



Planfeststellungsverfahren

Neufassung des Plans

„Lageplan Flugbetriebsflächen, bauliche Anlagen“ vom 13.12.2002 i.d.F. vom 23.11.2006

Plan der baulichen Anlagen und Grün- ordnung – B1 - mit Änderungsplan

Erläuterungsbericht

Auftraggeber:

EDMO-Flugbetrieb GmbH
Römerstraße 100
54293 Trier

Grünplan GmbH

Freising, Stand 10. Juli 2023

Grünplan GmbH

Prinz-Ludwig-Str. 48

85354 Freising

10.07.2023

Alfons Neumair

A. Neumair

Datum

Name

Unterschrift (GF und PL)

	Name	Firma
Ersteller	Alfons Neumair	Grünplan GmbH
	Matthias Büter	Grünplan GmbH

EDMO-Flugbetrieb GmbH

Römerstraße 100

54293 Trier

Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung	5
2	Ausgangszustand: Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses	7
2.1	Bauflächen	7
2.1.1	Festsetzungen	7
2.1.2	Nebenbestimmungen:	11
2.2	Verkehrsflächen	11
2.3	Pflanzgebote	12
2.4	Grünordnung	12
3	Beschreibung der Ausbauplanung	13
3.1	Städtebauliche Entwicklung	13
3.2	Festsetzungen	14
4	Neuordnung der Baufelder	16
4.1	Nordbereich	16
4.2	Ostbereich – Teil Bestandssicherung	18
4.3	Ostbereich – Teil Neuordnung	19
4.4	Neuer Zentralbereich des Flughafens	21
5	Grünordnungsmaßnahmen in den Baufeldern 11, 19 und 20	22
6	Verkehrsflächen	23
6.1	Örtliche Verkehrsflächen Straßenverkehr	23
6.2	Nichtöffentliche Betriebsstraßen	23
7	Pflanzgebote	25
7.1	Baumreihen und Gehölzpflanzungen	25
7.2	Flugbetriebsflächen- Begleitgrün	25
7.3	Ausgleichsflächen	26
8	Flächen- und Massenangaben	27
8.1	Bauflächen	27
8.2	Örtliche Verkehrsflächen	28
8.3	Grünflächen	29
8.4	Versiegelungsbilanz	29
9	Zusammenfassung	30

Tabellen

Tab. 1	Baufelder der Planfeststellung und ihre Maßgaben
Tab. 2	Festsetzungen für die Art der baulichen Nutzung im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung B1
Tab. 3	Grünordnerische Festsetzungen in den Baufeldern 11, 19 und 20
Tab. 4	Geänderte und neue Bauflächen und ihre Maßzahlen

Abbildungen

Abb. 1	Flughafen – Nord-Westbereich
Abb. 2	Ostbereich - Bestand
Abb. 3	Ostbereich – Neuordnung
Abb. 4	Neuer Zentralbereich

1 **Veranlassung**

Rechtliche Grundlage der hochbaulichen (und tiefbaulichen) Anlagen des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen ist der am 13. April 2004 planfestgestellte und am 23. November 2006 geänderte Lageplan Nr. 790-3104 „Lageplan Flugbetriebsflächen, bauliche Anlagen“ M 1:2.500. Der Plan bildet die mittlerweile eingetretene und in Zukunft zu erwartende Entwicklung des Sonderflughafens unzureichend ab.

Die planerischen Grundlagen des Planfeststellungsbeschlusses (nachfolgend PFB) vom 13. April 2004 wurden Anfang der 2000'er Jahre erarbeitet. Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen sollte vor allem als Produktions- und Wertstandort für Großbetriebe genutzt werden. Hieraus abgeleitet war eine Verlagerung und Konzentration der Vorfeldflächen im Südosten der bestehenden Start- und Landebahn vorgesehen. Der bestehende Rollweg Alpha und die daran angeschlossenen Vorfeldflächen im Nordwesten des Areals sollte vollständig aufgegeben werden. Der Rollweg Echo sollte ebenfalls zugunsten einer zentralen Baufläche entfallen. Für die Hochbauflächen gibt der PFB 2004 zulässige Bauflächen, Geschosse und Höhen vor, während die Lage der Baufelder schematisch ausgewiesen ist, insbesondere die der Erweiterungsflächen im Anschluss an den Gebäudebestand.

Die mit dem PFB 2004 ermöglichte Weiterentwicklung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen wurde im weiteren Verlauf baulich aber nicht ins Werk gesetzt. Der Sonderflughafen wurde im Wesentlichen wie vor Inkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses weiter betrieben. Erst der Eigentümerwechsel im Jahr 2017 setzte die Umsetzung der PFB-Grundlagen von 2004 ins Werk. Dabei erweist sich heute nach nunmehr 20 Jahren die im PFB 2004 vorgesehene Neuordnung des Sonderflughafens, und hier insbesondere die Lage der Hochbau- und der Flugbetriebsflächen, als nicht notwendig und teilweise auch nicht zielführend.

So möchte der Antragssteller die vorhandenen flugbetrieblichen Anlagen weiternutzen. Die Lage und Funktion der im Bestand vorhandenen Rollbahnen und Vorfelder hat sich als zweckmäßig erwiesen. Zudem sollen im PFB ausgewiesene und zulässige neue Flugbetriebsflächen statt im Südosten nun vor den neuen Hallen im Nordwesten ausgeführt werden.

Für die Entwicklung von Hochbauflächen soll die gewachsene, heterogene luft- und raumfahrtaffine Unternehmensstruktur, von Produktion bis Werftbetrieb, von Forschung und Entwicklung beibehalten und gestärkt werden. Das bedeutet einerseits für die oft langjährig eingemieteten Unternehmen am Standort bauliche Wachstumsreserven im direkten Umfeld ihrer Gebäude vorzuhalten. Das bedeutet andererseits für neue Unternehmensansiedlungen räumlich separierte Hochbauflächen auszuweisen und zu entwickeln. Hierfür soll anstelle der im bestehenden PFB umfassend ausgewiesenen Hangar- und Vorfeldflächen im Südosten der Start- und Landebahn ein zentrales Baufeld für Hochbauten entstehen, welches neue Areale für gewerbliche Ansiedlungen „störungsfrei“ zu den Bestandsgebäuden bietet.

Im Nordwesten soll dagegen der Flugbetrieb gebündelt werden, mit einem neuen Empfangsgebäude, neuen Flugzeughallen zur Flugzeugabstellung sowie für Werft- und Maintenance-Arbeiten und einem zusammenhängenden Vorfeld. Der im Nordwesten vorhandene Rollweg Alpha mit Shelter und Parkbuchten bleibt zur Anbindung an die Start- und Landebahn erhalten.

Seit Eigentumsübergang im Jahr 2017 wurden bereits etwa 10 Neubauten und ca. 4 km neue Erschließungsstraßen errichtet. Dabei ergaben sich mehrfach Lageabweichungen in Bezug auf die im PFB von 2004 ausgewiesenen Baufeldschema. Dies musste jeweils im Einzelantragsverfahren als unmaßgebliche Planänderung von der PFB-Aufsichtsbehörde genehmigt werden.

Die im NW befindlichen Baupotentiale sind mittlerweile weitgehend ausgeschöpft, die im SO seit 2017 entstandenen Neubauten, die weiteren Ansiedlungspotentiale und -strukturen, sind heute, 5 Jahre nach Eigentumsübergang und Entwicklung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen geklärt.

Damit gilt es nun die Planfeststellung in einem Änderungsverfahren den bisher eingetretenen und zu erwartenden Entwicklungen anzupassen. In diesem Zusammenhang werden insbesondere ein neuer Plan „bauliche Anlagen und Grünordnung“ sowie ein neuer Plan „Flugbetriebsflächen“ aufgestellt und zur Planfeststellung beantragt

Nachfolgend erfolgen die Angaben zum Plan B1 „bauliche Anlagen und Grünordnung“.

2 Ausgangszustand: Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses

In Anlehnung an die Mindestfestsetzungen des § 30 BauGB und die einschlägigen Bestimmungen der BauNVO wurden im Lageplan Nr. 790-3104 als Teil der Planfeststellung Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzung sowie die überbaubaren Grundstücks- und die örtlichen Verkehrsflächen getroffen.

Bei entsprechender Anwendung der BauNVO wurde der räumliche Geltungsbereich des Plans der baulichen Anlagen als ein sonstiges Sondergebiet i.S.v. § 11 BauNVO angesehen.

Folgende Nutzungsarten wurden insbesondere planfestgestellt:

- Bauflächen: Bauflächen neu für Produktion und Verwaltung
- Straßenanbindung zum Flughafengelände und Verkehrsflächen neu
- Parkflächen (Stellplätze oder Garagen neu)
- Rollbahnen und Vorfeldflächen neu.

