



Planfeststellungsverfahren

Neufassung des Plans

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

Plan der Flugbetriebsflächen – C1 - 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	6
3	Beschreibung der Ausbauplanung	8
3.1	Städtebauliche Entwicklung	8
3.2	Festsetzungen	8
3.3	West- bzw. Nordbereich	9
3.4	Ostbereich des Flughafens	10
3.5	Zentralbereich des Flughafens	11
3.6	Südbereich des Flughafens	12
4	Angaben zu den im Plan C1 dargestellten Flugbetriebsflächen	14
4.1	Flughafenbezugspunkt (ARP) und Start- und Landebahn	14
4.2	Rollwege (Taxiways TWYs)	14
4.3	Vorfelder (RAMP)	15
4.4	Sonstige Start- und Landeflächen	15
4.4.1	Windenstartstrecke, F-Schleppstrecke und Landebahnen Segelflug	15
4.4.2	Hubschrauberlandefläche im westl. Streifen	15
4.4.3	Ankermast für Luftschiffe	15
4.5	Sonstige Flugbetriebseinrichtungen, Kontrollturm	16
4.6	Flächenumfang der Rollwege und Vorfelder	16
5	Zusammenfassung	17

Abbildungen und Tabellen

Abb. 1	Flughafen Westbereich
Abb. 2	Flughafen Nordbereich
Abb. 3	Flughafen Ostbereich
Abb. 4	Flughafen Zentralbereich
Abb. 5	Flughafen Südbereich
Tab. 1	Festsetzungen von Höhenkoten für neue bzw. erweiterte Flugbetriebsflächen
Tab. 2	Aufstellung der Rollwege am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen
Tab. 3	Aufstellung der Vorfeldflächen am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen

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.

Die Planfeststellung ist in einem Änderungsverfahren den bisher eingetretenen Änderungen anzupassen. Dabei ist auch den zu erwartenden Entwicklungen Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang werden ein Plan B1 „bauliche Anlagen und Grünordnung“ sowie ein Plan C1 „Flugbetriebsflächen“ aufgestellt und zur Planfeststellung beantragt. Der planfestgestellte Lageplan Nr. 790-3104 wird aufgehoben.

Nachfolgend erfolgen die Angaben zum Plan C1 „Plan der Flugbetriebsflächen“.

2 Ausgangszustand: Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses

Im Lageplan Nr. 790-3104 wurden als Teil der Planfeststellung Festsetzungen zu neuen Taxiways Rollbahnen und Ramp Vorfeldflächen getroffen. Im Bereich neuer Bauflächen wurde der Abbruch befestigter (Flugbetriebs-) Flächen verfügt.

Die bislang westlich parallel zur Start- und Landebahn verlaufende Rollbahn nebst Zurollwegen wurde auf die östliche Seite der Start- und Landebahn verlegt. Die Zurollwege sind so geplant, dass die Luftfahrzeuge eine möglichst geringe Verweildauer zur/auf/von der Start- und Landebahn haben. Am bereits bestehenden Vorfeld 7 an der südöstlichen Grenze des Flughafengeländes soll eine Schallschutzwand (oder eine Wallerhöhung) errichtet werden. Der Zurollweg TWY X zum Gelände der DLR wurde nach Norden versetzt. Die östlich der Bahn gelegene Hubschrauber-Landefläche sowie die in Richtung Osten von der Start- und Landebahn abzweigende Bahn mit Rasenoberfläche sind als Abbruch befestigter Flächen dargestellt.

