern unverzüglich schriftlich mitzuteilen.
- 13.10.10 Flugsicherheit
- 13.10.10.1 Nach der Errichtung des Tanks B 6 ist der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH von der FMG ein aktualisierter Flugplatzkartenentwurf zu übermitteln.
- 13.10.10.2 Hinweise zur Hindernisfreiheit:
- 13.10.10.2.1 Eine Kennzeichnung des neuen Tanks B 6 als Luftfahrthindernis ist nicht erforderlich.
- 13.10.10.2.2 Eventuell zum Einsatz kommende Baugeräte (Kräne usw.) sind der DFS über das Luftamt Südbayern gesondert zur gutachtlichen Stellungnahme vorzulegen.
- 13.10.11 Sonstige Anforderungen
- 13.10.11.1 Zeitnah nach der Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers ist bei der Regierung von Oberbayern die Schlussabnahme zu beantragen.

Spätestens mit dem Antrag auf Schlussabnahme sind der Re-

gierung von Oberbayern Bestandspläne in zweifacher Ausfertigung vorzulegen (siehe auch Anforderung 13.10.2.3).

- 13.10.11.2 Das geänderte Tanklager darf erst dann in Betrieb genommen werden (d.h. erstes Füllen des Lagertanks B6), wenn
- es sicher benutzbar ist,
  - die dazugehörigen immissionsschutztechnischen, sicherheitstechnischen, brandschutztechnischen und Gewässerschützenden Einrichtungen voll funktionsfähig sind,
  - die in Rechtsverordnungen und in diesem Bescheid als Voraussetzung für den Beginn der Inbetriebnahme geforderten Prüfungen erfolgreich durchgeführt worden sind, das Prüfergebnis schriftlich fixiert worden ist und die weiteren an die Errichtung und Inbetriebnahme der betreffenden Anlagenteile gestellten Anforderungen erfüllt sind und
  - die Regierung von Oberbayern der Inbetriebnahme zugestimmt hat.
- 13.10.11.3 Spätestens mit dem Antrag auf Inbetriebnahme des geänderten Tanklagers sind der Regierung von Oberbayern folgende Prüfbescheinigungen, Nachweise und Unterlagen vorzulegen:
- 13.10.2.1.3.2: ggf. Programmierung des Prozessleitsystems
  - 13.10.4.6: Bericht über die Dichtheitsprüfung
  - 13.10.4.11: Prüfberichte des Sachverständigen nach § 18 VAWS
  - 13.10.5.2: Feuerwehreinsatzpläne
  - 13.10.6.2: Prüfbericht der zugelassenen Überwachungsstelle
  - 13.10.6.4: Unterlagen und Informationen gemäß Störfall-Verordnung“

**V Änderungen in Abschnitt V (Wasserrechtliche Erlaubnisse sowie Bewilligungen und Genehmigungen nach VGS bzw. Art. 41 c BayWG mit Auflagen) Ziffer 18 (Beschränkte Erlaubnis zur Einleitung von unbelastetem, gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser aus dem Bereich der im Zuge der Erweiterung des Tanklagers angelegten Feuerwehrumfahrung und der Fußwege nach § 7 WHG i. V. m. Art. 17 BayWG)**

1. Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Beschränkte Erlaubnis zur Einleitung von unbelastetem, gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser im Zuge der Erweiterung des Tanklagers nach § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG“

2. In Ziffer 18.1 wird folgender Spiegelstrich eingefügt:

„ – Einleitung von behandeltem Niederschlagswasser von den Dachflächen des Tanks B 6“

3. Nach Ziffer 18.3.1 wird folgende Ziffer 18.3.2 eingefügt:

„Bei der Ausführung der Dachflächen (Tank B 6) dürfen ohne eine weitere Vorreinigung des Niederschlagswassers keine unbeschichteten Metalleindeckungen (Zink, Kupfer, Blei) verwendet werden.“

4. Die bisherigen Ziffern 18.3.2 bis 18.3.10 werden zu Ziffern 18.3.3 bis 18.3.11.

## **VI Kostenentscheidung**

Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.

Für den 85. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 26.11.2008 (dort Ziffer A.III.2), den Ergänzungsbescheid zum 85. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 19.05.2009 (dort Ziffer A.III.2), den 2. Ergänzungsbescheid zum 85. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 30.06.2011 (dort Ziffer A.IV) und diese Plangenehmigung wird eine Gebühr i. H. v. 8.500,-- € festgesetzt.

An Auslagen werden, 6.242,-- € festgesetzt.

(Gesamtkostenbetrag: 14.742,-- €)

**B Sachverhalt****I Grundlagen und Ausgangssituation****1 Verfahrensgegenstand**

Diese Plangenehmigung betrifft das Tanklager auf dem Gelände des Flughafens München am westlichen Ende des Südlichen Bebauungsbandes. Die auf dem Gebiet der Gemeinde Hallbergmoos liegende Fläche ist nach Luftverkehrsrecht als „Baufläche SF (Sonstige Flughafendienste – Tanklager)“ planfestgestellt. Verfahrensgegenstand ist die Erweiterung der Lagerkapazität des Tanklagers am Flughafen München durch Errichtung und Betrieb eines zusätzlichen Lagertanks B6 mit einem Volumen von 14.000 m<sup>3</sup> (Los 2). Beabsichtigt sind im Wesentlichen folgende Einzelmaßnahmen:

- Errichtung eines zylindrischen Flachbodentanks B6 mit einer Schwimmdecke und einem offenen Tassenmantel als Auffangraum. Die Gesamthöhe des Tanks B6 beträgt 19,92 m bei einer zylindrischen Höhe von 17,00 m und einem Durchmesser von 34 m.
- Oberirdische Verbindungsleitung zwischen Tank B6 an das bestehende Manifold (Einlagerungsleitung)
- Auslagerungsleitung zur bestehenden Auslagerungsleitung von Tank B5

Nicht Gegenstand dieser Plangenehmigung sind die Erweiterung der Kesselwagen (KWG)-Entladeanlage (Los 1) und die Aufrüstung der bestehenden KWG-Entladeanlage (Los 3). Über die Lose 1 und 3 wurde bereits mit dem 85. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 26.11.2008 entschieden.

**2 Bestand**

Hinsichtlich des bestehenden Tanklagers wird auf die Ausführungen in Ziffer B.I.2 der 85. ÄPG verwiesen.