2.1 Bauflächen

2.1.1 Festsetzungen

Mit dem Beschluss vom 13.04.2004 wurde der Plan Nr. 790-3104 festgestellt. Er beinhaltet eine Darstellung von

- Bauflächen Neu für Produktion und Verwaltung
- Stellplätze oder Parkgaragen Neu
- Baugrenzen
- die Angaben von Grundflächen, Geschossflächen, Zahl der Vollgeschosse und der Traufhöhe.

Das Maß der baulichen Nutzung wurde im Lageplan Nr. 790-3104 insbesondere durch die Festlegung der Baugrenzen, Bauhöhen (Angabe von Traufhöhen), Grundflächen und Zahl der Vollgeschosse bestimmt. Die Lage der flächenmäßigen Ausdehnung der baulichen Anlagen wird durch die im Plan ausgewiesenen Baufelder bestimmt und begrenzt. In mehr orientierender Annahme zur möglichen Entwicklung des Flughafens wurden die Baufelder schematisch als zumeist trapezförmige Areale neben den Bestandsgebäuden im Südwesten ausgewiesen. Im Nordwesten wurden dem dort angrenzenden Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) zwei neue Baufelder vorgelagert, privilegiert als Reservefläche für eine Weiterentwicklung des DLR.

Die zugelassenen Traufhöhen orientieren sich an den unterschiedlichen Zweckbestimmungen der Teilflächen. Soweit eine Traufhöhe von 22 m festgesetzt ist, können auch die größeren Flugzeugmuster der am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen

hofen gewarteten, instandgesetzten oder hergestellten Luftfahrzeuge untergestellt werden. Die im Bebauungsbereich ohne Vorfeldanschluss zulässige Bauhöhe von maximal 14 m kommt einer Bebauung mit 4 Bürogeschossen gleich. Dabei kommt der Geschossfläche keine festsetzungsrelevante planerische Bedeutung zu. Im Gegensatz zu den Grundflächen GR haben die Geschossflächenzahlen im Plan Nr. 790-3104 nur empfehlenden Charakter.

Mittels der Grundfläche GR und der jeweiligen zugelassen Traufhöhe TH sind nachfolgend die zulässigen Baumassen der einzelnen Baufelder aufgeführt.

Baufeld	Grundfläche in m ²	Traufhöhe in m	Baumasse in m ³	Bemerkung
101	1.021	4	4.084	
102	8.842	22	194.524	
103	34.550	22	760.100	
	6.877	18	123.786	
	41.427		883.886	
104	3.830	18	68.940	abzgl. 3.460 m ² lt. Bescheid vom 20.01.2020
	45.661	22	1.004.542	
	49.491		1.073.482	
105	3.150	14-18	56.700	
	12.400	24	297.600	
	15.550		354.300	
106	6.300	14	88.200	
	2.318	14	32.452	
	8.618		120.652	
107	20.579	18	370.422	
	4.751	14	66.514	
	25.330		436.936	
108	5.604	10	56.040	
	10.073	14	141.022	
	15.677		197.062	
109	1.120	14	15.680	
110	2.098	14	29.372	
	5.650	14	79.100	
	7.748		108.472	
111	539	26	14.014	
	958	14	13.412	
	1.497		27.426	

Baufeld	Grundfläche in m ²	Traufhöhe in m	Baumasse in m ³	Bemerkung
112	5.729	14	80.206	
113	3.416	11	37.576	
	2.200	4	8.800	
	5.616		46.376	
114	6.850	10	68.500	
	533	10	5.330	
	7.383		73.830	
115	1.496	10	14.960	
	500	7,5	3.750	
	4.150	10	41.500	
	6.146		60.210	
116	3.315	11	36.465	
117	1.600	4	6.400	
	7.958	14	111.412	
	9.558		117.812	
118	512	10,5	5.376	
	5.831	7,5-14	81.634	
	6.343		87.010	
119	740	10,5	7.770	
	5.000	7,5-14	70.000	
	5.740		77.770	
120	1.439	14	20.146	
	2.880	10	28.800	
	2.540	7,5	19.050	
	6.859		67.996	
121	8.100	10	81.000	
	7.070	7,5	53.025	
	19.330	14	270.620	
	34.500		404.645	
122	13.552	12-16	216.832	
123	1.713	12	20.556	
124	11.781	14	164.934	
	2.576	10	25.760	
	2.208	7,5	16.560	

Baufeld	Grundfläche in m ²	Traufhöhe in m	Baumasse in m ³	Bemerkung
	16.565		207.254	
125	10.255	10	102.550	
	9.028	7,5	67.710	
	24.325	14	340.550	
	3.625	12-16	58.000	
	47.233		568.810	
	346.573		5.482.276	

Tab. 1 Baufelder der Planfeststellung und ihre Maßgaben (Fett = Summe der Baumassen für die Baufelder).

Mit dem Planfeststellungsbeschluss und der Reduktion des Baufelds 104 lt. Bescheid vom 20.01.2020 lag die Größe der zulässigen Baumasse bei 5.482.276 m³.

(Daneben beinhaltet der Plan Nr. 790-3104 Festsetzungen zur Flughafengrenze, zu neuen Rollbahnen und neuen Vorfeldflächen, zu einer neuen Schallschutzwand, zu neuen Verkehrsflächen sowie zur Strassenanbindung des Flughafens und zu neuen öffentlichen Verkehrsflächen. Darüber hinaus enthält der Plan verschiedenste nachrichtliche Darstellungen.)

Die Änderungsplanung umfasste Flugplatzanlagen im Sinne des § 8 Abs. 1 LuftVG. Der Anlagenbedarf war nach den Entscheidungsgründen C.1.2 nicht auf der Grundlage eines Verkehrsflugplatzes auszulegen, sondern auf der Grundlage eines Sonderflugplatzes, dessen Benutzungsberechtigte nach Maßgabe der Genehmigung gem. § 6 LuftVG vom 26.01.1971 in der Fassung vom 02.12.2002 sich überwiegend aus Unternehmen und sonstigen Einrichtungen aus den Geschäftsbereichen Entwicklung, Produktion, Instandhaltung, Aus- und Umrüstung sowie Vertrieb von Luftfahrzeugen bzw. Luft- und Raumfahrtkomponenten zusammensetzt.

Die ausgewiesenen Hochbauflächen sind i.S.v. § 8 Abs. 1, 4 Satz 1 Flugplatzanlagen und waren als solche insoweit planfeststellungsfähig. Diese Flächen sind ausweislich des Roteintrags im Lageplan Flugbetriebsflächen, bauliche Anlagen Nr. 790-3104 nur für folgende Nutzungen zulässig:

1. Verwaltung und Betrieb des Sonderflughafens
2. luftfahrtbehördliche Einrichtungen und Einrichtungen des Bundesministeriums des Innern und des Bundesministeriums für Verteidigung
3. Entwicklung, Produktion, Instandhaltung, Aus- und Umrüstung sowie Vertrieb von Luftfahrzeugen bzw. von Luft- und Raumfahrtkomponenten
4. Unterstellung von Luftfahrzeugen im Rahmen der luftrechtlichen Genehmigung
5. Luft- und Raumfahrtlehre, -forschung und -medizin sowie Erprobung und Anwendungen von Ergebnissen dieser Tätigkeiten
6. Durchführung von luftfahrtaffinen Messen, Ausstellungen und Kongressen

7. Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe zur Versorgung bzw. Bewirtung der am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ansässigen Unternehmen bzw. Organisationen, deren Beschäftigten, Kunden und Besuchern

8. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal einschließlich Sozialeinrichtungen.

Damit sind im Plan Nr. 790-3104 Verwaltungs-, Entwicklungs-, Produktions- und Wartungsflächen dargestellt und festgesetzt.

2.1.2 Nebenbestimmungen:

Der Planfeststellungsbeschluss enthält unter Ziffer VI Bestimmungen zum Lageplan Flugbetriebsflächen, bauliche Anlagen. Zu den baulichen Anlagen ist u.a. ausgeführt:

- 1. Nebenanlagen sind in entsprechender Anwendung von § 14 Baunutzungsverordnung (BauNVO) im Geltungsbereich des Plans zulässig. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf Anlagen, welche dem Nutzungszweck der ausgewiesenen Bauflächen und der sonstigen Funktionsflächen des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen dienen, sowie im Hinblick auf Nebenanlagen, welche der Versorgung der Anlagen im Plangebiet mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Wasser dienen. Im Geltungsbereich des Plans sind außerhalb der im Plan ausgewiesenen Hochbauflächen Nebenanlagen (wie z.B. Gerätestationen, sicherheitstechnische und betriebliche Anlagen) ohne Rücksicht auf Baugrenzen und Bauflächen zulässig.*
- 2. Die Errichtung baulicher Anlagen ist, soweit es sich nicht um Nebenanlagen handelt, grundsätzlich nur innerhalb der im Plan ausgewiesenen Bauflächen und Baugrenzen zulässig. Ein geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen (Vorfahrtsüberdachungen, Außengängen an Gebäuden, untergeordnete Gebäudeteile u.a.) über die festgesetzten Baugrenzen und Bauflächen hinaus ist zulässig. Die für den Flugbetrieb erforderlichen Einrichtungen sind ohne Rücksicht auf die Baugrenzen und die vorgesehenen Bauflächen zulässig.*
- 3. Die im Lageplan festgesetzten Gebäudehöhen können durch technische Aufbauten (Aufzugstürme, Tragwerke, Kamine u.a.) überschritten werden, soweit dies nach Maßgabe der Hindernisfreiflächen zulässig und von der Funktion der hochbaulichen Anlagen gefordert ist.*
- 4. Im Bereich der ausgewiesenen Bauflächen können die für die Erschließung erforderlichen Straßen einschließlich Durchfahrten, Parkplätze (Stellplätze für Kfz) und Parkgaragen angelegt werden. (Die interimswise Nutzung von Bauflächen für Anlagen des ruhenden Verkehrs ist zulässig.)*
- 5. Die Ausweisung der Verkehrsflächen im Plan ist nicht parzellenscharf; diese Flächen können, soweit von der Funktion der Verkehrsflächen gefordert, im Trassenbereich verschoben werden.*

2.2 Verkehrsflächen

Die (neu zu errichtenden) Straßen stellen öffentliche oder private Verkehrsflächen dar.