Der festgestellte Plan Nr. 790-3104 enthält aber keine Festsetzung hinsichtlich der Aufhebung von Flugbetriebsflächen (Entwidmung). Dies gilt gerade auch in Bezug auf alle Flugbetriebsflächen (einschließlich Taxiway A). Für diese Flugbetriebsflächen hat der Plan Nr. 790-3104 im Wege naturschutzfachlichen Ausgleichs ausschließlich den Abbruch dieser Flächen zugelassen. Zu einer förmlichen Entwidmung der Flugbetriebsflächen enthält der Plan Nr. 790-3104 wie auch der Planfeststellungsbeschluss vom 13. April 2004 keine Festsetzungen. Planungsrechtlich und auf der Grundlage von § 8 Abs. 1 LuftVG wird im Planfeststellungsbeschluss vom 13. April 2004 und dem ihm beigefügten Plan Nr. 790-3104 lediglich die Neuanlage von Rollwegen und Vorfeldflächen zugelassen. Die bestehenden Flugbetriebsflächen sind in dem Plan Nr. 790-3104 ausschließlich nachrichtlich ausgewiesen. Auf dieser rechtlichen Grundlage hat die EDMO Flugbetrieb GmbH diejenigen Flugbetriebsflächen, deren Abbruch der festgestellte Plan Nr. 790-3104 zugelassen hat, weiterbetrieben. Die aus naturschutzfachlichen Gründen (Ausgleichsmaßnahmen) im festgestellten Plan Nr. 790-3104 zum Abbruch zugelassenen Flugbetriebsflächen werden mit der beantragten Aufhebung des Plans Nr. 790-3104, wie nach der Widmung der Flugbetriebsflächen des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen geboten, im Bestand erhalten und in dem zur Planfeststellung nachgesuchten Plan C 1 als Bestand dargestellt.

Nachrichtlich als Bestand dargestellt sind im Lageplan Nr. 790-3104 die Start-/Landebahn einschl. des Bezugspunktes sowie einige Rollbahnen und Vorfelder. Auf den Vorfeldern Ramp 1, Ramp 2, Ramp 3, Ramp 4 und Ramp 5 sind Stellflächen für Luftfahrzeuge dargestellt. Als Flugsicherungseinrichtungen sind ein ILS/DME Antennennahfeld mit Gleitwegschutzzone an der Schwelle 22 und ein als zu verlegen benanntes DME/NDB im Bereich des als neu festgesetzten Taxiways A dargestellt. Weitere Darstellungen betreffen eine Segelflug-Landefläche, eine Hubschrauberlandefläche, eine Windenschleppstrecke für den Segelflug

und eine Segelfluglandefläche westlich der Start-/Landebahn sowie ein Radius von 100 m für einen Ankermast für Luftschiffe östlich der Start-/Landebahn.

Hinweis:

Der Planfeststellungsbeschluss enthält unter Ziffer VI Bestimmungen zum Lageplan Flugbetriebsflächen, bauliche Anlagen. 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.

3 Beschreibung der Ausbauplanung

3.1 Städtebauliche Entwicklung

Der planfestgestellte Lageplan Nr. 790-3104 bildet die mittlerweile eingetretene und in Zukunft zu erwartende Entwicklung des Sonderflughafens unzureichend ab.

Die Struktur des Gesamtgeländes ist als Rahmen für die flugbetriebliche und städtebauliche Entwicklung neu zu ordnen. Dies zieht Änderungen der bestehenden und den Bau von neuen Flugbetriebseinrichtungen (Rollbahnen, Vorfeldflächen) nach sich.

Im Einzelnen ergeben sich nachfolgend dargelegte planerische Zielsetzungen:

1. Für den „Ostbereich des Flughafens“
Konzentration von Wartungs- sowie Entwicklungs- und Produktionsflächen von Bestandsunternehmen auf der Ostseite des Flughafengeländes.
2. Neuer „Zentralbereich“, östlich parallel der Start- und Landebahn
Schaffung eines aggregierter Ansiedlungsbereich für kommende (luftfahrt-affine) Unternehmensansiedlungen. Die bedarfsweise Anbindung an Flugbetriebsflächen ist möglich. Eine im PFB vorgesehene umfassende Errichtung von Flugzeughallen und die Ausweisung vielzähliger Rollwege und Stellflächen für Flugzeuge ist mittlerweile entbehrlich. Der neue Zentralbereich erhält eine zentrale Erschließung als Kfz-Zufahrt.
3. Funktionsbündelung am „Flughafeneingang“ im Nordbereich
Städtebauliche und funktionale Fokussierung des Flughafeneingangs mit einer neuen zentralen Nordzufahrt, mit einem neuem Empfangsgebäude mit Flughafenfeuerwehr, Pforte, Empfangshalle (kleines Terminal). Im Gebäude befinden sich der neue Remote Tower sowie allen flug- und standortbetriebsrelevanten Verwaltungs- und Funktionseinheiten.
Konzentration von Flugzeughallen für den qualifizierten Geschäftsflug; dies erfordert eine Mehrausweisung von Vorfeldern vor den neuen Flugzeughallen.