Mit der 85. ÄPG wurden die Erweiterung der KWG-Entladeanlage (Los 1) und die Aufrüstung der bestehenden KWG-Entladeanlage (Los 3) zugelassen. Diese

Maßnahmen wurden bereits umgesetzt. Ebenfalls bereits Gegenstand der 85. ÄPG sind die für die Errichtung des Tanks B 6 erforderlichen Wasserrechte im Zusammenhang mit der temporären Bauwasserhaltung bei der Errichtung der Anschlussstelle der Benzinabwasserleitung am Tank B6 und deren dauerhaften Lage im Grundwasser. Über diese wurde – ohne damit einer Entscheidung über die Zulassung des Tanks B6 selbst vorzugreifen – bereits entschieden, weil ihnen eine einheitliche Begutachtung durch das Wasserwirtschaftsamt zugrunde lag.

Mit Ergänzungsbescheid zum 85. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 19.05.2009 (EB 85. ÄPG) wurde eine wasserrechtliche Eignungsfeststellung von unterirdisch verlegten doppelwandigen Rohrleitungen zwischen der KWG-Entladestation und der KWG-Pumpstation als Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen festgestellt.

Mit dem 2. Ergänzungsbescheid zum 85. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 30.06.2011 (2. EB 85. ÄPG) wurden sich bei der Ausführungsplanung zum Los 3 ergebende Abweichungen zur Sicherung des zu errichtenden Medienkanals zwischen den Gleisen (Altbestand) zugelassen.

## **II Antrag und Antragsbegründung**

Mit Schreiben vom 26.05.2008 beantragte die FMG, den Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München vom 08.07.1979 in der aktuellen Fassung zu ändern und im Antrag näher bezeichnete Maßnahmen zur Erweiterung und Ertüchtigung des Tanklagers am westlichen Rand des Südlichen Bauungsbandes nach Maßgabe der dem Antrag beigefügten Unterlagen und Erläuterungsberichte gemäß § 8 Abs. 2, § 9 Abs. 1 LuftVG zuzulassen.

Begründet wird das Vorhaben damit, dass die steigende Anzahl von Flugbewegungen am Flughafen München eine Erweiterung der Lagerkapazitäten für Flugturbinentreibstoff erforderlich machen würde. Bei Zugrundelegung der Einlagerungs- und Auslagerungsprognose für den Horizont 2020 sei ab dem Jahr 2009 eine Bevorratungsmenge für 3 Tage bei dem bestehenden 2-Bahn-System des Flughafens nicht mehr gewährleistet. Mit der derzeitigen Einlagerungsinfrastruktur könne zudem bereits im Jahr 2010 im verbrauchsstärksten Monat nur noch die tägliche Verbrauchsmenge geliefert werden. Reserven zur Überbrückung von Lieferausfällen oder -engpässen ließen sich dann nicht mehr aufbauen. Die Aus-

führung der beantragten Erweiterungsmaßnahmen sei daher zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs vernünftigerweise geboten.

Mit Schreiben vom 22.09.2008 beantragte die FMG, die Entscheidung über den Tank B6 (Los 2) von der Entscheidung über die Lose 1 und 3 abzukoppeln, weil der nach § 9 der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (12. BImSchV – Störfall-Verordnung – StörfallVO) zur erstellende Sicherheitsbericht noch nicht vorliege.

Mit Schreiben vom 09.09.2010 legte die FMG den Sicherheitsbericht gemäß der Störfall-Verordnung für den Betriebsbereich Kerosintanklager am Flughafen München vom August 2010 sowie weitere Unterlagen vor und beantragte, nunmehr über den Antrag vom 26.05.2008 im Wege der Plangenehmigung nach § 8 Abs. 2 LuftVG unter Berücksichtigung der neu vorgelegten ergänzenden Unterlagen abschließend zu entscheiden, soweit der Antrag nicht bereits mit der 85. ÄPG verbeschieden wurde. Zum Nachweis des Bedarfs für den weiteren Tank B 6 trug die FMG ergänzend zu den hierzu bereits im Antrag vom 26.05.2008 getroffenen Ausführungen vor, dass sich der Bedarf der Lagerkapazität für Kerosin zur Flugzeugbetankung nach der Bevorratungsmenge bestimme. Dabei seien nicht die rechnerisch zur Verfügung stehenden Tankvolumina in m<sup>3</sup>, sondern die sogenannte operative Bevorratungsmenge maßgeblich. Diese in Tagen bemessene operative Bevorratungsmenge bezeichne die nach Abschluss der Qualitätssicherung für die Flugzeugbetankung freigegebene Menge an Kerosin. Da ausschließlich freigegebenes Kerosin in die Flugfeldbetankungsanlage gelangen bzw. an Luftfahrzeuge abgegeben werden dürfe, gebe allein die operative Bevorratungsmenge Aufschluss über die tatsächlich für die Flugzeugbetankung zur Verfügung stehende Kerosinmenge. Die operative Bevorratungsmenge werde maßgeblich beeinflusst von den Faktoren

- Freigabeprozess  
(vor der Auslagerung aus einem Tank in die Flugfeldbetankungsanlage muss die Qualität des Kerosins bestimmt und gemäß den Qualitätsrichtlinien freigegeben werden. Diese Freigabe kann - abhängig von Lieferweg (Pipeline oder Kesselwagen) und Lieferquelle - erst nach 2 bis 48 Stunden nach Abschluss der Einlagerung erfolgen (sogenannte Absetz-Zeit).)
- Tankfüllstand  
(ein Tankbehälter steht erst dann wieder zur (Ein-) Lagerung von Kerosin bereit, wenn er zuvor bis zum Füllstandsminimum ausgelagert bzw. entleert

wurde. Mit dieser Vorgehensweise kann das Risiko einer Produktvermischung unterschiedlicher Herkünfte zuverlässig minimiert werden.)

- Tankbefüllgeschwindigkeit  
(die Befüll- und Entleer-Geschwindigkeiten der Tanks sind je nach ihrer Größe und Ausrüstung (Tankatmung) begrenzt.)