Im Planfeststellungsbeschluss wurde unter Ziffer V.2. die sog. „Verkehrsanbindung Ost“ verfügt, als „Straßenanbindung FHG (Flughafengelände) neu + öffentliche Verkehrsfläche innerhalb FHG und außerhalb Flughafenzaun) nach Maßgabe des Lageplans Verkehrsanbindung Ost Plan-Nr. 790-3205 einschließlich der Erläuterungen hierzu¹. Diese Verkehrsanbindung Ost wurde zwischenzeitlich hergestellt (im Jahr 2018).

2.3 Pflanzgebote

In den Nebenbestimmungen VII des Planfeststellungsbeschlusses ist unter Nr. 5 zum Natur- und Landschaftsschutz und zur Grünplanung ausgeführt. Demnach (Nr. 5.1) ist die landschaftspflegerische Begleitplanung nach Maßgabe der Pläne 7 und 8 des LBP, Plan Ausgleichsflächen sowie Plan Pflege- und Entwicklungsplanung, M 1:10.000, Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Die landschaftspflegerischen und grünordnerischen Festsetzungen ergeben sich unmittelbar aus dem festgestellten Plan 9, LBP - landschaftspflegerischer Begleitplan, Pflege- und Entwicklungsplanung. Hier waren für den Bereich innerhalb der Flughafengrenze festzustellen:

- Ausgleichsflächen mit dem Entwicklungsziel Kalkmagerrasen (aus versiegelten Flächen, aus Acker sowie aus Grünland)
- Ausgleichsflächen als Vegetationslose Kiesflächen
- Baumpflanzungen (gemäß „Baumkonzept“)
- Neuanlage eines Fuß-/Radweges.

2.4 Grünordnung

Die im Plan Nr. 790-3104 aneinander gereihten und sich teilweise überschneidenden Kreise stellen nachrichtlich Baum-Neupflanzungen dar. Sämtliche sonstige Grünordnungsmaßnahmen und somit die landschaftspflegerischen und grünordnerischen Festsetzungen ergeben sich unmittelbar aus dem festgestellten Plan 9, LBP - landschaftspflegerischer Begleitplan, Pflege- und Entwicklungsplanung.

¹ Die Straße zum Gewerbegebiet Gilching ist als Gemeindeverbindungsstraße gewidmet.

3 Beschreibung der Ausbauplanung

3.1 Städtebauliche Entwicklung

Wie voranstehend unter Ziffer 1 ausgeführt bildet der Planfeststellungsbeschluss mit dem Lageplan Nr. 790-3104 die mittlerweile eingetretene und in Zukunft zu erwartende Entwicklung des Sonderflughafens unzureichend ab.

Der PFB ist fortzuschreiben, zu aktualisieren, die Struktur des Gesamtgeländes ist als Rahmen für die flugbetriebliche und städtebauliche Entwicklung neu zu ordnen. Dies betrifft die Konzentration und räumlichen Aggregation der verschiedenen Funktionsbereiche bzw. Geschäftsfelder luft- und raumfahrtaffiner Unternehmen und Institutionen auf dem Sonder- und Forschungsflughafen: Werftbetrieb mit Service und Instandsetzung, Wartung und Reparatur sowie die Entwicklung und Produktion von Luftverkehrsfahrzeugen mit dem zugehörigen Flugbetrieb darunter auch ein Kontingent für qualifizierten Geschäftsflug. Verwaltungs-, Entwicklungs-, Produktions-/Wartungsbauten, Flugzeughallen sind räumlich neu zu ordnen und zu aggregieren. Dies zieht Änderungen der bestehenden und den Bau von neuen Flugbetriebseinrichtungen, insbesondere von Vorfeldflächen nach sich.

Der Umfang der für den Sonderflughafen insgesamt zulässigen Baumassen ändert sich dadurch nur unwesentlich.

Im Einzelnen ergeben sich nachfolgend dargelegte planerische Zielsetzungen:

1. Ergänzung der Hochbauten im „Ostbereich des Flughafens“
Auf der Ostseite des Flughafengeländes besteht eine Konzentration von Wartungs- sowie Entwicklungs- und Produktionsflächen von Bestandsunternehmen. Für die dort angesiedelten Unternehmen sollen zusätzliche Flächenpotentiale für ein weiteres Wachstum geschaffen werden, unter Erhalt der gegebenen räumlich kohärenten wirtschaftlichen Arbeits- und Produktionsabläufe, mit Erhalt der Bestandsgebäude und mit Reservierung von ausgewiesenen Bauflächen im Umfeld der Bestandsgebäude („C3“: Company-Campus-Character).
2. Neuer „Zentralbereich“ für Neubauten zur Neuansiedlung von Unternehmen östlich parallel der Start- und Landebahn
Im neuen Zentralbereich ein aggregierter neuer und von den Bestandsgebäuden getrennter Ansiedlungsbereichs für kommende (luftfahrtaffine) Unternehmensansiedlungen geschaffen. Die bedarfsweise Anbindung an Flugbetriebsflächen ist möglich. Eine im bestehenden PFB von 2004 vorgesehene umfassende Errichtung von Flugzeughallen und die zugehörige Ausweisung vielzähliger Rollwege und Stellflächen für Flugzeuge ist mittlerweile entbehrlich. Der neue Zentralbereich erhält eine zentrale Erschließung als Kfz-Zufahrt parallel zur Start- und Landebahn.
3. Funktionsbündelung am „Flughafeneingang“ im Nordbereich
Der Flughafeneingang erfährt eine städtebauliche und funktionale Fokussierung mit einer neuen zentralen Nordzufahrt gemäß bestehender PFB-

Planung, mit einem neuem Empfangsgebäude, das auch die Flughafenfeuerwehr und eine neue Empfangshalle aufnimmt. Im Gebäude befinden sich auch der neue Remote Tower sowie alle flug- und standortbetriebsrelevanten Verwaltungs- und Funktionseinheiten.

Am Flughafeneingang erfolgt auch eine Konzentration von Flugzeughallen zur Abstellung sowie für Maintenance sowie für die Abwicklung des (begrenzten) qualifizierten Geschäftsflugs. Dies erfordert in diesem Bereich eine Mehrausweisung von Flugbetriebsflächen und Vorfeldern vor den neuen Flugzeughallen mit Anschluss an die dort bereits bestehende zentrale Manipulationsfläche (Betankung, Enteisung).

Als Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen und damit als Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele gemäß § 3 Bundes-Klimaschutzgesetz KSG, sollen auf den Gebäuden im Flughafengelände in einem Umfang von ungefähr 30.000 m² Photovoltaikanlagen installiert werden.

3.2 Festsetzungen

Zur Verwirklichung der vorgenannten Zielsetzungen wird - hier namentlich für die Hochbauseite - ein neuer Plan B1 vorgelegt, mit Festsetzungen zu den gebotenen Bauflächen, zu den notwendigen Verkehrsflächen sowie von Pflanzgeboten.

Die Steuerung des Baurechts im Plan der baulichen Anlagen B1 erfolgt durch die Darstellung überbaubarer Grundflächen und der Angabe von Baumassen, Bauhöhen (Angabe zur maximal zulässigen Höhe der Gebäude in Metern) und Baugrenzen.

Ausgehend von den im Planfeststellungsbeschluss für die ausgewiesenen „Bauflächen neu für Produktion und Verwaltung“ gelisteten Nutzungen enthält der Plan der baulichen Anlagen B1 Festlegungen zur Art der baulichen Nutzung².

² Im Flughafengelände sind alle diejenigen Bauvorhaben zulässig, die in Bezug auf den zugelassenen Sonderflughafen Oberpfaffenhofen auf diesem Flugplatz gemessen an der Zweckbestimmung des Sonderflughafens erwartet werden können. Dies betrifft den qualifizierten gewerblichen Geschäftsreiseverkehr ebenso wie den Bereich der Forschung und damit zweckgebundene Verwaltungs-, Entwicklungs-, Produktions- und Wartungsbauten.