3.2 Festsetzungen

Zur Verwirklichung der vorgenannten Zielsetzungen wird - hier namentlich für die Flugbetriebsflächen - ein neuer Plan C1 vorgelegt, mit Festsetzung neuer Rollwege und Vorfelder und nachrichtlich der bestehenden Start- und Landebahn 2286 x 45 m und ihrem Bezugspunkt, sowie nachrichtlicher Darstellung der vorhandenen Rollwege und Vorfelder.

Mit dem Plan C1 werden für die neuen Rollwege bzw. die neuen Rollwegeabschnitte sowie für die neuen Vorfelder bzw. für die Vorfelderweiterungen Höhenkoten in müNN wie folgt festgelegt:

Bezeichnung	Höhe in m üNN
TWY F	581,4
Vorfeld 316	576,8
Vorfeld 401	576,4
Vorfeld 402	576,0
Vorfeld 403	577,3
Vorfeld 405	577,3
Vorfeld 500 – TU München	577,1
Vorfeld 1000	584,0

Tab. 1 Festsetzungen von Höhenkoten für neue bzw. erweiterte Flugbetriebsflächen.

3.3 West- bzw. Nordbereich

Die im Nordwesten des Sonderflughafens angestrebte Bündelung des Flugbetriebs mit dem Bau neuer Flugzeughallen und neuer Vorfelder bedingt hier die Aufrechterhaltung des Anschlusses an die Start-/Landebahn. Der Rollweg im Westen wird demzufolge erhalten und soll künftig die Bezeichnung TWY A tragen. Der im Plan Nr. 790-3104 festgestellte Taxiway X wird nicht realisiert und somit nicht weiterverfolgt. Die bestehende Verbindung zwischen der Start- und Landebahn und dem TWY A und damit zum Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt bleibt erhalten, mit der Bezeichnung TWY B.

