



| | |
|---|-----------------------|
| Geschäftsbereich / Fachbereich | Sachbearbeiter |
| Geschäftsbereich 2 - Bauwesen, Standort, Naturschutz und Umweltmanagement - Bereich Verwaltung - | Herr Härta |

Az.: 610/11-21/Ht

| | | | |
|-----------------|--------------|-------------------|----------------------|
| Beratung | Datum | Behandlung | Zuständigkeit |
| Bauausschuss | 19.12.2023 | öffentlich | Entscheidung |

Betreff

Planänderungsverfahren zur Neuordnung der Hochbauflächen im Sonderflughafen
Oberpfaffenhofen; Stellungnahme der Gemeinde

Anlagen:

1_0110_Erläuterungsbericht_Plan der baulichen Anlagen B1
1_0120_Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung B1
1_0210_Erläuterungsbericht_Plan der Flugbetriebsflächen C1
1_0211_Plan der Flugbetriebsflächen C1
1_0212_Plan der Änderungen der Flugbetriebsflächen C1.1
1_0310_Fachbeitrag Oberflächenentwässerung OW
1_0311_Anhang 2_Qualitativer Nachweis nach DWA-M 153
1_0312_Anhang 3_Hydraulische Berechnungen nach DWA-A 138
1_0320_Lageplan der Einzugsgebietsflächen E31
1_0330_Lageplan Entwässerung E42
1_0410_Landschaftspflegerischer Begleitplan - Ausgleichsflächen F1
1_0510_Herstellung mit Entwicklungspflege F2
1_0610_Unterhaltungspflege F3
1_0710_Lageplan Grunderwerb G1
1_0720_Grunderwerbsverzeichnis GEVZ
1_0810_Landschaftspflegerischer Begleitplan - Ausgleichsflächen 7a
1_0910_Plan der Änderungen der Ausgleichsflächen 7a-1
1_1110_Fachbeitrag Bodenlärm BL
1_1210_Fachbeitrag Verkehrliche Erschließung -Verkehrsplanerische Betrachtungen- VE
1_1220_Anlage 606-1 Lageplan Verkehrliche Erschließung VE
1_1310_Landnutzungsänderungen und ihr Beitrag zu Treibhausgasemissionen LN
2_0110_Landschaftspflegerischer Begleitplan_Erläuterungsbericht
2_0210_Anlage 1 Flächenbilanz Ver- und Entsiegelung LBP
2_0220_Anlage 5 Flächennachweis zur Ver- und Entsiegelung LBP
2_0310_Anlage 2-1 Kompensationsbedarf LBP
2_0311_Anlage 2-2 Kompensationsumfang LBP
2_0410_Anlage 3 Maßnahmenblätter
2_0510_Übersichtslageplan zum LBP
Planänderungsantrag EDMO Regierung von Oberbayern_23 07 15
Planfeststellungsbeschluss_Flughafen_Oberpfaffenhofen_Plan 790-3104

Sachverhalt:

I. Bei der Gemeinde Gauting ist das Email-Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 09.11.2023 eingegangen, mit dem darüber informiert wird, dass die EDMO Flugbetrieb GmbH (EDMO) bei der Regierung von Oberbayern / Luftamt Südbayern die Änderung des Lageplans Flugbetriebsflächen / bauliche Anlagen aus dem Planfeststellungsbeschluss für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen beantragt hat. Zur Begründung wird im Antrag angeführt, dass sich seit der Planfeststellung im Jahr 2004 und nach dem Übergang des Flughafens auf die EDMO im Jahr 2017 einzelne Geschäftsfelder auf dem Flughafen, insbesondere im Bereich der Forschung und Entwicklung, weiterentwickelt haben und die damalige Anordnung der Hochbauflächen nicht mehr den heutigen Bedürfnissen eines Forschungs- und Werksflughafens entspricht. Durch das aktuell beantragte Vorhaben ist weder eine Erhöhung der zulässigen Baumasse noch eine flugbetriebliche Kapazitätserweiterung vorgesehen.

Zu diesem Antrag führt die Regierung von Obb. ein vereinfachtes Planänderungsverfahren nach § 8 LuftVG i. V. m. Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG mit Fachstellenbeteiligung durch. Die Gemeinde Gauting wird um Stellungnahme bis zum 31.12.2023 gebeten.