Art der baulichen Nutzung	Kürzel	Bemerkungen
Verwaltung	V	Verwaltungs- und Büroeinrichtungen
Entwicklung und Produktion	PR	Entwicklungs-, Produktions- und Montage-, Fertigungsstätten, Lager
Hangar / Wartung	H	Wartungs- und Unterstellhallen, Lager
Sonstige Flughafen-dienste	SF	Ver- und Entsorgung, Technische Dienste, Flugsicherung, Sicherheitsdienste, Werkschutz, Feuerwehr, Betriebstankstellen, Winterdiensthallen, Energieversorgung, Sozialeinrichtungen
Tower	TO	Tower

Tab. 2 Festsetzungen für die Art der baulichen Nutzung im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung B1.

4 Neuordnung der Baufelder

4.1 Nordbereich

Im Bereich des Flughafeneingangs, also im Bereich der zentralen Zufahrt von der St 2068, dem sog. „Entree im Nordbereich“, wird eine neue Funktionsbündelung angestrebt: Flughafenverwaltung (Standort- und Flugbetrieb), Flugsicherung, Verkehrsleitung, Bodenservice sowie Außen- und Innenparkflächen für Flugzeuge, Maintenance, Wartung, Betankung etc., u.a. für den (begrenzt) zugelassenen qualifizierten Geschäftsflug (s. o. Ziffer 3.2).



Abb. 1 Flughafen – Nord-Westbereich. (Auszug aus dem Änderungsplan B1.1: grau hinterlegt = nachgesuchte Bauflächen mit Bezeichnung; türkise Linien = geänderte bzw. neue Baugrenzen; braune Streichungen = entfallende Bauflächen bzw. entfallende bauliche Anlage; gelb = neue bzw. geänderte nichtöffentliche Betriebsstraßen; gelb/grün = neue bzw. geänderte örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr)

Dies bedingt den Bau eines zentralen Eingangsgebäudes (Gebäude 401) sowie neuer Flugzeughallen (Gebäude Nr. 402, 403 und 405) zur Abstellung der Luftverkehrsfahrzeuge und Wartungsarbeiten an diesen. Die Vorfelder der neuen Hallen sind mit dem Bestand (zentrale Manipulationsfläche) zu einer großen neuen Flugbetriebsfläche verbunden.

Eine zentrale Nordzufahrt (gemäß bestehendem PFB 2004) führt zum Empfangsgebäude mit Pforte und Empfangshalle (Terminal). Das Empfangsgebäude Nr. 401 beinhaltet darüber hinaus alle flug- und standortbetriebsrelevanten Verwaltungs- und Funktionseinheiten, außerdem Büro- und Konferenzbereiche für Mieter.

Die Zuschnitte und Umgriffe der Baufelder Nr. 124 und 125 der Planfeststellung werden den geänderten Erfordernissen angepasst und im Umfang deutlich reduziert; der vorgesehene Rückbau der Flugbetriebsflächen entfällt (z.B. Taxiway A mit Parkbuchten).

- Das neue Baufeld 01 beinhaltet den neuen ADAC Campus Luftrettung; mit einer GRZ von 0,6 wird eine zulässige Höhe der Baumasse von 144.000 m³ nachgesucht.
- Das neue Baufeld 02 beinhaltet mit Gebäude Nr. 404 die DLR Gesellschaft für Raumfahrtanwendungen; mit einer GRZ von 0,4 wird eine zulässige Baumasse von 39.000 m³ nachgesucht.
- Das neue Baufeld 03 beinhaltet mit Gebäude Nr. 405 einen neuen Hangar, mit einer GRZ von 0,8 und einer zulässigen Baumasse von 100.000 m³.
- Das neue Baufeld 04 beinhaltet mit Gebäude Nr. 401 das neue Empfangsgebäude und einen weiteren neuen Hangar Gebäude Nr. 403; mit einer GRZ von 0,6 wird eine zulässige Höhe der Baumasse von 94.000 m³ nachgesucht.

Von der Hauptzufahrt wird ausgehend vom Kreisverkehr westlich des neuen Empfangsgebäudes die Verkehrsführung des örtlichen Straßenverkehrs nach Osten angepasst.

Das Baufeld Nr. 122 der Planfeststellung (neu: Baufeld 08) bleibt in seinen Funktionalitäten (u.a. Kantine, Feuerwehr, Werkstatt, auch Büroflächen, Produktionshalle) erhalten, allerdings ist die Baugrenze im Süden um den Umfang der neuen Straßenverkehrsfläche und die vormals südlich davon gelegene Baufläche reduziert. Bei einer GRZ von 0,4 sollen als Baumasse 250.000 m² zulässig sein. An dieser Stelle wird ein neues Baufeld 09 angeordnet, für die neue Flugzeughalle Gebäude Nr. 402. Die Halle ist von Flächen für den örtlichen Straßenverkehr umschlossen und das Baufeld weist somit eine GRZ von 1,0 auf, bei einer Baumasse von 70.000 m³.

Die weiter östlich situierten Baufelder Nr. 120 und Nr. 121 der Planfeststellung bleiben für die dort bereits angesiedelten Betriebe und Nutzungen erhalten:

- Das neue Baufeld 10 umfasst i.W. die Flugzeughalle Gebäude Nr. 338 und assoziierte Neben- und Bürogebäude, aber auch den im Flughafen-gebiet liegenden Anteil der Halle Gebäude Nr. 324. Das Baufeld unterliegt in Teilen Höhenbeschränkungen im Bereich der seitlichen Übergangsflächen; das Bestandsgebäude Nr. 310 ist mit einer Hinderniskennzeichnung versehen und unterliegt dem Bestandsschutz. Bei einer GRZ von 0,4 wird eine zulässige Baumasse von 77.000 m³ nachgesucht.
- Das neue Baufeld 11 umfasst die Produktionshalle und Büroanbau Gebäude Nr. 320 sowie weitere Reparatur- und Lagerhallen. Bei einer GRZ von 0,6 sollen maximal 300.000 m³ an Baumasse zulässig sein. Auch dieses Baufeld unterliegt in Teilen Höhenbeschränkungen im Bereich der seitlichen Übergangsflächen.

Nach Westen, zur St 2068 hin, werden die vormals als Verkehrsflächen (Stellplätze für Kfz) festgesetzten Bereiche zu Hochbauflächen für Produktion und Verwaltung gewidmet. In den Baufeldern 05, 06 und 07 werden jeweils GRZ von

0,6 und damit zulässige Baumassen von 63.000, 68.000 bzw. 134.000 m³ nach-
gesucht.

Der südliche gelegene Shelter entfällt und wird zurückgebaut.

4.2 Ostbereich – Teil Bestandssicherung

Im Ostbereich werden die mit den festgesetzten und weitgehend auch ausgeführten Baufeldern Nr. 110 bis 119 die gegebenen Funktionalitäten Wartung, Entwicklung und Produktion für die Bestandsunternehmen und eine bestandsortierte Weiterentwicklung durch mögliche zusätzliche Neubauten im Nahbereich gesichert.