Bei einem durchschnittlichen Tagesverbrauch für die Flugzeugbetankung von 4.300 m<sup>3</sup>/d stehe derzeit somit eine operative Bevorratungsmenge von rund

- 3 Tagen  
(zur Betankung der Flugzeuge stehen drei Tanks mit je 4.500 m<sup>3</sup> zur Verfügung während in die übrigen beiden Tanks eingelagert wird (13.500 : 4.300))  
bzw. von
- max. rund 5 Tagen  
(zur Betankung der Flugzeuge stehen zwei Tanks mit je 4.500 m<sup>3</sup> und der Tank mit 12.000 m<sup>3</sup> zur Verfügung während in die beiden übrigen Tanks eingelagert wird (21.000 : 4.300))

zur Verfügung. Bei höheren, über dem Durchschnitt liegenden Tagesverbräuchen verringere sich auch die operative Bevorratung entsprechend. Bei einem Ausfall eines Tanks aufgrund einer technischen Revision oder eines unvorhersehbaren Ereignisses (wie etwa die Nichtfreigabe eines Produkts im Rahmen der Qualitätssicherung, Beschädigung der Pipeline, Bahn-Streik oder Sturmschäden) liege die operative Bevorratung mit dem gegenwärtigen Anlagenbestand bereits bei kritischen 2 Tagen. In der Zusammenschau der operativen Bevorratung und der hier vorgenommenen Risikobetrachtung seien die Errichtung und der Betrieb eines weiteren Tankbehälters mit einem Nennvolumen von 14.000 m<sup>3</sup> zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit am Flughafen München somit bereits heute vernünftigerweise geboten.



**C Verfahren****I Beteiligte Stellen**

Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern – hat zu dem Antrag folgende Stellen (Träger öffentlicher Belange) gehört:

- Gemeinde Hallbergmoos
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Landratsamt Freising
- Landratsamt Erding (zuständige Katastrophenschutzbehörde)
- Wasserwirtschaftsamt München
- Regierung von Oberbayern – Technischer Umweltschutz –
- Regierung von Oberbayern – Gewerbeaufsichtsamt –
- Regierung von Oberbayern – Personenbeförderung, Schienenverkehr –
- Regierung von Oberbayern – Naturschutz –
- Regierung von Oberbayern – Sicherheit und Ordnung –

Folgende Stellungnahmen wurden abgegeben:

(Dabei werden in diesem Bescheid nur diejenigen Stellungnahmen bzw. diejenigen Inhalte zusammenfassend wiedergegeben, die sich auf die in Los 2 vorgesehenen Maßnahmen beziehen bzw. die nach Vorlage des Sicherheitsberichtes abgegeben wurden. Hinsichtlich der zu den Losen 1 und 3 getätigten Äußerungen, bzw. zu denjenigen, die gleichermaßen für alle drei Lose gelten, wird auf Ziffer C.I der 85. ÄPG verwiesen.)

Die **Gemeinde Hallbergmoos** teilte mit, dass die Erweiterung des Tanklagers von der FMG nicht plausibel begründet werde. Der Antrag enthalte keine Verbrauchszahlen oder Verbrauchsprognosen bezüglich Kerosin. Das Tanklager diene der Versorgung des Flughafens mit zusätzlichem Treibstoff für die beantragte 3. Start- und Landebahn.

Die **Regierung von Oberbayern – Technischer Umweltschutz** teilte in Abstimmung mit dem **Bayer. Landesamt für Umwelt** zu Los 2 mit, dass eine Plau-

sibilitätsprüfung des Gutachtens der TÜV SÜD Industrie Service GmbH eine andere Bewertung des Emissionsstroms aus dem Tanklager (Treibstoffdämpfe) ergeben habe. Aus dieser Bewertung ergäben sich erhöhte Anforderungen an das Tanklager, insbesondere auch eine andere Technik der Rückhaltung von Treibstoffdämpfen. Eine Überarbeitung des Gutachtens der TÜV SÜD Industrie Service GmbH zur Ausgestaltung des Tanklagers im Hinblick auf die Rückhalte-technik für Treibstoffdämpfe werde angeregt. Da das Tanklager nach der geplanten Erweiterung den erweiterten Pflichten der Störfall-Verordnung unterliege, müsse ein Sicherheitsbericht nach § 9 StörfallVO als Teil der Antragsunterlagen vorgelegt werden. Nach Erstellung des überarbeiteten Gutachtens der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 17.07.2008 teilte das **Bayer. Landesamt für Umwelt** ergänzend mit, dass mit dem Gutachten, das nunmehr den Einbau von Vakuum-/Druck-Ventilen an den Tanks B5 und B6, den Einbau einer Schwimmdecke am Tank B6 sowie eine Begrenzung der Befüllmenge für den Tank B5 auf max. 315 m<sup>3</sup>/h vorsehe, aus fachtechnischer Sicht Einverständnis bestehe. Ergänzend äußerte sich das **Bayer. Landesamt für Umwelt** zur externen Notfallplanung nach Art. 3a BayKSG. Seitens des **Technischen Umweltschutzes** wurde nach Vorlage des Sicherheitsberichts ein umfangreicher Auflagenkatalog vorgelegt.

Das **Gewerbeaufsichtsamt** führte aus, dass gegen die beabsichtigten Maßnahmen keine Bedenken bestünden, wenn im einzelnen genannte Maßgaben Berücksichtigung fänden, insbesondere die sicherheitstechnische Begutachtung durch die TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 28.03.2008 in den Bescheid aufgenommen werde. Der Sicherheitsbericht sei aus Sicht der Gewerbeaufsicht vollständig, nachvollziehbar und plausibel. Weitere ergänzende Hinweise zum Sicherheitsbericht ergäben sich nicht.

Das **Landratsamt Freising** äußerte sich zu Los 2 allgemein dahingehend, dass dieses – wie auch die Lose 1 und 3 – einer Planrechtfertigung bedürfe. Die **Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft im Landratsamt Freising** teilte mit, dass der Flachbodentank zur Lagerung von Kerosin als einfacher oder herkömmlicher Art anzusehen sei, da er unter Beachtung der einschlägigen technischen Regeln berechnet und gefertigt werde. Die sonstigen Anlagenteile der Tankanlage hätten alle eine a. b. Z. oder erfüllten eingeführte technische Regeln. Leckagen müssten rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Die Anlage entspreche den Anforderungen der Anhänge 1 und 2 VAWS, sie sei unter

Beachtung von bestimmten Bedingungen und Auflagen einfacher oder herkömmlicher Art. Gegen die Errichtung und den Betrieb der Anlage (hier: Los 2) bestünden keine Bedenken, wenn im einzelnen genannte Auflagen und Bedingungen eingehalten würden. Die **untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Freising** teilte zu Los 2 sinngemäß mit, dass durch die Erhöhung der maximalen Bauhöhe von bisher 16 m auf 21 m das Landschaftsbild beeinträchtigt werde. Es wurde eine Ausgleichszahlung gefordert, die auf die Kosten der Artenschutzmaßnahme für den Idas-Bläuling anzurechnen sei. Nach Durchsicht des Sicherheitsberichts teilte das Landratsamt mit, dass keine weiteren Auflagen und Bedingungen veranlasst seien.