II. Die EDMO-Flugbetrieb GmbH führt in ihrem Antragsschreiben (vgl. Anlage zu dieser Beschlussvorlage) u.a. Folgendes aus:

Die EDMO-Flugbetrieb GmbH beantragt, auf der Grundlage von § 8 Abs. 1 LuftVG den Planfeststellungsbeschluss vom 13. April 2004, zuletzt geändert durch die Plangenehmigung vom 13. Juni 2022, mit dem Ziel der Neuordnung der Hochbauflächen und Anpassung der bestehenden Flugbetriebsflächen auf dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen zu ändern. Zugleich wird beantragt, mit der nachgesuchten Planfeststellung alle erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen, sonstige Planfeststellungen, Befreiungen und Ausnahmen einschließlich aller gegebenenfalls erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse beziehungsweise Bewilligungen zu erteilen, auch wenn in Bezug auf derartige öffentlich-rechtliche Gestattungen dies im Planfeststellungsantrag nicht ausdrücklich erwähnt sein sollte.

Begründung:

Anlage und Betrieb des Sonderflughafens

Der 1936 luftrechtlich genehmigte Flughafen Oberpfaffenhofen ist auf dieser Grundlage angelegt worden. Seine baulichen Anlagen, insbesondere seine Flugbetriebsflächen gelten nach § 71 Abs. 2 Satz 1 i.V.m. § 71 Abs. LuftVG als im Plan festgestellt. Hieran hat, in Bezug auf die Flugbetriebsflächen der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss vom 13. April 2004 i.d.F. seiner Änderungen, namentlich seine Änderung vom 17. Februar 2005 sowie der am 23. November 2006 geänderte Lageplan Nr. 790-3104 [Anm. der Verwaltung: dieser Plan ist der Beschlussvorlage beigelegt.] nichts geändert. Das am 13. April 2004 (bestandskräftig) zugelassene Änderungsvorhaben hat nicht die Start- / Landebahn betroffen. Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. April 2004 ist die städtebauliche Neuordnung des Flugplatzes Oberpfaffenhofen auf der Grundlage von § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG einschließlich der hierdurch erforderlichen untergeordneten Anpassungen an die Führung von Rollwegen und die Ausweisung von Vorfeldflächen. Dies ergibt sich auch aus dem planfestgestellten Lageplan (Flugbetriebsflächen / bauliche Anlagen, Nr. 790-3104), der nachrichtlich den Bestand der Start- / Landebahn, Rollbahnen und Vorfelder, ausweist. Die durch die Ausweisung der Hochbauflächen erforderliche Neuordnung untergeordneter Teile von Rollwegen und Vorflächen sind in diesem Plan festgestellt worden.

Veranlassung des Planänderungsantrags

Gegenstand der Neuordnung des Geländes des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen durch den Planfeststellungsbeschluss vom 13. April 2004 war die Konzentrierung der zu entwickelnden neuen Hochbauflächen im Osten des bestehenden und von der Planfeststellung unverändert gelassenen Start- / Landebahn des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen; soweit erforderlich sind dazu auch Flugbetriebsflächen, wie Rollbahnen und Vorfelder nach Osten verlegt und den neuen Hochbauflächen zugeordnet worden. Die Festsetzungen des (bestandskräftigen) Planfeststellungsbeschlusses von 2004 sind in der Folge baulich nur zu einem sehr geringen Teil ins Werk gesetzt worden. Das 2004 festgestellte Vorhaben ist, insbesondere im Hinblick auf die mit ihm fachplanungsrechtlich auf der Grundlage von § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG zugelassenen hochbaulichen Anlagen, im Sinn von Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG nicht fertiggestellt. Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist im Wesentlichen bereits wie vor Eintreten des Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. April 2004 in seinem Bestand geblieben und weiter betrieben worden.

Erst der Übergang der EDMO-Flugbetrieb GmbH auf die neue Eigentümerin im Jahre 2017 führte dazu, die hochbaulichen Anlagen auf dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen zu erweitern und insofern die Grundlagen des Planfeststellungsbeschlusses von 2004 ins Werk zu setzen. So wurden seit dem Jahr 2017 etwa 12 Neubauten und neue Erschließungsstraßen errichtet. Die Entwicklung dieser Neubauten machte im Vollzug des 2004 planfestgestellten Plans der baulichen Anlagen vielfach Abweichungen und Lageverschiebungen erforderlich. Zudem sind die bestehenden Flugbetriebsflächen einschließlich Rollbahn und Vorfelder beibehalten worden; von den im Planfeststellungsbeschluss von 2004 ermöglichten Anpassungen von Rollwegen und Vorfeldflächen ist kein Gebrauch gemacht worden. Ein Abbruch bestehender Flugbetriebsflächen ist nicht erfolgt.