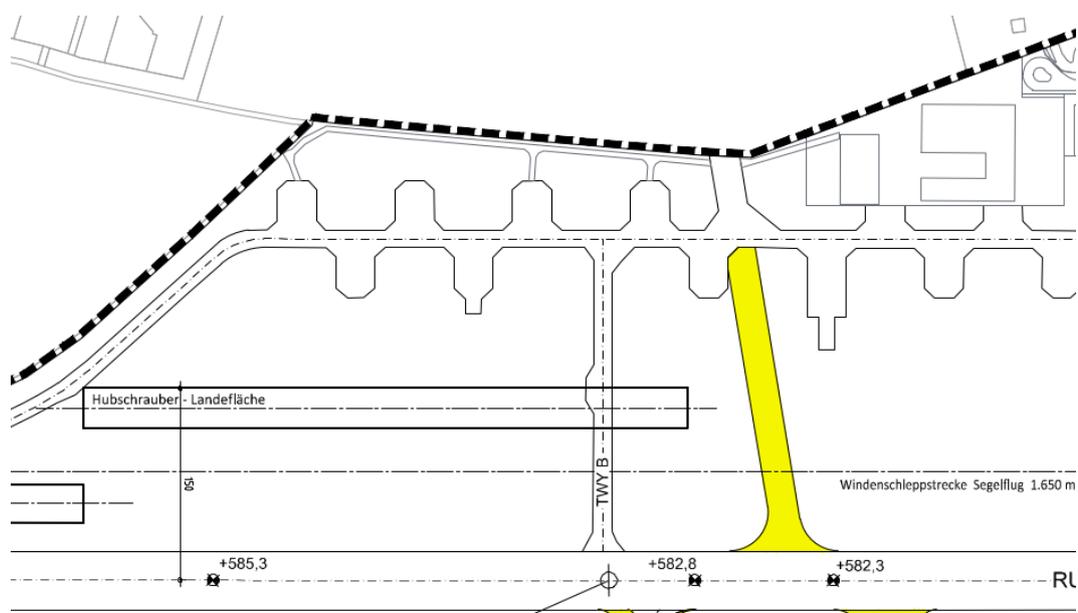


Abb. 1 Flughafen Westbereich. (Auszug aus dem Änderungsplan C1.1: gelb hinterlegt = entfallender Taxiway).

Im Norden, im sog. Flughafeneingangsbereich, erfordert der Bau neuer Flugzeughallen einen Ausbau und die Erweiterung von Vorfeldflächen für die Gebäude 401, 402, 403 und 405.

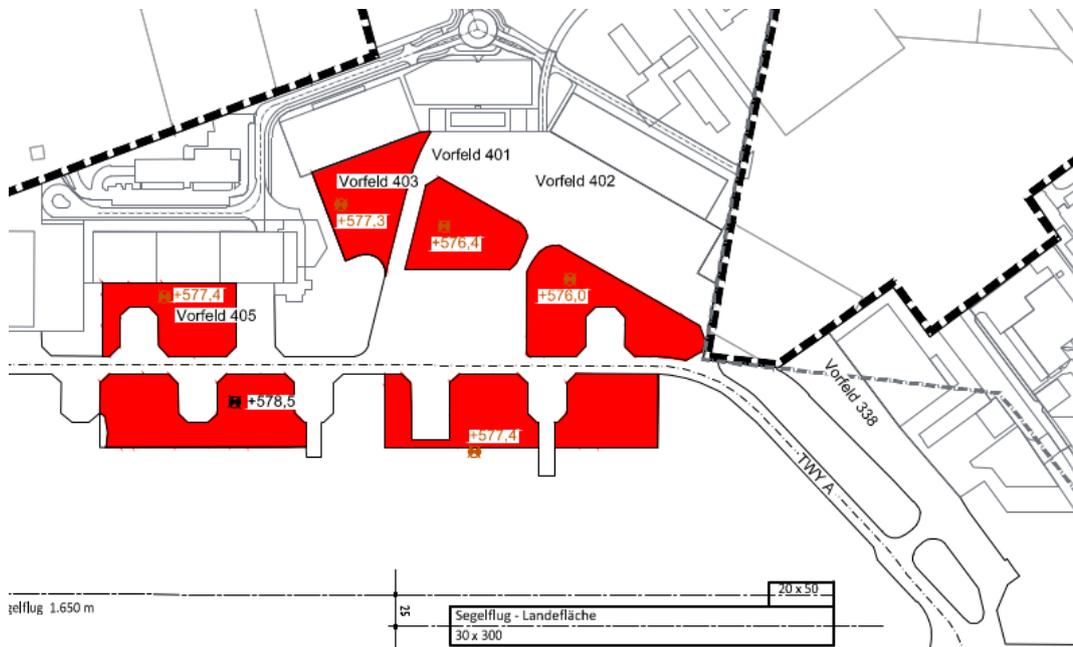


Abb. 2 Flughafen Nordbereich. (Auszug aus dem Änderungsplan C1.1: rot hinterlegt = neue bzw. erweiterte Vorfeldflächen).

3.4 Ostbereich des Flughafens

Im östlichen Bereich des Sonderflughafens wird ein neues Vorfeld, das Vorfeld 500 – TU München errichtet. Der Anschluss an die Start- und Landebahn erfolgt über einen dort bereits bestehenden Rollweg; dieser erhält die Bezeichnung Rollweg TWY D.

Mit dem Bau der Zentralstraße erhält das Gebäude 316 ein neu ausgerichtetes Vorfeld und wird an den Rollweg TWY E angeschlossen.