Das **Landratsamt Erding** als für den Flughafen München **zuständige Katastrophenschutzbehörde** nannte ergänzend zum amtlichen Alarm- und Einsatzplan für den Flughafen München einige Rahmenbedingungen, die im Hinblick auf den vorbeugenden Katastrophenschutz zu beachten seien.

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** teilte mit, dass gegen die Erhöhung der maximalen Bauhöhe im verfahrensgegenständlichen Bereich des Tanklagers (Tektur zu Plan I-02c Flugbetriebsstoffversorgung Erweiterung Tanklager) auf eine maximale Höhe von 472,12 m ü. NN aus Flugsicherheitsgründen keine Einwendungen bestünden, wenn eine Veröffentlichung auf der Flugplatzkarte des Verkehrsflughafens München veranlasst werde. Eine Kennzeichnung des Tanks B 6 als Luftfahrthindernis werde nicht für erforderlich gehalten. Eventuell zum Einsatz kommende Baugeräte seien gesondert zu beantragen.

Das **Wasserwirtschaftsamt München** hat zur Niederschlagsentwässerung der Dachfläche des Tanks B6 ausgeführt, dass dieses gering verschmutzt und eine ausreichende Versickerung gegeben sei. Es seien keine Versagungsgründe erkennbar, die eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit oder Rechte Dritter erwarten ließen und im einzelnen genannte Inhalts- und Nebenbestimmungen eingehalten würden.

## **II Plangenehmigungsverfahren nach § 8 Abs. 2 LuftVG**

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – konnte nach pflichtgemäßer Ermessensausübung (Art. 40 BayVwVfG) über den Antrag nach § 8 Abs. 2 LuftVG im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens entscheiden.

### **1 Keine Umweltverträglichkeitsprüfung**

Bei der verfahrensgegenständlichen Änderung des Tanklagers – hier Los 2 – handelt es sich nicht um ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVG), bzw. das unter dem Gesichtspunkt der Änderung eines Flugplatzes uvp-pflichtig ist.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen der Nr. 14.12 Anlage 1 zum UVPG (Bau eines Flugplatzes) liegen nicht vor. Hiernach führt nur der Bau bzw. eine bauliche Änderung (§ 3e UVPG) von Flugbetriebsanlagen, die die luftseitige und technische Kapazität eines Flugplatzes bestimmen, zu einer UVP-Pflicht. Dies ist nicht Verfahrensgegenstand.

Eine nach § 3e Abs. 1 Nr. 2, § 3c Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 9.2.4 Anlage 1 zum UVPG durchgeführte allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls hat ergeben, dass das Änderungsvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann. Insoweit wird auf den sich in den Antragsunterlagen befindlichen Erläuterungsbericht „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur UVP-Pflicht gem. §§ 3c und 3e UVPG“ der Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG vom 04.04.2008 hingewiesen. Dieser Erläuterungsbericht kommt zu dem Ergebnis, dass Schutzgüter gemäß UVPG und damit Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft insgesamt nicht erheblich nachteilig durch das Vorhaben betroffen sind. Der Erläuterungsbericht ist plausibel und nachvollziehbar. Die darin enthaltenen Aussagen, Feststellungen und Wertungen einschließlich der Gesamteinschätzung erheblicher Umweltauswirkungen wurde von keinem der beteiligten Träger öffentlicher Belange in Zweifel gezogen bzw. bemängelt. Dem schließt sich das Luftamt an. Dabei wurde nach § 3c Satz 3 UVPG auch berücksichtigt, dass der FMG durch

die 85. ÄPG bereits umfangreiche naturschutzfachliche Maßgaben zur Verminderung bzw. Vermeidung von Beeinträchtigungen von maßgeblichen Schutzgütern aufgegeben wurden (insbesondere Ziffer IV.13.9.4 PFB MUC) und durch diese Plangenehmigung weitere speziell auf den Tank B6 bzw. das gesamte Tanklager bezogene Auflagen hinzukommen. Diese Feststellung wird gemäß § 3a Satz 2 Halbsatz 2 UVPG bekannt gegeben.

## **2 Einvernehmen mit den Trägern öffentlicher Belange**

Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG). Soweit die Äußerungen der Fachbehörden zum Vorhaben mit Forderungen verknüpft wurden, konnte diesen durch Nebenbestimmungen bzw. Hinweisen nachgekommen werden.

## **3 Beeinträchtigung von Rechten anderer**

Durch das Änderungsvorhaben werden Rechte anderer nicht beeinträchtigt (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVG). Das Tanklager befindet sich vollständig auf einer bereits nach Luftverkehrsrecht für diesen Zweck planfestgestellten Fläche, die sich im Eigentum der FMG befindet. Auch eine mittelbare Beeinträchtigung des Eigentums oder eigentumsgleicher Rechte Dritter ist nicht ersichtlich. Durch das Vorhaben wird die Zahl der Flugbewegungen nicht erhöht. Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist nicht ersichtlich.

## **4 Ermessensentscheidung**

Die formellen tatbestandlichen Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 LuftVG liegen somit vor. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens hatte die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – als Rechtsfolge zu entscheiden, ob der Antrag trotz Vorliegens der formellen Voraussetzungen für eine Plangenehmigung nicht im Wege eines Planfeststellungsverfahrens zu verbescheiden gewesen war. Es sind jedoch keinerlei Gesichtspunkte dafür ersichtlich, dass ein Planfeststellungsverfahren – anstelle eines Plangenehmigungsverfahrens – zu einem höheren Erkenntnisgewinn für die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – und zu einer relevanten Verbesserung von Rechtsschutzmöglichkeiten führen würde. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass durch die Erweiterung des

Tanklagers der Schwellenwert von 50.000 t Gesamtfassungsvermögen nicht überschritten wird (Nr. 9.2 Spalte 1 des Anhangs zur 4. BImSchV) und somit auch im Falle eines immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens kein solches nach § 10 BImSchG mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen wäre.