Die jetzt eingetretene Situation und die heute erkennbare weitere bauliche und flugbetriebliche Entwicklung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen machen eine Anpassung des Lageplans (Flugbetriebsflächen / bauliche Anlagen) Nr. 790-3104 unabweisbar. Es ist erforderlich, die bestehenden flugbetrieblichen Anlagen (Rollwege / Vorfelder) weiter zu nutzen. Lage und Funktion der im Bestand vorhandenen Rollbahn und Vorfeldern sollen, da sie von der Funktion der Betriebsabläufe auf dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen gefordert werden, erhalten bleiben. Zwingend erforderlich für die weitere Entwicklung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen als luftfahrtbezogenem Forschungs- und Industriestandort ist die Neuordnung der hochbaulichen Flächen, um auch insofern die Entwicklungsmöglichkeiten des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen gemäß seiner Zweckbestimmung als Flughafen für den Werks- und Forschungsflugverkehr und Ansiedlungen von Unternehmen auf dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen auf Dauer sicherzustellen.

Gegenstand des Vorhabens

Der zur hier beantragten Aktualisierung der Planfeststellung nachgesuchte Plan der baulichen Anlagen B1 konzentriert die verschiedenen Funktionsbereiche / Geschäftsfelder luft- und raumfahrtaffiner Unternehmen und Institutionen auf dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen. Diese Konzentration zieht die im ebenfalls zur Planfeststellung beantragten Plan C1 (Flugbetriebsflächen) geforderten Anforderungen durch Aufrechterhaltung beziehungsweise Anpassung der bestehenden Rollwege und Vorfeldflächen nach sich. Auf der Ostseite des planfestgestellten Geländes des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen sind schon heute Wartungs- sowie Entwicklungs- und Produktionsflächen und Bestandsunternehmen konzentriert. Für diese Unternehmen sind im Umfeld ihrer Gebäude zusätzliche Flächenpotenziale für ein weiteres Wachstum vorzuhalten.

Im neuen Plan der baulichen Anlagen wird neu ausgewiesen ein Zentralbereich als neuer von den Bestandsgebäuden getrennter Ansiedlungsbereich für kommende (luft- und raum-

fahrtfahrtaffine) Unternehmen. Die in diesem Bereich in dem zu ändernden Plan Nr. 790-3104 ausgewiesenen Flugzeughallen und die dazugehörige Ausweisung vielzähliger Rollwege und Stellflächen für Flugzeuge sind entbehrlich. Der neue Zentralbereich soll eine zentrale Erschließung als KFZ-Zufahrt parallel zur Start-/Landebahn erhalten. Darüber hinaus erfährt der Flughafenhaupteingang eine städtebauliche und funktionale Zusammenfassung baulicher Anlagen mit einer neuen zentralen Westzufahrt mit 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 zugleich eine Konzentration von Flugzeughallen zur Abstellung sowie zur Maintenance sowie für die Abwicklung des qualifizierten Geschäftsreiseverkehrs. In diesem Bereich sind Flugzeughallen mit Anschluss an die dort bereits bestehende zentrale Manipulationsfläche (Betankung, Enteisung) zuzuordnen.