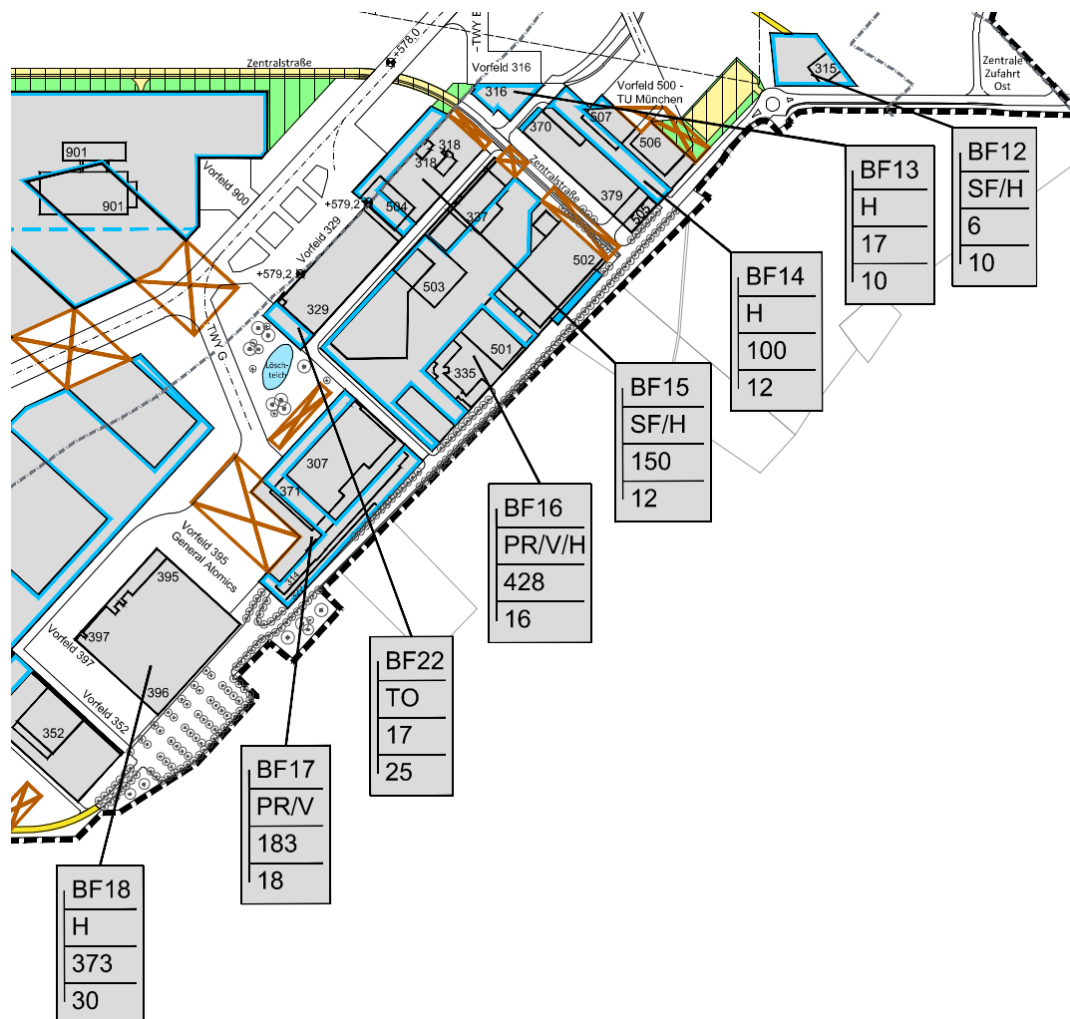


Abb. 2 Ostbereich - Bestand. (Auszug aus dem Änderungsplan B1.1: grau hinterlegt = nachgesuchte Bauflächen mit Bezeichnung; türkise Linien = geänderte bzw. neue Baugrenzen; braune Streichungen = entfallende Bauflächen; gelb = neue bzw. geänderte nichtöffentliche Betriebsstraßen; gelb/grün = neue bzw. geänderte örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr)

Die Halle Gebäude Nr. 315 einschl. der umgebenden befestigten Abstellflächen erhält ein eigenes Baufeld 12 mit einer zulässigen Höhe der Baumasse von 6.000 m³; das entspricht einer GFZ von 0,4.

Für die Halle Gebäude Nr. 316 wird ein Baufeld 13 ausgewiesen. Zur Bestands-sicherung sind bei einer GRZ von 1,0 17.000 m³ an zulässigen Baumassen aus-gewiesen. Das Bestandsgebäude ist mit einer Hinderniskennzeichnung versehen und unterliegt dem Bestandsschutz.

Die weiteren Baufelder im Osten werden neu gefasst:

- Das neue Baufeld 14 beinhaltet die vorhandenen Produktions- und Lager-hallen Gebäude Nr. 370 und 379. Bei einer GRZ von 0,6 sollen 100.000 m³ Baumasse als zulässig festgesetzt werden.
- Das neu definierte Baufeld Nr. 15 beinhaltet das Gebäude Nr. 329 eine Bestandshalle mit Büroanbau, ferner ein neues Hangar Gebäude Nr. 504 sowie Bürogebäude (Gebäude 318). Bei einer dem engen Zuschnitt ge-schuldeten GRZ von 0,8 ergibt sich eine maximalzulässige Größe der Baumassen von 150.000 m³.
- Das Baufeld 16 umfasst die Bestandsgebäude Nr. 335, 337, 501, 502 und die neue Halle 503 sowie die Möglichkeit für gebotene weitere Bauoptio-nen. Bei einer GRZ von 0,6 sollen 428.000 m³ Baumasse zulässig sein.
- Das Baufeld 22 umfasst den Tower, als Teil des Gebäudes 329t. Bei ei-ner GRZ von 0,8 sind 17.000 m³ Baumasse zulässig.
- Baufeld 17 umfasst i. W. Produktions- und Lagerhallen. Nachgesucht wird eine zulässige Höhe der Baumasse von 183.000 m³, bei einer GRZ von 0,6.

Die Wartungshallen Gebäude Nr. 395 bzw. 397 mit dem Büroanbau Gebäude 396 erhalten das eigene Baufeld 18. Die GFZ beträgt 1,0 bei einer Baumasse von 373.000 m³.

4.3 Ostbereich – Teil Neuordnung

Der Ostbereich des Flughafens erhält südöstlich des nicht rückgebauten Roll-wegs P (alt) eine neue städtebauliche Gliederung. Im Bereich der planfestgestell-ten, aber nicht realisierten Errichtung von Flugzeughallen, verbunden mit der Ausweisung von Rollwege und Stellflächen für Luftverkehrsfahrzeuge, wird ein neues Baufeld 19 ausgewiesen.

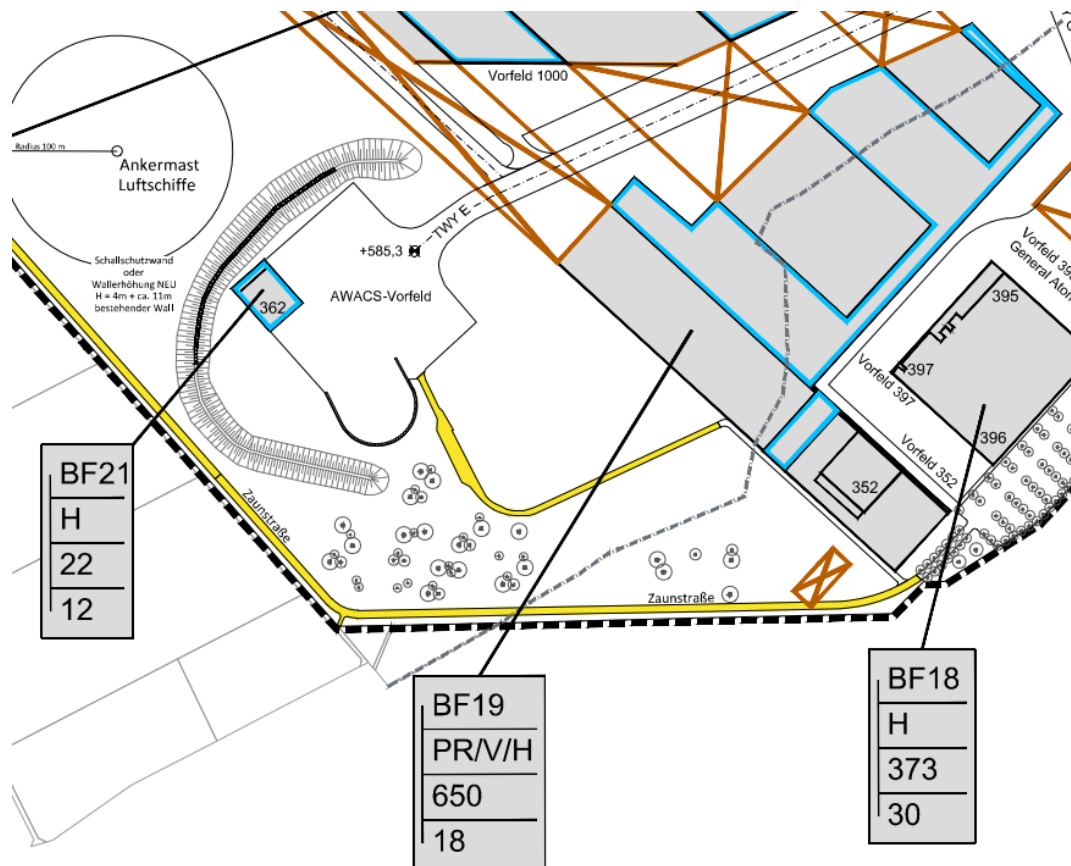


Abb. 3 Ostbereich – Neuordnung. (Auszug aus dem Änderungsplan B1.1: grau hinterlegt = nachgesuchte Bauflächen mit Bezeichnung; türkise Linien= geänderte bzw. neue Baugrenzen; braune Streichungen = entfallende Bauflächen; gelb = neue bzw. geänderte nichtöffentliche Betriebsstraßen; gelb/grün = neue bzw. geänderte örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr)

Der Rollweg TWY E bleibt erhalten. Östlich, im Bereich des planfestgestellten Baufelds Nr. 102 (um das Bestandsgebäude Nr. 352) sowie der nicht realisierten Baufelder Nr. 103 bis 108 entfallen die festgesetzten Flugbetriebsflächen Taxiway TWY N und TWY K und werden einschl. der zentralen Grünfläche einer Bebauung zugänglich gemacht. Der Bereich östlich des TWY P wird somit als neues Baufeld BF 19 für Produktion und Verwaltung, wegen der Vorfeldanschlüsse im Westen und Osten auch für die Wartung von Luftverkehrsfahrzeugen, gefasst.