## **D Rechtsgrundlagen und Entscheidungsgründe**

### **I Zuständigkeit**

Das Luftamt Südbayern ist als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen München für diesen Bescheid sachlich und örtlich zuständig (§ 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 20 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen ZustVVerk).

### **II Rechtsgrundlagen und rechtliche Würdigung**

Diese Plangenehmigung beruht auf § 8 Abs. 1 u. 2 LuftVG.

Die luftrechtliche Plangenehmigung schließt aufgrund ihrer formellen Konzentrationswirkung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen ein (§ 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 9 Abs. 1 LuftVG). Sie ist alleiniger Zulassungsbescheid, neben dem andere behördliche Entscheidungen nicht erforderlich sind. Ausgenommen hiervon sind lediglich die in § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG genannten Fälle, u. a. Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts.

#### **1 Immissionsschutzrecht**

Diese Plangenehmigung beinhaltet die nach dem Immissionsschutzrecht erforderliche Genehmigung nach § 16 Abs. 1 Satz 1 HS 2 BImSchG.

Zwar findet das Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht auf Flugplätze Anwendung (§ 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG). Diese Ausnahmeregelung betrifft allerdings nur Anlagen, die unmittelbar der Durchführung des Flugbetriebs dienen. Sie erstreckt sich nicht auf Nebenanlagen von Flugplätzen, die zwar in einem luftrechtlichen Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren zugelassen werden

können, aber nicht müssen. Somit finden die Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf das nach Luftverkehrsrecht zugelassene Tanklager am Flughafen München unmittelbar Anwendung.

Das Tanklager ist als Anlage, die der Lagerung von 10.000 t bis weniger als 50.000 t brennbarer Flüssigkeiten in Behältern dient, eine genehmigungsbedürftige Anlage i. S. d. § 1 Abs. 1 Satz 1 4. BImSchV i. V. m. Nr. 9.2 Spalte 2 b) des Anhangs zur 4. BImSchV. Derzeit können im Tanklager rund 25.000 t Kerosin gelagert werden.

Bei der Erweiterung des Betriebs des Tanklagers um den Tank B 6 mit einem Fassungsvermögen von rund 11.600 t Kerosin handelt es sich um eine wesentliche Änderung i. S. d. § 16 Abs. 1 Satz 1 BImSchG, da diese Änderung oder Erweiterung des Betriebs für sich genommen die Leistungsgrenzen oder Anlagengrößen des Anhangs zur 4. BImSchV selbst erreicht bzw. überschreitet, d. h., mehr als 10.000 t umfasst.

Die Genehmigung konnte erteilt werden, da die Genehmigungsvoraussetzungen des § 6 BImSchG bei Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen vorliegen. Dies haben die zuständigen Fachbehörden im Rahmen ihrer Beteiligung in diesem Verfahren bestätigt. Die Nebenbestimmungen beruhen auf § 12 BImSchG.

## **2 Betriebs sicherheitsrecht**

Das Vorhaben beinhaltet die Montage, die Installation, den Betrieb, die wesentliche Veränderung und Änderung der Bauart oder der Betriebsweise von Lageranlagen mit einem Gesamtrauminhalt von mehr als 10.000 Litern im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 Buchstabe a) BetrSichV, welche die Sicherheit der Anlage beeinflussen. Hierfür ist nach § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BetrSichV eine Erlaubnis erforderlich, die unter Beachtung der vom Gewerbeaufsichtsamt vorgeschlagenen Nebenbestimmungen erteilt werden konnte.

## **3 Wasserrecht**

Die im verfügbaren Teil unter Ziffer A.V (Ziffer V.18 PFB MUC) ausgesprochene beschränkte Erlaubnis beruht auf § 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die Befristung beruht

auf § 14 Abs. 2 WHG. Das gezielte Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in den Untergrund und damit in das Grundwasser stellt eine Benutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, die einer Erlaubnis bedarf. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässeränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen wurden – soweit diese nicht lediglich die ohnehin schon geltende Rechtslage wiederholen – vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Durch die „Einbettung“ des neu ausgesprochenen Wasserrechtes in den PFB MUC gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen sowie die in Ziffer V PFB MUC festgelegte allgemeine Befristung zum 31.12.2030. Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die durch die Errichtung und den Betrieb des Tanks B 6 verwirklichten wasserrechtlichen Benutzungstatbestände im Zusammenhang mit der Bauwasserhaltung und der dauerhaften Lage der Anschlusspunkte des Benzin-Abwasserkanals wurden bereits mit der 85. ÄPG ausgesprochen.

Eine Eignungsfeststellung nach § 63 WHG für den Tank B 6 einschließlich der sonstigen von Los 2 umfassten Anlagenteile als Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist nicht erforderlich, weil die Voraussetzungen des § 63 Abs. 3 WHG vorliegen. Es werden, wie die Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft und die TÜV SÜD Industrie Service GmbH festgestellt haben, nur Bauteile mit bauaufsichtlicher Zulassung bzw. mit Ü-Zeichen verwendet.

#### **4 Naturschutzrecht**

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 14 ff BNatSchG) ist keine Entscheidung zu treffen. Dem stehen die Inhalte und die Bestandskraft des 6. ÄPFB entgegen. Bereits mit dem 6. ÄPFB wurden in Ziffer A.II.2 die entsprechenden Festlegungen getroffen. Dem 6. ÄPFB kann entnommen werden, dass die FMG für die Erweiterung des Südlichen Bebauungsbandes mit einer Erweiterungsfläche von 60 ha einen Flächenausgleich von rund 30,5 ha leisten musste