Nach dem 2004 festgestellten Plan Nr. 790-3104 ergeben sich - abzüglich der mit Bescheid vom 20. Januar 2020 festgesetzten Ausgleichsflächen - mit hochbaulichen Anlagen zu bebauende Flächen von 356.573 m². Durch den zur Planfeststellung nachgesuchten Plan der baulichen Anlagen (B1) erhöht sich der Flächenumfang der Baufelder auf 568.808 m². Allerdings enthalten die neuen Baufelder – im Gegensatz zu den bisher festgesetzten Hochbauflächen – auch Flächen für die Erschließung und die Entwässerung. Aus dem festgestellten Plan Nr. 790-3104 unter Berücksichtigung des Bescheides vom 20. Januar 2020 ergibt sich aus den dort ausgewiesenen Grundflächen und Traufhöhen eine Baumasse von 5.482.276 m². Das im zur Planfeststellung beantragten Plan B 1 ausgewiesene Maß über alle Baufelder ergibt eine zulässige Baumasse von 5.385.000 m². **Es ist also festzustellen, dass die Neuordnung des Baurechts auf der Grundlage des zur Planfeststellung nachgesuchten Plans B 1 zwar zu einer Erhöhung des Flächenumfanges der Baufelder führt, zugleich aber das bisher zulässige Maß an bereits zugelassener Baumasse unterschreitet.** Im Einzelnen wird hierzu auf den den Antragsunterlagen beigefügten Erläuterungsbericht zum Plan der baulichen Anlagen Bezug genommen.

Die mit der Neuordnung der Hochbauflächen auf dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen (vgl. hierzu den zur Planfeststellung beantragten Plan B 1 nebst Erläuterungsbericht) vorgesehene Bündelung von Verwaltungsbauten und Abfertigungseinrichtungen für den Flugbetrieb (auf der Landseite) macht es erforderlich, die in diesem Bereich zu schaffenden und im Plan C 1 ausgewiesenen künftigen Vorfeldflächen an die bestehende Start- / Landebahn des Sonderflughafens Oberpfaffenhofens anzuschließen. Dies erfolgt über die nach wie vor bestehende und von der EDMO-Flugbetrieb GmbH nicht zurückgebaute Flugbetriebsfläche (Taxiway A und Taxiway B). Die im festgestellten Plan Nr. 790-3104 neu vorgesehenen Taxiways F und X werden nicht realisiert und mit dem zur Planfeststellung beantragten Plan C 1 aufgegeben.

Der Konzentration der Abfertigungseinrichtungen für den Flugbetrieb im Nordwesten des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen steht eine Aufgabe von Flugbetriebsflächen, namentlich umfangreicher Vorfeldflächen östlich der Start-/Landebahn gegenüber. Die beabsichtigten Änderungen der Flugbetriebsflächen sind in dem der Planfeststellungsantrag nachrichtlich beigegebenen Plan C 1.1 ausgewiesen. Ausschließlich im östlichen Anschluss an die östlich der bestehenden Start-/Landebahn des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen vorgesehene Hochbaufläche werden, erschlossen durch den Taxiway E (Bestand) und den Taxiway F (verlängert zum Taxiway E), neue Vorfeldflächen (Vorfeld 900 und 1000) entstehen. Diese Vorfeldflächen sind in Bezug auf die Nutzung und Erschließung der dort geplanten Gebäude/Flugzeughallen unabweisbar. Eine rechtlich erhebliche Vergrößerung der bisher planfestgestellten Flugbetriebs- und sonstigen baulich genutzten Flächen (Mehrversiegelung) ist mit der Planänderung nicht verbunden.

Zur Klarstellung wird hinzugefügt, dass der festgestellte Plan Nr. 790-3104 keine Festsetzung hinsichtlich Aufhebung von Flugbetriebsflächen (Entwidmung) enthält. 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 den Voraussetzungen eines derartigen Abbruchs (förmliche Entwidmung der Flugbetriebsflächen wie auch Zeitpunkt des Abbruchs) enthält der Plan Nr. 790-3104 wie auch der Planfestsetzungsbeschluss vom 13. April 2004 keine Festsetzungen. Planungsrechtlich und auf der Grundlage von § 8 Abs. 1 LuftVG wird im Planfestsetzungsbeschluss von 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 zugelassene Flugbetriebsfläche wird mit der beantragten Aufhebung des Plans Nr. 790-3104, wie nach der fortbestehenden Widmung der Flugbetriebsflächen des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen geboten, im Bestand erhalten und in dem zur Planfeststellung nachgesuchten Plan C 1 Bestand dargestellt.