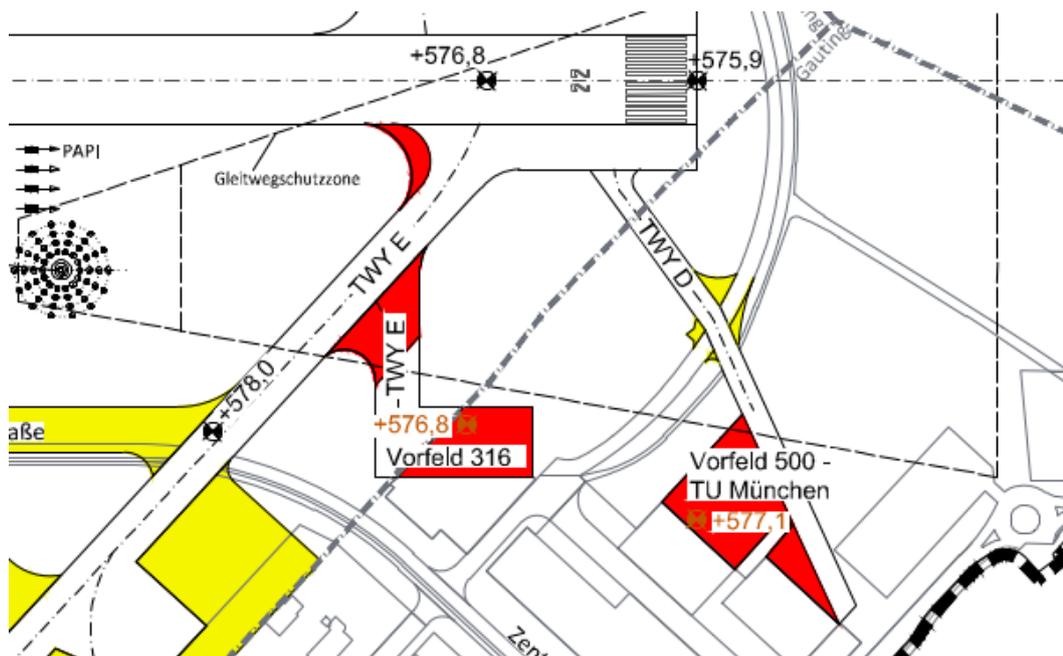


Abb. 3 Flughafen Ostbereich. (Auszug aus dem Änderungsplan C1.1: gelb hinterlegt = Rückbau von Flugbetriebsflächen; rot = Neufestsetzung von Flugbetriebsflächen).

3.5 Zentralbereich des Flughafens

Der nach dem Planfeststellungsbeschluss mögliche Produktions- und Werft-Standort für Großbetriebe im Süd-Osten des Sonderflughafens wird nicht weiterverfolgt. Der planfestgestellte Rollweg TWY A sowie die daran anschließenden TWY G bis O wurde nicht angelegt, ebenso keine großflächigen Vorfeldflächen.

Dieser Bereich östlich der Start- und Landebahn bietet sich mittlerweile als aggregierter Ansiedlungsbereich für kommende (Luftfahrt-) Unternehmen an, mit bedarfsweiser Anbindung (über das Vorfeld 900 und das neue Vorfeld 1000) an den bestehenden Rollweg (zukünftig TWY E). Der neu zu errichtende Rollweg TWY F verbindet in Zukunft flugbetrieblich den südlichen Bereich mit der Start- und Landebahn.

Das neu als Baufeld BF 20 gefasste Areal wird über eine neue Zentralstraße von der östlichen Flughafenzufahrt her erschlossen. Die Zentralstraße unterquert den bestehenden Rollweg und verläuft parallel zur Start- und Landebahn auf größtenteils festgesetzter Flugbetriebsfläche.