und zwischenzeitlich auch geleistet hat. Auf Seite 62 des 6. ÄPFB wird ausgeführt, dass, insgesamt gesehen, damit ein nach den gesetzlichen Vorgaben ausreichender und angemessener Ausgleich bzw. Ersatz für die Eingriffe durch das Änderungsvorhaben in die Natur und Landschaft geschaffen worden sei. Wie bereits in Ziffer D.II.3 der 85. ÄPG ausgeführt, wird durch den Tank B 6 auch keine Fläche über das bereits ausgeglichene Maß hinaus neu versiegelt. Für die Erweiterung werden ausschließlich bereits planfestgestellte Bauflächen in Anspruch genommen, für die damals als begrenzende Kriterien lediglich die Baumasse (0,1 Mio. m<sup>3</sup>) und die maximale Bauhöhe (16 m) festgelegt wurden. Ein maximaler Versiegelungsgrad i. S. einer bauordnungsrechtlichen Einschränkung (Grundflächenzahl) wurde nicht festgelegt. Dies ergibt sich insbesondere nicht aus dem Lageplan der Entwässerung vom 29.07.1987 Nr. D1a/F 6.1a – 124b, der für die Baufläche SF (Tanklager) das Einzugsgebiet der Entwässerungsanlagen mit 9,6 ha und den Anteil der befestigten Fläche an der Gesamtfläche mit  $v=0,35$  festlegt. Diese ausschließlich der Bemessung der Entwässerungsanlagen dienenden Angaben können schon deshalb nicht zur Beurteilung der vorhabensbedingten Eingriffe in Natur- und Landschaft herangezogen werden, weil das Einzugsgebiet der Entwässerungsanlagen nicht mit der Gesamtbetriebsfläche, die der planfestgestellten Baufläche SF (Tanklager) entspricht, gleichgesetzt werden kann. Unabhängig von der Frage, ob aus dem Flächenanteil von  $v=0,35$  Rückschlüsse auf den damals festgelegten Flächenausgleich von rund 30,5 ha gezogen werden können oder dies überhaupt nicht Gegenstand der damaligen Überlegungen war, steht jedenfalls hinsichtlich der Erweiterung des Tanklagers um den Tank B 6 fest, dass dadurch dieser Wert nicht überschritten wird. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt beträgt die abflusswirksam befestigte Fläche außerhalb der Fläche für die Gleisanlagen (also sämtliche Gebäude, Tankbehälter, Pflaster) nach Mitteilung der FMG 18.537 m<sup>2</sup>. Bezogen auf das Einzugsgebiet von 96.000 m<sup>2</sup> für das Tanklager beträgt der Anteil die versiegelte Fläche somit aktuell 0,193. Im Hinblick auf den geplanten Tank B 6 mit insgesamt 650 m<sup>2</sup> hinzukommender zu entwässernder Fläche steigt der Versiegelungsgrad auf 0,200 und erreicht bei weitem nicht den Wert von  $v=0,35$ . Auch durch die bloße Festlegung einer neuen maximal zulässigen Höhe der Bauwerke auf einem Teil der Baufläche des Tanklagers bei gleichbleibender Fläche des Baufeldes und gleichbleibender maximaler Baumasse wird kein darüber hinaus gehender, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts beeinträchtigender Eingriff, vorgenommen. Der Bauhöhenzuwachs kann nicht mittelbar zu einer über das bestehende Maß hinausreichenden Versiegelung führen. Wenn bei gleich-

bleibender Baumasse höhere Gebäude errichtet werden dürfen, zieht dies allenfalls eine Verkleinerung der Grundfläche nach sich.

Artenschutzrechtliche Gesichtspunkte im Zusammenhang mit der tatsächlichen Errichtung des Tanks B 6 wurden vollständig in der 85. ÄPG berücksichtigt. In Ziffer D.II.3 der 85. ÄPG wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit der Umsetzung der bei den Losen 1 und 3 erforderlichen Artenschutzmaßnahme „Idas-Bläuling“ auch der Eingriff in den Lebensraum des Idas-Bläulings durch den Bau des Tanks B 6 geregelt wird und dies bei einer Entscheidung über Los 2 nicht erneut aufzugreifen ist.

Für die von der unteren Naturschutzbehörde geforderte Festsetzung einer Ersatzzahlung wegen der neu festgelegten maximalen Bauhöhe im südlichen Teil des Tanklagers (Erhöhung der maximalen Bauhöhe um 5 m von 16 m auf 21 m über Grund) liegen nach Ansicht des Luftamtes bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen nicht vor. Eine Ersatzzahlung ist vom Verursacher eines Eingriffs in Natur und Landschaft nach § 15 Abs. 6 Satz 1 BNatSchG zu leisten, wenn ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt wird, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG). Das Luftamt ist – nach Durchführung einer umfangreichen Ortseinsicht – der Auffassung, dass durch die Zulassung einer um 5 m höheren maximalen Bauhöhe im südlichen Teil des Tanklagers zwar ein Eingriff in Natur und Landschaft gesehen werden kann, dieser jedoch nicht geeignet ist, das Landschaftsbild erheblich – die Alternative „erhebliche Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts“ liegt offensichtlich nicht vor – zu beeinträchtigen. Das Landschaftsbild, also das ästhetisch-interpretative Bild, das sich ein aufgeschlossener Durchschnittsbeobachter aufgrund der Ausstattungselemente, Strukturen und Eigenschaften einer vorgefundenen Landschaft macht, wird durch optische Eindrücke bestimmt, die sich psychisch im Betrachter als Naturgenuss niederschlagen. Dabei fließen neben objektiven auch ästhetische, also subjektive, Elemente mit ein. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist dabei jede sichtbare, nicht landschaftsgerechte Veränderung der