Dem Planfeststellungsantrag ist – nachrichtlich – der Fachbeitrag „Verkehrliche Erschließung, verkehrsplanerische Betrachtungen“ beigefügt. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch die nachgesuchte Planänderung die für das Verkehrsaufkommen relevanten Grundlagen (zulässige Bauflächen mit korrespondierender Anzahl der Beschäftigten) nicht verändert werden. Es finden lediglich interne Verlagerungen der zulässigen Baufläche statt. Eine Erhöhung der zu erwartenden Beschäftigtenzahl gegenüber dem bisherigen Planfeststellungsbeschluss ist nicht geplant und auch nicht möglich aufgrund des im Wesentlichen unveränderten Maßes der nur in ihrer Lage veränderten Bebauung. **Die äußere Erschließung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen ist nicht Gegenstand der Planänderung.** Auf der Grundlage der prognostizierten Verkehrsbelastungen der St 2068 nach dem Landesverkehrsmodell Bayern wird jedoch angenommen, dass das zukünftige Verkehrsaufkommen (in Abhängigkeit von der absoluten Zunahme an Arbeitsplätzen) über die zentrale Zufahrt West und die St 2068 mit den vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen entsprechend den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak in einer ausreichenden Verkehrsqualität abwickelbar ist. Der Ausbau der St 2084 ist nicht Gegenstand des Planänderungsverfahrens. Das innere Erschließungssystem des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen ermöglicht mit der bereits erstellten „äußeren Ringstraße Ost“ und der geplanten „Zentralstraße“ eine leistungsfähige Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsströme, und zwar unter Berücksichtigung der bestehenden und geplanten Bauflächen. Im Einzelnen wird auf den Fachbeitrag „Verkehrliche Erschließung“ Bezug genommen.

Auswirkungen des Vorhabens:

Fluglärm

Der Flugbetrieb auf dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen und damit der Geltungsbereich der für diesen Sonderlandeplatz ergangenen luftrechtlichen Genehmigung wird durch das Änderungsverfahren nicht berührt. Eine Änderung der An- und Abflugverfahren ist ebenfalls nicht Gegenstand oder Folge des Planänderungsverfahrens. Damit hat das zur Planänderung beantragte Vorhaben, das auch nicht die Abfertigungskapazität für Luftfahrzeuge erhöht, keine unmittelbaren oder mittelbaren fluglärmbedingten Auswirkungen auf die Umgebung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen.

Raumordnung und Landesplanung

Die mit dem Planänderungsverfahren verfolgte Neuordnung der hochbaulichen Entwicklung des planfestgestellten Flughafengeländes für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen entspricht dem Ziel 4.5.4 (Sonderflughafen Oberpfaffenhofen) des Landesentwicklungsprogramms Bayern vom 22. August 2013, zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. Mai 2023). Die mit dem Planänderungsantrag (Plan der baulichen Anlagen B 1) angestrebte Entwicklung und Konzentration der Hochbauflächen trägt dem Ziel des Landesentwicklungsprogramms Rechnung, den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen als wichtigen Standort der Luft- und Raumfahrtindustrie und der Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland zu stärken. Nach dem Ziel des Landesentwicklungsprogramms 4.5.4 soll der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen, gerade auch hinsichtlich seiner Landseite für die Luft- und Raumfahrtindustrie / -forschung dauerhaft zur Verfügung stehen. Die mit der Planänderung verfolgte Konzentrierung und Strukturierung der hochbaulichen Entwicklung erfüllt das unter Nr. 4.5.4 verlautbare Ziel (und seiner Erläuterung), dass neben seiner forschungspolitischen Bedeutung der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen im mittelbaren öffentlichen Interesse auch erhebliche industriepolitische Bedeutung mit entsprechender Auswirkung auf den Erhalt und die Schaffung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen hat. Das zur Planänderung nachgesuchte Vorhaben sichert, wie vom Landesentwicklungsprogramm Bayern und seiner Teilfortschreibung 2022 als Ziel vorgegeben, langfristig den Forschungs- und Industriestandort Oberpfaffenhofen und die mit ihm verbundenen hochqualifizierten Arbeitsplätze.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan kommt zu dem Ergebnis, dass mit der hier zur Planänderung beantragten Feststellung der Pläne F 1, F 2 und F 3 und der Maßnahmenblätter für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen alle mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen sind. Dies gilt hinsichtlich der Verbotstatbestände von § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG bei Durchführung der vom Gutachter vorgeschlagenen CEF- und FCS-Maßnahmen (hierzu Unterlagen zur Prüfung des Artenschutzes, 2. Dezember 2022, S. 26 und 27). Die Antragstellerin hat diese Maßnahmen ebenfalls zum Gegenstand ihres Antrags gemacht. Im Einzelnen wird auf den mit dem Planänderungsantrag vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Anlagen und Plänen, die Faunistischen Kartierungen (Fachbericht mit Anlagen) und die Unterlagen zur Prüfung des Artenschutzes nach § 44 BNatSchG verwiesen.