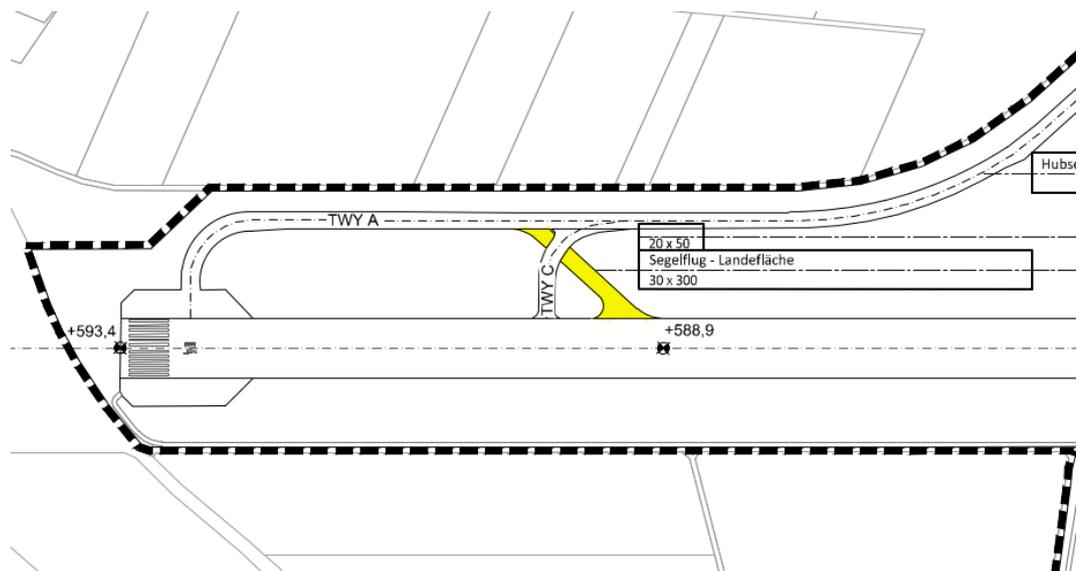


Abb. 5 Flughafen Südbereich. (Auszug aus dem Änderungsplan C1.1: gelb hinterlegt = entfallender Taxiway).

4 Angaben zu den im Plan C1 dargestellten Flugbetriebsflächen

4.1 Flughafenbezugspunkt (ARP) und Start- und Landebahn

Der Flughafenbezugspunkt liegt in der Mitte der Start- und Landebahn und ist folgendermaßen definiert:

ELEV 1.913,22 47 ft. (583,15 m MSL)

N 48°04'52.9104

E 11°16'59.0430.

Die Start- und Landebahn hat eine Länge zwischen den Schwellen von 2.286 m und eine Breite von 45 m und damit eine Fläche zwischen den Schwellen von 102.870 m² (10,3 ha).

Die Höhe der Schwelle 04 liegt bei 1.947 ft. 593,4 m MSL, die Höhe der Schwelle 22 bei 1.890 ft. (575,9 m MSL).

Die Länge des Überrollstreifens im Süden beträgt 250 m, davon befestigt sind 66 m.

4.2 Rollwege (Taxiways TWYs)

Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen weist einschl. der nachgesuchten Planänderung nachfolgend gelistete Rollwege auf¹:

Bezeichnung	Länge in m	Breite in m
TWY A	2.319	13,2
TWY B	244	13,6
TWY C	69	12,4
TWY D	141	12,6
TWY E	1.181	23
TWY F	775	15
TWY G	144	23,3

Tab. 2: Aufstellung der Rollwege am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen.

Der Flächenumfang – einschl. von Abrundungen und von Abstellflächen entlang der Rollwege – beläuft sich auf 105.281 m² (10,5 ha).

¹ Darstellung im Plan C1.

4.3 Vorfelder (RAMP)

Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen weist einschl. der nachgesuchten Planänderung nachfolgend gelistete Vorfeldflächen auf²:

Bezeichnung des Vorfelds	Fläche in m ²
Vorfeld 316	2.736
Vorfeld 329	8.213
Vorfeld 338	9.128
Vorfeld 352, Vorfeld 397	6.789
Vorfeld 395 General Atomics	19.314
Vorfeld 401, Vorfeld 402, Vorfeld 403	60.931
Vorfeld 405	22.014
Vorfeld 500 – TU München	4.318
Vorfeld 900	3.215
Vorfeld 1000	8.545
AWACS-Vorfeld	22.796
Summe Flächen der Vorfelder (einschl. Anteile von Rollwegflächen)	167.999 (16,8 ha)

Tab. 3: Aufstellung der Vorfeldflächen am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen.