Somit erhalten die im Osten des Flughafengeländes bereits ansässigen Betriebe und Funktionalitäten zusätzliches Flächenpotenzial für Neubauten und Außenflächen zur Sicherung, aber auch zur bestandsorientierten Weiterentwicklung der dortigen Arbeits- und Produktionsabläufe in den Bereichen Entwicklung, Produktion und Wartung.

Bei einer GRZ von 0,6 sollen im Baufeld 19 650.000 m³ Baumassen für Produktion und Verwaltung, aber auch für Flugzeughallen ermöglicht werden.

Die weiter südlich gelegene Flugzeughalle Gebäude Nr. 362 auf dem AWACS-Vorfeld erhält eine eigenes Baufeld 21 zur Bestandssicherung. Bei einer GRZ von 1,0 liegt die Baumasse bei 22.000 m³.

Neuer Zentralbereich des Flughafens

In den Bereich südöstlich der Start- und Landebahn werden die gemäß bestehendem PFB 2004 zulässigen Bauflächenpotentiale verlegt und kumuliert. Sie ermöglichen durch diese Verlegung weg vom Nahbereich der Bestandsgebäude im Osten die geboten planerische Flexibilität für die Ansiedlung neuer luft- und raumfahrtaffiner Unternehmen und deren Entwicklung.

Das Areal verfügt zudem bedarfsweise über Anbindungen an die erhaltenen Rollwege im Osten und Süden.

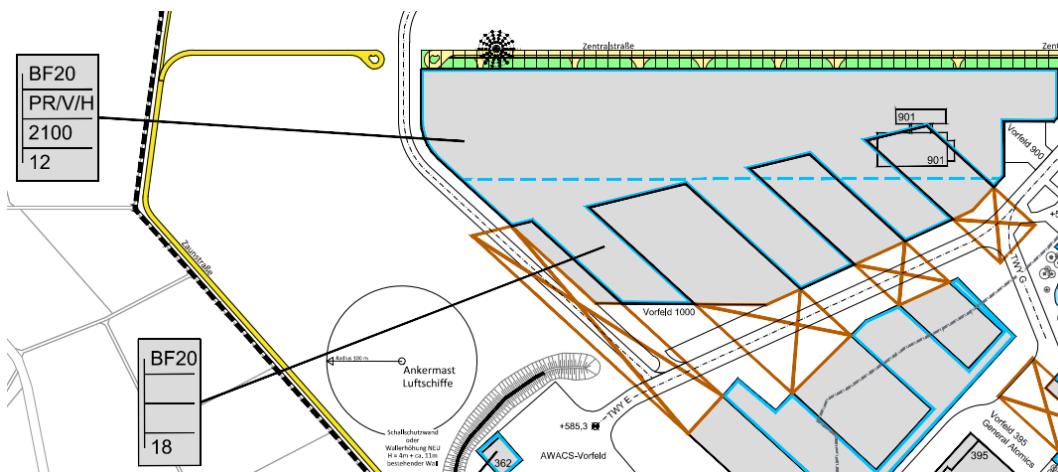


Abb. 4 Neuer Zentralbereich. (Auszug aus dem Änderungsplan B1.1: grau hinterlegt = nachgesuchte Bauflächen mit Bezeichnung; türkise Linien = geänderte bzw. neue Baugrenzen; braune Streichungen = entfallende Bauflächen; gelb = neue bzw. geänderte nichtöffentliche Betriebsstraßen; gelb/grün = neue bzw. geänderte örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr. Der planfestgestellte Rollweg TWY A wurde nicht angelegt und der Rollweg TWY O nicht zugunsten von Flugzeughallen rückgebaut.)

Das so neu als Baufeld BF 20 für Produktion und Verwaltung, aber auch für Wartung von Luftverkehrsfahrzeugen, gefasste Areal wird über eine neue Zentralstraße von der östlichen Flughafenzufahrt her und dann parallel zur Start- und Landebahn erschlossen. Die Zentralstraße unterquert den Rollweg TWY E.

Das neue Baufeld BF 20 umfasst somit die nördlich des Rollwegs gelegenen Bereiche der festgesetzten Baufelder Nr. 103, 104, 107 und 108 sowie die dort festgesetzten Vorfelder RAMP 2, 3, 4 und 5 und Bereiche der festgesetzten Rollwege TWY I, K, L, M und N, aber auch zwischen den (nicht realisierten) Rollwegen gelegene Grünflächen.

Aufgrund der Höhenbeschränkungen in der seitlichen Übergangsfläche wird der westliche Teil des Baufelds 20 auf eine maximal zulässige Höhe der Gebäude von 12 m beschränkt. Bei einer generellen GRZ von 0,5 sollen im Baufeld 20 in Summe 2.100.000 m³ Baumasse zulässig sein.

5 Grünordnungsmaßnahmen in den Baufeldern 11, 19 und 20

Die Baufelder 11 (mit Art der baulichen Nutzung PR/VH), 19 (PR/V/H) sowie 20 (PR/V/H) verfügen über Grundflächenzahlen (GRZ) von 0,8 bzw. 0,7. Diese drei Baufelder sind mit Grünordnungsmaßnahmen versehen. Für die nicht überbaubaren Grundstücksflächen gelten nachfolgend gellistete Maßgaben zur Grünordnung:

Angaben zum Baufeld			Angaben zur Grünordnung	
Baufeld Nr.	Fläche in m ²	GRZ informativ	Mindestanteil an Grünflächen in %	Mindestanteil offener Trocken-/ Magerstandorte an den Grünflächen in %
11	34.057	0,8	20	50
19	79.908	0,8	20	50
20	200.018	0,7	30	66

Tab. 3 Grünordnerische Festsetzungen in den Baufeldern 11, 19 und 20.

Die informative Angabe einer GRZ dient als Anhaltswert, wieviel Quadratmeter Grundfläche je m² Grundstücksfläche von baulichen Anlagen überdeckt sein werden, einschl. von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, untergeordneten Nebenanlagen und Einrichtungen sowie einschl. von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird. Mit der informativen Angabe einer GRZ liegt somit ein baufeldbezogenes Ausmaß der zulässigen Überbauungen und Flächenbefestigungen vor, mithin der Grad der Flächenversiegelung.

Die nicht überbaubaren Flächenanteile der Baufelder Nr. 11 und 19 sind mit Grünordnungsmaßnahmen zu bestimmen:

„Der Anteil der Bauflächen, der nicht von baulichen Anlagen überdeckt werden darf, ist zu mind. 50 % als offene Trocken-/Magerstandorte bestehend aus artenreichen Flachlandmähwiesen, Magerrasen oder artenreiche Säumen und Staudenfluren und zu max. 50 % mit standortgerechten Bepflanzungen mit Bäumen und Sträuchern, zu Anpflanzungen von Stauden und zu Rasenansaaten auszubilden.“

Die nicht überbaubaren Flächenanteile des Baufeld 20 sind weisen folgende Grünordnungsmaßnahmen auf:

„Der Anteil der Baufläche, die nicht von baulichen Anlagen überdeckt werden darf, ist zu mind. $\frac{2}{3}$ als offene Trocken-/Magerstandorte bestehend aus artenreichen Flachlandmähwiesen, Magerrasen oder artenreiche Säumen und Staudenfluren und zu max. $\frac{1}{3}$ mit standortgerechten Bepflanzungen mit Bäumen und Sträuchern, zu Anpflanzungen von Stauden und zu Rasenansaaten auszubilden.“

6 Verkehrsflächen

6.1 Örtliche Verkehrsflächen Straßenverkehr

Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz bleibt unverändert bestehen. Die zentrale Zufahrt zum Flughafen und Campus, erfolgt von Westen über die Bundesautobahn 96 München – Lindau, Anschlussstelle Oberpfaffenhofen und der St 2068. Die zweite Zufahrt zum Flughafen erfolgt von Osten mit Anbindung über die nächste, weiter östlich gelegene Anschlussstelle Gilching an die A 96 und die St 2069, die dann über die Dornierstraße zum Flughafengebiet führt.

Die neue Äußere Ringstraße Ost an der nordöstlichen Grenze des Plangebietes verbindet, ohne flugbetriebliche Einschränkungen, die Flughafenbereiche West und Ost. Die bisherige Verbindung über die Innere Ringstraße quert den Sicherheitsbereich des Flughafens und erfordert eine Ampelschaltung. Dies wird einer angemessenen und störungsfreien Kfz-Verkehrslenkung für die Belegschaft, Besucher der vielen und weiter zunehmenden Unternehmensansiedlungen im Flughafen (Airtech Campus) nicht gerecht.

Die neu zu ordnenden Bauflächen südöstlich der Start- und Landebahn und somit das neue Baufeld BF 19 werden vom Ostzugang kommend über die vorhandene Zaunstraße erschlossen.

Das neue zentrale Baufeld BF 20 erhält vom Ostzugang kommend eine neue verkehrlich Erschließung mittels der neuen Zentralstraße, die im Norden den Rollweg TWY E unter einer Rollbrücke quert und dann parallel zur Start- und Landebahn verläuft.