Landschaft in ihrer gegenwärtigen Gestalt. Eine bereits vorhandene Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch frühere Eingriffe (Vorbelastung) ist dabei zu berücksichtigen. Eine derartige optische Beeinträchtigung ist dann erheblich, wenn der Eingriff von einem Durchschnittsbeobachter als nachteilig wahrgenommen wird, also als Fremdkörper auffällt, weil er einen negativ prägenden Einfluss auf das Landschaftsbild hat. Hinsichtlich der verfahrensgegenständlichen Erhöhung der maximalen Bauhöhe im südlichen Teil des Tanklagers sowie der Zulassung des Tanks B 6 ist unter Berücksichtigung der soeben genannten Kriterien festzustellen, dass das hier betroffene Landschaftsbild maßgeblich durch das vorhandene Südliche Bebauungsband (SBB), also das Tanklager mit den bestehenden vier 4.500 m<sup>3</sup> (B 1 bis B 4) und dem 12.000 m<sup>3</sup> (B 5) Tanks, den Triebwerksprobelaufstand und die Flugzeugwartungshallen geprägt wird. Ein sich außerhalb des Flughafengeländes befindlicher Betrachter nimmt somit einen von Menschenhand maßgeblich beeinflussten Landschaftsbestandteil wahr. Dabei wird, von Norden aus gesehen, der Blick auf den südlichen Teil des Tanklagers, insbesondere aber auf den Standort des Tanks B 6 vollständig durch die Tanks B 1 bis B 4 versperrt. Aus östlicher Richtung kann das Tanklager lediglich aus über vier Kilometern Entfernung teilweise gesehen werden, so dass dieses bereits selbst als Landschaftsbestandteil kaum auffällt. Aus südlicher Richtung, über eine Distanz von gut 800 m blickend, wäre der Tank B 6 zwar erkennbar, durch seine Positionierung zwischen dem Tank B 5 und der Flugzeugwartungshalle, die in diesem Bereich Höhen bis 34 m erreicht, würde er aber nicht als Fremdkörper empfunden. Der Tank B 6 würde, je nach konkretem Standort des Betrachters, von der perspektivisch hinter ihm liegenden Flugzeugwartungshalle überragt, bzw. er würde die aus dieser Blickrichtung derzeit sichtbaren Tanks B 1 bis B 4 verdecken. Aus westlicher Richtung wird die Sicht auf den südlichen Teil des Tanklagers durch einen mit Bäumen bepflanzten Wall eingeschränkt. Hier würde sich der Tank B 6 zusätzlich hinter dem Tank B 5 „verstecken“ bzw. ebenso von der hinter ihm stehenden Flugzeugwartungshalle überragt werden. Ohne dass insoweit noch darauf einzugehen ist, ob das menschliche Auge eines Beobachters angesichts der vorhandenen Blickdistanzen überhaupt in der Lage ist, eine Höhendifferenz von 5 m wahrzunehmen, fügt sich der Tank B 6 derart in das vorhandene Landschaftsbild „SBB“ ein, dass, je nach Blickwinkel, bereits eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes an sich nicht erkannt wird, jedenfalls aber eine erhebliche, also nachteilig wahrgenommene, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ausgeschlossen ist.

### III Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits, wenn es vernünftigerweise geboten ist.

An der Versorgung der Luftfahrzeuge mit Kerosin besteht nach der Intention des Luftverkehrsrechts ein großes Interesse, ist es doch Voraussetzung für einen geregelten Ablauf des Flugbetriebs. Damit besteht auch am Flughafen München mit seiner Drehkreuzfunktion ein grundsätzlicher Bedarf, über eine ausreichende Flugzeugbetriebsstoff-Infrastruktur zu verfügen, die eine gewisse Versorgungssicherheit auch bei kurzfristigem Ausfall der Zulieferung von Kerosin gewährleistet. Nach Überprüfung der Sach- und Rechtslage ist festzustellen, dass das Vorhaben (Los 2) plausibel und gerechtfertigt ist, um für diese Versorgungssicherheit zu sorgen. Die FMG trägt – bezogen auf das 2-Bahn-System – vor, dass es bereits heute bei unvorhergesehenen Lieferengpässen oder gar -ausfällen zu einer operativen Bevorratungsmenge kommen kann, die für weniger als drei Tage reicht. Nach einer Besichtigung des Tanklagers und einer ausführlichen Erläuterung der dort stattfindenden Betriebsabläufe durch den Betreiber des Tanklagers ist das Luftamt davon überzeugt, dass die Schaffung weiterer Lagerkapazitäten plausibel und gerechtfertigt ist, um einen möglichst reibungslosen Ablauf des Flugbetriebs – jedenfalls bei kurzfristigen Lieferengpässen – aufrecht erhalten zu können. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Lieferung von Kerosin über den Pipelineanschluss wegen Lieferengpässen der Raffinerie in Burghausen oder wegen vorübergehender Unterbrechungen des Pipelinesystems zwischen der Raffinerie, den Tanklagern Steinhöring bzw. Feldkirchen und dem Tanklager am Flughafen München – erwähnt sei hier die mehrtägige Unterbrechung der Leitung durch einen Unfall bei Wartungsarbeiten im Jahr 2005 im Gemeindegebiet Kirchheim b. München – unerwartet zum Erliegen kommt. Ebenso gut sind Lieferengpässe über die Schiene, etwa durch Streiks von Lokführern verursacht, denkbar. In einer solchen Situation kann angesichts der dargelegten Betriebsabläufe im Tanklager nicht von einer für die Flugzeugbetankung zur Verfügung ste-

henden Kerosinmenge (operative Bevorratungsmenge) von 30.000 m<sup>3</sup> ausgegangen werden, was bei einem Tagesverbrauch von rund 4.300 m<sup>3</sup> knapp sieben Tage reichen würde. Vielmehr ist Maßstab der Fall, dass z. B. in die Tanks B 1 und B 5 Kerosin eingelagert wird und lediglich die Tanks B 2, B 3 und B 4 zur Abgabe von Kerosin an das Hydrantensystem bereit stehen. Kommt in dieser Situation ein Lieferengpass hinzu, würde die operative Bevorratungsmenge bereits nach drei Tagen verbraucht sein, weil nicht sicher feststeht, wann die gerade eingelagerten Vorräte zur Abgabe bereit stehen.

#### **IV Unüberwindbare Planungsleitsätze**

Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

#### **V Abwägung**

Das Änderungsvorhaben konnte nach Abwägung mit den von ihm berührten Belangen zugelassen werden.

#### **1 Immissionsschutz**

Vom Tank B 6 bzw. vom gesamten Tanklager können Emissionen durch Austreten von kohlenwasserstoffhaltigen Gasen (Treibstoffdämpfe) auftreten. Die Begutachtung des Vorhabens durch den Technischen Umweltschutz bei der Regierung von Oberbayern und durch das Bayer. Landesamt für Umwelt hat im Rahmen des Verfahrens zu einer modifizierten Technik der Rückhaltung von Treibstoffdämpfen geführt. Bei Beachtung der geforderten und in dieser Plangenehmigung angeordneten Maßnahmen zur Vermeidung des Austritts von Treibstoffdämpfen, zu denen insbesondere der Einbau von Vakuum-/Druck-Ventilen an den Tanks B 5 und B 6, der Einbau einer Schwimmdecke am Tank B 6 und die Begrenzung der maximalen Befüllmengen je Stunde und Tank gehört, werden jedoch die Anforderungen der TA Luft eingehalten. Belange des Immissionsschutzes stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

## 2 Anlagensicherheit und Brandschutz

Bei dem eingezäunten Tanklager handelt es sich um einen Betriebsbereich i. S. d. § 3 Abs. 5a BImSchG, in dem gefährliche Stoffe i. S. d. Art. 3 Nr. 4 der Richtlinie 96/82/EG vorhanden sind. Die Vorschriften der Störfall-Verordnung sind somit anwendbar. Dies gilt auch, da das Tanklager nach der geplanten Erweiterung durch den Tank B 6 die Mengenschwelle von 25.000 t der Nr. 13 des Anhangs 1 zur Störfall-Verordnung überschreitet, für die erweiterten Pflichten nach den §§ 9 bis 12 Störfall-Verordnung.