Städtebau/Planungshoheit

Die Neugestaltung der Hochbauflächen auf dem planfestgestellten Gelände des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen hat keine Auswirkungen auf die gemeindliche Planungshoheit. Die von der Planänderung in Anspruch genommenen Flächen liegen auf dem bereits planfestgestellten Gelände des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen; diese Flächen stehen der gemeindlichen Planungshoheit, § 38 BauGB, von vornherein nicht zur Verfügung. Lärm- oder sonstige Auswirkungen in Folge des zur Planänderung nachgesuchten Vorhabens treten außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes nicht auf und sind demzufolge auch nicht in der Lage, die gemeindliche Planungshoheit zu beeinträchtigen.

Umweltverträglichkeit

Für das mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 13. April 2004 festgestellte Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Auf Bl, 65 ff. des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. April 2004 wird Bezug genommen. Die Antragstellerin hat auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 2 UVPG ermitteln, untersuchen und bewerten lassen, ob das zur Planänderung beantragte Vorhaben (im Vergleich zu dem 2004 auf der Grundlage einer Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellten Vorhaben) zusätzliche erhebliche nachteilige

oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann. Negative Auswirkungen auf das Schutzziel Klima oder gar eine nachteilige Auswirkung auf die Ziele des Klimaschutzgesetzes, wie in § 13 Abs. 1 des Klimaschutzgesetzes verlautbart, sind durch das zur Planänderung beantragte Vorhaben ausgeschlossen, wie die dem Planänderungsantrag beigefügten Fachbeiträge zur Landnutzungsänderung und zur allgemeinen Vorprüfung der Umweltverträglichkeitsprüfung ausweisen.

Die Angaben für die von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmende Allgemeine Vorprüfung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung weisen nach Auffassung des von der Antragstellerin beigezogenen Sachverständigen unter Berücksichtigung der Kriterien der Anlage 3 zum UVPG aus, dass das Vorhaben keine zusätzlichen erheblichen Auswirkungen auf die zu betrachtenden Schutzgüter des UVPG hat. Die Untersuchung stellt fest, dass mit dem Vorhaben erhebliche Auswirkungen für die Schutzgüter Boden, Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt zu erwarten sind. Unter Bezug auf die im Landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelten und von der Antragstellerin zur Planänderung beantragten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nebst CEF- und FCS-Maßnahmen können diese Auswirkungen vermieden, zumindest aber ausgeglichen werden. Eine erhebliche Auswirkung des Vorhabens auf das Schutzgut Klima stellte die Untersuchung ebenfalls nicht fest, wenn eine klimaschonende Bauweise, ein klimaschonender Betrieb, die Wiederverwendung baulicher Elemente und auch Bodenaushub sowie geeignete Grünstrukturen, wie auch im zur Planänderung beantragten Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung vorgesehen, realisiert werden.

III. Die Gemeinde Gauting plant, unmittelbar östlich an den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen angrenzend ein ökologisch ausgerichtetes Gewerbegebiet zu schaffen, das deutlich über den Standard eines üblichen Gewerbegebiets hinausgehen soll. Durch die Nähe und Vernetzung zu luft- und raumfahrtaffinen Unternehmen sowie zu etablierten lokalen Gewerbebetrieben und durch die Nachbarschaft zueinander soll ein kreatives und lebendiges Arbeitsumfeld entstehen. Daher ist seitens der Verwaltung nach Prüfung der vorliegenden Unterlagen (mit fachlicher Unterstützung durch die Kanzlei Döring Spieß / München) darauf hinzuweisen, dass durch das jetzt beantragte Planänderungsverfahren in Bezug auf die gemeindeeigene Planung des o.g. Gewerbegebiets folgende Belange der Gemeinde Gauting berührt werden:

Es sollte in diesem Planänderungsverfahren die durch die Gemeinde bereits mehrfach nachdrücklich der BEWO, die Eigentümerin des Flughafens ist, und auch dem Luftamt bei der Regierung von Oberbayern vorgetragene Forderung berücksichtigt werden, die am südöstlichen Geltungsbereich des Planfeststellungsbereichs liegende Erschließungsstraße als öffentliche Erschließungsfläche festzusetzen. An diese Straße kann das östlich benachbart von der Gemeinde Gauting gemeinsam mit der BEWO geplante Gewerbegebiet angeschlossen werden. Insoweit ist nicht nachvollziehbar, dass diese bekannte Forderung nicht bereits jetzt in diesem Planänderungsverfahren berücksichtigt wurde. Auch sieht die aktuelle Planung bezüglich der verkehrlichen Erschließung (vgl. Anlage Nr. 606-1 Lageplan verkehrliche Erschließung) eine örtliche Verkehrsfläche vor. Nach den Planunterlagen soll auch eine öffentliche Busverbindung (Buslinie X 910), die bereits heute am Nordosteck des Flughafengeländes über eine vorhandene Haltestelle verfügt, in den südlich anschließenden gewerblich genutzten Teil des Flughafengeländes fortgeführt werden. Zudem sind im Bereich der Neuordnung der Hochbauanlagen (geplante und vorhandene gewerbliche Nutzungen) umfangreiche Hauptparkflächen vorgesehen, die ebenfalls nur über diese örtliche Verkehrsfläche erschlossen werden können.

Bereits heute ist die zentrale Zufahrt Ost zum Flughafengelände, die über die Dornierstraße und die äußere Ringstraße Ost angefahren werden kann, zwar noch mit einer Toranlage versehen, in der Praxis aber öffentlich zugänglich. Faktisch handelt es sich also bereits um eine insoweit öffentliche Erschließungsstraße. Dies ist auch Voraussetzung dafür, dass die auf dem Gelände stattfindenden gewerblichen Nutzungen baurechtlich erschlossen sind. Jegliche gewerbliche Nutzung bedürfte – auch wenn sie im planfestgestellten Bereich des Sonderflughafens liegt – einer Bewertung und Genehmigung nach den bauplanungsrechtlichen Vorschriften der §§ 29-37 BauGB, da die Reichweite des Fachplanungsvorbehalts gemäß § 38 BauGB dort endet, wo keine luftverkehrsrechtliche Nutzung betroffen ist. Dementsprechend wäre bei der Zulassung einer gewerblichen Nutzung auch eine bauplanungsrechtliche sowie bauordnungsrechtliche Erschließung sicherzustellen, die nur über eine öffentlich-rechtlich gesicherte Erschließung erreicht werden kann. Vor diesem Hintergrund fordert bereits die jetzt ausgeübte, erst recht aber die nach den Planunterlagen beabsichtigte gewerbliche Nutzung nach einer allgemeinen öffentlichen Erschließung, wie sie letztlich auch in den Planunterlagen, (vgl. Anlage Nr. 606-1) dargestellt ist. Die konkrete Forderung der Gemeinde bezieht sich also darauf, die „Zaunstraße“ von der zentralen Zufahrt Ost bis zum vorgesehenen Endhaltepunkt der Buslinie und der sich anschließenden Hauptparkfläche als öffentlich gewidmete Erschließungsstraße festzulegen und im Rahmen eines Planänderungsverfahrens zu widmen. Betrieblichen Sicherheitsbelangen bereits ansässiger Betriebe kann auf den jeweiligen Baugrundstücken Rechnung getragen werden. Bereits jetzt zeigt die in der Praxis vorhandene öffentliche Zugänglichkeit, dass keine überwiegenden Sicherheitsbelange betroffen sein können, die nicht auch durch andere auf dem Betriebsgrundstück vorgesehene Maßnahmen erreicht werden können. Für die Gemeinde würde in der gemeinsamen Planung mit der BEWO die Erschließung des sich nach Osten anschließenden Gewerbegebiets deutlich vereinfacht. Insbesondere würde eine sonst notwendige Parallelerschließung zu einer nicht gerechtfertigten Doppellerschließung und damit zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung führen.