Im Bereich der Bestands-Baufelder 08 und 09 wird die Führung des örtlichen Straßenverkehrs der neuen Erschließungssituation – zentraler Kreisverkehr vor dem neuen Terminalgebäude – angepasst.

Weitere örtliche Verkehrsflächen für den Straßenverkehr sind zwischen den Baufeldern des Nordbereichs sowie im Bereich der Baufelder im Osten des Flughafengeländes ausgewiesen.

Innerhalb der Baufelder können die für die Erschließung erforderlichen Straßen einschließlich Durchfahrten, Parkplätze = Stellplätze und Parkgaragen angelegt werden. Außerhalb der Baufelder sind Stellplätze für den örtlichen Verkehr entlang der Erschließungsstraßen möglich. Am Kreisverkehr an der Zufahrt Ost /Flughafeneingang sowie am südlichen Ende der östlichen Zaunstraße sind im Plan B1 Parkierungsflächen dargestellt.

6.2 Nichtöffentliche Betriebsstraßen

Die Flugbetriebsflächen sind für zugelassene Kfz-Verkehre für Sonderfahrzeuge der angesiedelten Unternehmen sowie der Flugsicherung, der Feuerwehr über die Innere Ringstraße und die Zaunstraßen im Süden und Westen erschlossen.

Zudem gibt es mehrere Tore im Flughafenzaun, der als innere, zusätzliche Zaunanlage im vom äußeren Zaun umgrenzten Werksgelände verläuft und die Bereiche landside-airside abgrenzt.

Die notwendige Zuwegung zum AWACS-Vorfeld (RAMP 7) erfolgt weiterhin von Osten aus; der in der Planfeststellung vorgesehene Rückbau entfällt.

Im Nordosten verbleibt die Anbindung des Gebäudes Nr. 315 (ehemaliger Schießstand) an die Flugbetriebsflächen.

Am Gebäude 405 (BF 03) entsteht eine neue Zuwegung im nördlichen Bereich einschließlich Stellplätzen für den KFZ-Verkehr. Im östlichen Teil trennt eine Toranlage den örtlichen Verkehr vom nichtöffentlichen Bereich.

7 Pflanzgebote

Nach den Vorgaben des PFB 2004 sind sämtliche unbefestigte, also nicht für Baufelder, befestigte Flugbetriebsflächen oder befestigte Straßenverkehrsflächen gewidmete Flächen nach den Maßgaben der im landschaftspflegerischen Begleitplan - LBP - (Pläne 8 bzw. 9) festgelegten Grünordnungsmaßnahmen auszubilden und zu unterhalten. Dies bedeutet die Umsetzung eines Baumkonzeptes für die örtlichen Verkehrsflächen (Erschließungsstraßen einschl. der Park-/Stellplätze) und für die Grünflächen im Bereich des Flugbetriebs die Beachtung und Umsetzung der Pflegehinweise zum Erhalt und der Sicherung der dortigen Grünbestände, weit überwiegend als Wiesen ausgebildet.

7.1 Baumreihen und Gehölzpflanzungen

Im Pflege- und Entwicklungsplan des planfestgestellten LBP, Pläne 8 bzw. 9, ist die Pflanzung von Baumreihen entlang der Straßen und auf den Parkplatzflächen gemäß eines „Baumkonzeptes“ als festzustellender Planinhalt dargestellt. Als Baumarten werden Säulen-Eiche, Gleditschie (Lederhülsenbaum), Feldahorn und Baum-Hasel aufgeführt. Diese Grünordnungsmaßnahme ist als „Neupflanzung“ im Lageplan Nr. 790-3104 festgestellt.

Außerdem sollen alle Flächen im Bereich zwischen den Baufeldern und Gebäuden als extensiv gepflegte Wiesenflächen angelegt und entwickelt werden. In Bereichen, die für Aufenthaltzwecke vorgesehen sind, können mehrschürige Mährasen die Nutzbarkeit der Flächen gewährleisten.

Der der Planfeststellung zu Grunde liegende LBP stellt darüber hinaus erhaltenswerte Baumgruppen und Einzelbäume dar sowie die Fichtenaufforstung³ im Südosten. Diese Gehölzbestände sind grünordnerisch als „bereichsgliedernde Gehölzpflanzungen“ aufzufassen und zu erhalten.

7.2 Flugbetriebsflächen- Begleitgrün

Im Pflege- und Entwicklungsplan des planfestgestellten LBP, Pläne 8 bzw. 9, gelten die Pflegehinweise für die Bestandsflächen, namentlich für artenreiche Glatt- haferwiesen, Halbtrockenrasen, Wiesenbrachen und auch Gebüsche sowie für parkartige Flächen.

Festgesetzte Planinhalte sind für einzeln dargestellte Bereiche die Entwicklung von Kalkmagerrasen sowie – auf Abbruchflächen – von Kiesflächen, die unter Duldung jüngerer Sukzessionsstadien offen zu halten sind.

Mit Aufhebung des Lageplans Nr. 790-3104 wird die Pflege- und Entwicklungsplanung des Flugbetriebsflächen-Begleitgrüns rechtssystematisch nicht mehr mit

³ Diese hat sich mittlerweile zu einem Fichten-Hochwald entwickelt.

dem Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung B 1 zur Feststellung beantragt, sondern im eigenständigen Plan F3 mit Festsetzungen zum Unterhalt der Ausgleichsflächen, aber auch aller weiteren Grünflächen des Flugbetriebs.

7.3 Ausgleichsflächen

Die Planfeststellung hat landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen auf dem Flughafengelände verfügt, nach Maßgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP). Sie umfassen die auf dem Lageplan Nr. 790-3104 festgesetzten Abbruchmaßnahmen im Bereich neuer Grünflächen sowie weitere als Ausgleichsfläche dargestellte Bereiche im Bereich von (schon damals) bestehenden Grünflächen.

Festgesetzte Planinhalte sind für einzeln dargestellte Bereiche in den Pläne 8 bzw. 9 des LBP die Entwicklung von Kalkmagerrasen sowie – auf Abbruchflächen – die Entwicklung von Kiesflächen, die unter Duldung jüngerer Sukzessionsstadien offen zu halten sind.

Mit Aufhebung des Lageplans Nr. 790-3104 bzw. der landschaftspflegerischen Begleitpläne 7 und 8 werden die Ausgleichsflächen der Planfeststellung rechtssystematisch nicht mehr im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung B 1 dargestellt, sondern im - was die aufgrund der durch die nachgesuchten Änderungen verursachten Eingriffe anbelangt - im eigenständigen Plan F1. Festsetzungen zur Herstellung und zum Unterhalt der Ausgleichsflächen bzw. aller Grünflächen des Flugbetriebs enthalten die Pläne F2 und F3.

Die Ausgleichsflächen des Planfeststellungsbeschlusses sind im Plan 7a⁴ dargestellt. Plan F3 ersetzt für die Ausgleichsflächen des Planfeststellungsbeschlusses auch den Plan 8.

⁴ Mit Änderungsplan 7a-1.

8 Flächen- und Massenangaben

8.1 Bauflächen

Die mit den Darstellungen im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung B1 nachgesuchten Festsetzungen für Bauflächen haben nachfolgende Maßzahlen.

Tab. 4 Geänderte und neue Bauflächen und ihre Maßzahlen.

Baufeld Nr.	Art der baulichen Nutzung	Baufläche in m ²	Zulässige Größe der Baumasse in 1.000 m ³	Max. zulässige Höhe der Gebäude in m	Informativ: GRZ I	Informativ: GRZ II
BF01	V/H	17.159	144	14	0,6	0,2
BF02	V	6.877	39	18	0,4	0,4
BF03	H	8.913	100	14	0,8	0,2
BF04	V/H	11.227	94	18	0,6	0,2
BF05	PR/V	7.535	63	18	0,6	0,2
BF06	PR/V	8.082	68	18	0,6	0,2
BF07	PR/V	14.237	134	18	0,6	0,2
BF08	SF/PR/V	44.475	250	18	0,4	0,4
BF09	H	5.022	70	14	1,0	--
BF10	PR/V/H	13.767	77	14*/**	0,4	0,4
BF11	PR/V/H	34.057	300	14*	0,6	0,2
BF12	SF/H	3.629	6	10	0,4	0,4
BF13	H	1.680	17	10**	1,0	--
BF14	H	13.843	100	12*	0,6	0,2
BF15	SF/H	15.705	150	12*	0,8	0,2
BF16	PR/V/H	44.555	428	16*	0,6	0,2
BF17	PR/V	19.062	183	18	0,6	0,2
BF18	H	15.526	373	30	1,0	--
BF19	PR/V/H	79.908	650	18	0,6	0,2
BF20	PR/V/H	200.018	2.100	12/18*	0,5	0,2
BF21	H	1.812	22	12	1,0	--
BF22	TO	1.719	17	25	0,8	0,2
Summen		568.808	5.385			

Anmerkungen zur max. zulässigen Höhe der Gebäude:

* Die Gebäudehöhen richten sich nach ihrer Zulässigkeit im Bereich der seitlichen Übergangsflächen; diese schließen an den Seitenbegrenzungen des Streifens bzw. der Anflugflächen an. Sie steigen mit einer Neigung von 1:7 und enden in einem Höhenabstand von 100 m zu ihren Basislinien. Die Basislinien sind die höhengleichen Parallelen zur Landebahnachse, die bis zum Beginn der Anflugflächen reichen (gemäß Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb).