4.4 Sonstige Start- und Landeflächen

4.4.1 Windenstartstrecke, F-Schleppstrecke und Landebahnen Segelflug

Diese liegen westlich der Start- und Landebahn im Streifen:
eine Segelfluglandefläche nördlich anschließend an den TWY F (20 x 50 m bzw. 30 x 300m),
eine Windenschleppstrecke 1.650 m,
eine weitere Segelfluglandefläche vor der Schwelle 22 (20 x 50 m bzw. 30 x 300m).

4.4.2 Hubschrauberlandefläche im westl. Streifen

Diese liegt ebenfalls westlich der Start- und Landebahn sowie westlich der Segelflugflächen, ebenfalls im Streifen.

4.4.3 Ankermast für Luftschiffe

Die Fläche mit einem Radius von 100 m liegt östlich der Start- und Landebahn, westlich der Ramp 7.

² Darstellung im Plan C1.

4.5 Sonstige Flugbetriebseinrichtungen, Kontrollturm

Die Halle Gebäude Nr. 329 trägt an ihrer Südseite den Tower. Der Kontrollturm weist eine Höhe von 25 m über dem örtlichen Gelände auf.

4.6 Flächenumfang der Rollwege und Vorfelder

Der Umfang aller Rollwege und Vorfelder beträgt nach dem zur Planfeststellung nachgesuchten Plan C1 Plan der Flugbetriebsflächen rd. 27,3 ha innerhalb des 234 ha umfassenden Flughafengebietes.

Aus dem Plan C1 ergibt sich ein Flächenumfang neuer (neu zu errichtender) Rollwege und Vorfelder von 56.633 m². Im Änderungsplan C1.1 ist nachgewiesen, dass bisher als befestigte Flächen des Flugbetriebs dargestellte Flächen in einem Umfang von 173.927 m² entfallen. Damit ergibt bei den befestigten Flächen des Flugbetriebs eine Minderung von 117.294 m², also rd. 11,7 ha.

5 Zusammenfassung

Die Änderung der luftrechtlichen Planfeststellung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen erfordert die (Neu-)Aufstellung eines Plans der Flugbetriebsflächen C1³.

Neu festzusetzen sind Vorfelder für die neuen Hallen im Nordwesten des Flughafengeländes, weitere kleinflächige Vorfelder Nordosten sowie auch einen Vorfeldanschluss im Bereich des zentralen neuen Baufelds 20. Der Rollweg F erhält einen Anschluss an den Rollweg E. Der Umfang aller Rollwege und Vorfelder beträgt nach dem zur Planfeststellung nachgesuchten Plan C1 Plan der Flugbetriebsflächen rd. 27,3 ha.

Nachrichtliche Angaben im Plan C1 umfassen die bestehende und unveränderte Start- und Landebahn 2286 x 45 m, die bestehenden unveränderten Rollwegeabschnitte und Vorfeldflächen, Angabe von Höhenkoten, Angaben zur Lage von Flugzeugnavigationsanlagen und Angaben zu Segelfluglandeflächen und weiteren unbefestigten Start- und Landeflächen.

Aus dem Plan C1 ergibt sich ein Flächenumfang neuer (neu zu errichtender) Rollwege und Vorfelder von 5,7 ha. Im Änderungsplan C1.1 ist nachgewiesen, dass bisher als befestigte Flächen des Flugbetriebs dargestellte Flächen in einem Umfang von 17,4 ha entfallen. Damit ergibt bei den befestigten Flächen des Flugbetriebs eine Minderung um rd. 11,7 ha.

Die gesamte im Plan C1 dargestellte Fläche für befestigte Flugbetriebsflächen, einschl. der Fläche der Start- und Landebahn, beläuft sich auf rd. 37,6 ha.

Gez. A. Neumair

³ mit Änderungsnachweis im Plan C1.1.