Den Stellungnahmen der nach Vorlage des Sicherheitsberichts nach § 9 Störfall-Verordnung beteiligten Behörden kann entnommen werden, dass – auch nach Erweiterung des Tanklagers – die Anforderungen der Störfall-Verordnung eingehalten werden. Durch die Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen nach den §§ 4 ff BImSchG sowie der Grundpflichten und der erweiterten Pflichten nach der Störfall-Verordnung durch den Betreiber des Tanklagers wird gewährleistet, dass durch den Betrieb des erweiterten Tanklagers keine schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft hervorgerufen werden. Im näheren Umkreis des Tanklagers liegen keine zum Wohnen dienenden Gebiete. Auch ist die Lage des Tanklagers nicht geeignet, eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs hervorzurufen. Diese Frage ist bereits in den rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren geklärt worden, in denen die räumliche Lage des Tanklagers im Verhältnis zu den Flugbetriebsflächen und den im Nahbereich des Flughafens wenig variablen Anflugverfahren fachplanungsrechtlich zugelassen wurde. Hieran ändert sich an den in diesen Verfahren getroffenen Festlegungen durch die Errichtung weiterer Tanks auf dem Gelände des bestehenden Tanklagers nichts. Auch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat der Errichtung des Tanks B 6 insoweit mit Blick auf deren Lage und Höhenentwicklung zugestimmt.

Umgebungsbedingte Gefahrenquellen, die auf das Tanklager einwirken könnten, wurden im Sicherheitsbericht berücksichtigt. Insbesondere ist erwähnenswert, dass sich das Tanklager außerhalb des Flughafensicherheitsbereichs und der Anflugsektoren der Start- und Landebahnen befindet und somit nicht von der Möglichkeit immissionsschutzrechtlich beachtlicher und gegebenenfalls mittels Vorsorge- und Minderungsmaßnahmen zu bewältigender umgebungsbedingter

Anlagenrisiken auszugehen ist. Zu dieser Thematik wird vollinhaltlich auf die Ausführungen zu Ziffer C.III.3.3.2.3 – Seiten 965 bis 968 – des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses zum PFB MUC vom 05.07.2011 (Planfeststellungsbeschluss 3. Start- und Landebahn MUC) Bezug genommen.

Auch den Belangen des Brandschutzes wird entsprochen. Die erforderlichen brandschutztechnischen Auflagen wurden in diesen Bescheid übernommen.

### **3 Wasser**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar, wenn die in den Nebenbestimmungen genannten Vorgaben beachtet werden. Eine Besorgnis für eine Gefährdung von Grund- oder Oberflächenwasser besteht nicht. Dies wird mit den festgesetzten Auflagen gewährleistet.

### **4 Naturschutz**

Die Belange des Naturschutzes werden durch das Vorhaben berührt, stehen ihm jedoch nicht entgegen. Die Belange des Naturschutzes wurden durch die FMG und die Naturschutzbehörden ausführlich dargestellt und bewertet.

Wie bereits in den Ziffern D.II.3 und D.V.3 der 85. ÄPG und in diesem Bescheid unter Ziffer D.II.4 ausgeführt, wurde über die Thematik der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und der mit ihr abgehandelten Belange bereits rechtskräftig entschieden. Die Artenschutzmaßnahme Idas-Bläuling wurde, auch für das Los 2 geltend, in der 85. ÄPG geregelt. Unter Beachtung der festgesetzten naturschutzrechtlichen Auflagen werden die gleichwohl zu erwartenden teilweise nur baubedingten Beeinträchtigungen weitestgehend minimiert.

### **5 Sonstige Belange**

Sonstige Belange, die dem Vorhaben entgegenstehen könnten, sind nicht ersichtlich.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch das Vorhaben insbesondere Rechte anderer in relevanter Weise nicht berührt werden. Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt. Bei Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentli-

chen und privaten Belange konnte dem Vorhaben mit Nebenbestimmungen und Hinweisen entsprochen werden.

## **E                    Kosten**

Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin (§ 1 Abs. 2 LuftKostV i. V. m. § 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG).

Die Gebühr für die Entscheidung über die Lose 1, 2 und 3 sowie die beiden Ergänzungsbescheide wird unter Anwendung der § 2 Abs. 1 und 2, § 9 LuftKostV, des § 9 Abs. 1 VwKostG sowie des bei Beginn der Amtshandlung (Mai 2008) geltenden Gebührenverzeichnisses (Ziffer V.7a a) der Anlage zum Gebührenverzeichnis zu § 2 Abs. 1 LuftKostV) unter Berücksichtigung des mit der Amtshandlung verbundenen Verwaltungsaufwandes und der Bedeutung der Amtshandlung für die Gebührenschuldnerin bemessen.

Als Auslagen werden nach § 3 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. § 10 Abs. 1 Nr. 7 VwKostG die den inländischen Behörden und öffentlichen Einrichtungen (WWA, Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft, Landeseisenbahnaufsicht) zustehenden Beträge für ihre Stellungnahmen und Begutachtungen geltend gemacht.



## **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diese Plangenehmigung kann Klage erhoben werden. Die Klage muss innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstr. 23, 80539 München, schriftlich erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtstreits verzögern würde und der Beteiligte die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Als Bevollmächtigte zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen diese Plangenehmigung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen die Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung derselben gestellt und begründet werden. § 58 VwGO gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch die Plangenehmigung Beschwerzte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerzte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Hinweis:

Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. per E-Mail) ist unzulässig.

Schrödinger  
Regierungsdirektor