** Die Bestandsgebäude Nr. 310 und 316 in den Baufeldern BF10 bzw. bzw. BF13 sind mit einer Hinderniskennzeichnung versehen und unterliegen dem Bestandsschutz.

Im Planfeststellungsbeschluss wird der Umfang bebaubarer Fläche mit 367.603 m² bebaubarer Fläche angegeben. Dies entspricht der Angabe im technischen Bericht vom 13.12.2002, S. 20 (unter Einschluss der Gebäude 310, 316 und 362). Abzüglich der mit Bescheid vom 20.01.2020 festgesetzten Ausgleichsfläche von 3.460 m² auf dem vormaligen Baufeld 104 reduzieren sich die bisher festgesetzten Bauflächen auf 346.573 m².

Damit erhöht sich der Flächenumfang der als Baufelder gewidmeten Flächen um 222.235 m² auf 568.808 m². Die neuen Baufelder beinhalten – im Gegensatz zu den bisher festgesetzten Hochbauflächen mit einem Umfang von 367.000 m² – auch Flächen für die Erschließung, die Entwässerung sowie auch von gebäudenahen Grün- und Abstandsflächen⁵. Informativ, also ohne Festsetzung im Plan B1, ist von einer Grundflächenzahl von 0,5 bis 0,8 auszugehen.

Die Größe der zulässigen Baumassen lag mit dem Planfeststellungsbeschluss und mit der Reduktion des Baufelds 104 lt. Bescheid vom 20.01.2020 unter Nachrechnung der im Plan Nr. 790-3104 angegebenen Grundflächen und Traufhöhen bei 5.482.276 m³ (vgl. Kap. 2.1.1). Die im nachgesuchten Plan B1 resultierenden zulässigen Größen der Baumassen über alle Baufelder belaufen sich auf 5.385.000 m³ und liegen damit geringfügig unter den bereits zulässigen Volumina an Baumassen.

Der Nachweis über die geänderten / neuen Festsetzungen ist dem Änderungsplan B1.1 zu entnehmen

8.2 Örtliche Verkehrsflächen

Die im Plan B1 dargestellten Bereiche für die örtlichen Verkehrsflächen für den Straßenverkehr belaufen sich in Summe auf 137.739 m² (exkl. der nichtöffentlichen Betriebsstraßen). Dies bedeutet eine Minderung gegenüber den im Lageplan 790-3104 dargestellten örtlichen Verkehrsflächen um 29.606 m².

Die von den nichtöffentlichen Betriebsstraßen in Anspruch genommen Grundflächen belaufen sich auf 27.216 m². Der Anteil der Bestandsflächen beträgt daraus

⁵ So ist für das neue zentrale Baufeld 20 davon auszugehen, dass in Summe max. 50 % mit Hochbauten überstellt werden sowie rd. 20 % für verkehrliche Zwecke befestigt werden. In Summe werden ca. 30 % des Baufelds als Grünflächen ausgebildet, ein Teil davon unter Erhaltung oder Wiederherstellung des ursprünglichen Wiesenvegetation (artenreiche Mähwiesen und Magerrasen).

7.731 m², auf 4.057 m² ist der festgesetzte Abbruch befestigter Flächen aufzuheben. Insgesamt 15.428 m² sind als nichtöffentliche Betriebsstraßen neu im Plan B1 festzustellen.

8.3 Grünflächen

Das Begleitgrün innerhalb der Flugbetriebsflächen beläuft sich auf einen Flächenumfang von 1.229.580 m² (Bestandsgrün 1.082.342 m² + 147.238 m² entsiegelte Fläche). Gegenüber den Festsetzungen im Plan Nr. 790-3104 verringert sich der Flächenumfang damit um 29.110 m².

8.4 Versiegelungsbilanz

In einer Bilanz der Flächenver- und -entsiegelung sind die Versiegelungsgrade der unterschiedlichen Nutzungen (befestigte Flugbetriebsflächen, Betriebsstraßen, Bauflächen sowie örtliche Verkehrsflächen Straßenverkehr mit begrünten Straßennebenflächen) zu berücksichtigen. Mit dem Plan „Flächennachweis zur Ver- und Entsiegelung“, Anlage 5, in Verbindung mit der Flächenbilanz Ver- und Entsiegelung, Anlage 1, wird dargestellt, an welchen Örtlichkeiten innerhalb des Flughafengeländes durch die nachgesuchten Planänderungen neue Flächenversiegelungen oder Flächenentsiegelungen erfolgen sowie an welchen Örtlichkeiten sich der Grad der Flächenversiegelung erhöht bzw. reduziert. In Summe ergeben sich daraus ca. 18,03 ha Flächen mit neuer bzw. erhöhter Versiegelung sowie ca. 22,57 ha Flächen durch einen Verzicht auf eine Flächenbefestigung bzw. eine Reduzierung des Versiegelungsgrades.

Die ermittelte Netto-Entsiegelung und damit die Reduzierung der Flächenversiegelungen beläuft sich mit der nachgesuchten Planänderung auf 4,54 ha.

9 Zusammenfassung

Die Entwicklung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen erfordert die Fortschreibung des im Jahr 2004 festgesetzten Planfeststellungsbeschlusses (PFB 2004). Insbesondere die Lage der Erweiterungs- und Entwicklungsflächen für Hochbauten sowie der Kontext mit benötigten Flugbetriebsflächen war vor etwa 20 Jahren in der überlegten städtebaulichen Umsetzung eher ein schematischer Entwurf und ist der mittlerweile eingetretenen Entwicklung und der gebotenen weiteren Erwartung anzupassen.

Die entsprechen nötige Änderung der luftrechtlichen Planfeststellung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen erfordert die (Neu-)Aufstellung eines Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung B1⁶.

In diesem Plan B 1 werden Bauflächen mit der Art der baulichen Nutzung, dem zulässigen Maß der baulichen Nutzung (Angabe der zulässigen Größe der Baumassen und der max. zulässigen Höhe der Gebäude in Metern) sowie Baugrenzen für die Bauflächen festgelegt.

Als Verkehrsfläche sind örtliche Verkehrsflächen für den Straßenverkehr sowie nichtöffentliche Betriebsstraßen bestimmt.

Die Pflanzgebote umfassen Grünflächen als Begleitgrün innerhalb der Flugbetriebsflächen (darin auch enthalten sind: landschaftspflegerische Ausgleichsflächen), Baumreihen an Hauptverkehrsstraßen und auf Parkflächen sowie sonstige bereichsgliedernde Gehölzpflanzungen.

Speziell für die an die weiten Flugbetriebsflächen angrenzenden Baufelder 11, 19 und 20 erfolgen Festsetzungen für das jeweils baufeldbezogene Ausmaß der zulässigen Bebauung und für Grünordnungsmaßnahmen zum Erhalt bzw. zur Herstellung von naturschutzfachlich wertvollen offenen Trocken-/ Magerstandorten.

Die gesamte im Plan B1 bestimmte zulässige Baumasse beläuft sich auf rd. 5.385.000 m³ und liegt damit im Bereich der nach der Planfeststellung (Plan Nr. 790-3104) zulässigen Baumasse in Höhe von rd. 5.482.000 m³.

Die neuen Baufelder beinhalten – im Gegensatz zu den bisher festgesetzten Hochbauflächen mit einem Umfang von 347.000 m² – auch nicht überbaubare Flächen für die Erschließung, die Entwässerung sowie für grünordnerische Maßnahmen. Die nachgesuchten Baufelder haben somit einen Umfang von rd. 569.0000 m², wobei (informativ) von einer Grundflächenzahl von 0,5 bis 0,8 auszugehen ist.

Die im Plan B1 dargestellten Bereiche für die örtlichen Verkehrsflächen (einschl. des Straßenbegleitgrüns) belaufen sich in Summe auf rd. 138.000 m². Dies bedeutet eine Minderung gegenüber den im Lageplan 790-3104 dargestellten Verkehrsflächen um rd. 30.000 m².

⁶ mit Änderungsnachweis im Plan B 1.1.

Die von den nichtöffentlichen Betriebsstraßen in Anspruch genommen Grundflächen belaufen sich auf 27.000 m², was einer Mehrung um rd. 15.500 m² entspricht.

Insgesamt reduziert sich mit den Festsetzungen im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung der Umfang der befestigten (versiegelten) Grundflächen gegenüber den nach dem Planfeststellungsbeschluss von 2004 zulässigen Flächenversiegelungen.

Die ermittelte Netto-Entsiegelung und damit die Reduzierung der Flächenversiegelung beläuft sich mit der nachgesuchten Planänderung auf 4,54 ha.

Gez. A. Neumair