Beschlussvorschlag:

1. Der Bauausschuss nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage der Verwaltung (Drucksache Ö 0577) vom 08.12.2023.
2. Der Bauausschuss fasst als Stellungnahme der Gemeinde Gauting in dem vereinfachten Planänderungsverfahren nach § 8 LuftVG i. V. m. Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG zur Änderung des Lageplans Flugbetriebsflächen / bauliche Anlagen aus dem Planfeststellungsbeschluss für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen folgenden Beschluss:

In diesem Planänderungsverfahren ist die durch die Gemeinde Gauting bereits mehrfach nachdrücklich der BEWO und auch der Regierung von Oberbayern vorgetragene Forderung zu berücksichtigen, die am südöstlichen Geltungsbereich des Planfeststellungsbereichs liegende Erschließungsstraße als öffentliche Erschließungsfläche festzusetzen. An diese Straße kann das östlich benachbart von der Gemeinde Gauting gemeinsam mit der BEWO geplante Gewerbegebiet angeschlossen werden. Insoweit ist nicht nachvollziehbar, dass diese bekannte Forderung nicht bereits jetzt in diesem Planänderungsverfahren berücksichtigt wurde. Auch sieht die aktuelle Planung bezüglich der verkehrlichen Erschließung (vgl. Anlage Nr. 606-1 Lageplan verkehrliche Erschließung) eine örtliche Verkehrsfläche vor. Nach den Planunterlagen soll auch eine öffentliche Busverbindung (Buslinie X 910), die bereits heute am

Nordosteck des Flughafengeländes über eine vorhandene Haltestelle verfügt, in den südlich anschließenden gewerblich genutzten Teil des Flughafengeländes fortgeführt werden. Zudem sind im Bereich der Neuordnung der Hochbauanlagen (geplante und vorhandene gewerbliche Nutzungen) umfangreiche Hauptparkflächen vorgesehen, die ebenfalls nur über diese örtliche Verkehrsfläche erschlossen werden können.

Bereits heute ist die zentrale Zufahrt Ost zum Flughafengelände, die über die Dornierstraße und die äußere Ringstraße Ost angefahren werden kann, zwar noch mit einer Toranlage versehen, in der Praxis aber öffentlich zugänglich. Faktisch handelt es sich also bereits um eine insoweit öffentliche Erschließungsstraße. Dies ist auch Voraussetzung dafür, dass die auf dem Gelände stattfindenden gewerblichen Nutzungen baurechtlich erschlossen sind. Jegliche gewerbliche Nutzung bedürfte – auch wenn sie im planfestgestellten Bereich des Sonderflughafens liegt – einer Bewertung und Genehmigung nach den bauplanungsrechtlichen Vorschriften der §§ 29-37 BauGB, da die Reichweite des Fachplanungsvorbehalts gemäß § 38 BauGB dort endet, wo keine luftverkehrsrechtliche Nutzung betroffen ist. Dementsprechend wäre bei der Zulassung einer gewerblichen Nutzung auch eine bauplanungsrechtliche sowie bauordnungsrechtliche Erschließung sicherzustellen, die nur über eine öffentlich-rechtlich gesicherte Erschließung erreicht werden kann. Vor diesem Hintergrund fordert bereits die jetzt ausgeübte, erst recht aber die nach den Planunterlagen beabsichtigte gewerbliche Nutzung nach einer allgemeinen öffentlichen Erschließung, wie sie letztlich auch in den Planunterlagen, (vgl. Anlage Nr. 606-1) dargestellt ist.

Die konkrete Forderung der Gemeinde Gauting bezieht sich also darauf, die „Zaunstraße“ von der zentralen Zufahrt Ost bis zum vorgesehenen Endhaltepunkt der Buslinie und der sich anschließenden Hauptparkfläche als öffentlich gewidmete Erschließungsstraße festzulegen und im Rahmen dieses Planänderungsverfahrens zu widmen. Betrieblichen Sicherheitsbelangen bereits ansässiger Betriebe kann auf den jeweiligen Baugrundstücken Rechnung getragen werden. Bereits jetzt zeigt die in der Praxis vorhandene öffentliche Zugänglichkeit, dass keine überwiegenden Sicherheitsbelange betroffen sein können, die nicht auch durch andere auf dem Betriebsgrundstück vorgesehene Maßnahmen erreicht werden können. Für die Gemeinde Gauting würde in der gemeinsamen Planung mit der BEWO die Erschließung des sich nach Osten anschließenden Gewerbegebiets deutlich vereinfacht. Insbesondere würde eine sonst notwendige Parallelerschließung, die zu einer nicht gerechtfertigten Doppelperschließung und damit zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung führt, vermieden.

Gauting, 08.12.2023

Unterschrift