



Flughafen München GmbH | Postfach 23 17 55 | 85326 München-Flughafen

Regierung von Oberbayern
Dienststelle Flughafen München
Terminalstraße Mitte 18
85356 München-Flughafen

Julia Förster, Tel +49 89 97561350, julia.foerster@munich-airport.de

29.01.2026

**Verkehrsflughafen München; Erweiterung nördliches Bebauungsband / Neubau der Bundespolizei „BPOL Sonderbau MUC“
hier: Antrag auf (Änderungs-)Planfeststellung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Flughafen München GmbH (FMG) hat der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern mit Schreiben vom 29.08.2025 ihre Absicht mitgeteilt, das mit Antrag der FMG vom 03.06.2025 eingeleitete Verwaltungsverfahren zur Erweiterung des nördlichen Bebauungsbandes (Neubau der Bundespolizei „BPOL Sonderbau MUC“) als Planfeststellungsverfahren anstelle eines Plangenehmigungsverfahrens fortzuführen.

Vor diesem Hintergrund **beantragt** die FMG, auf der Grundlage der §§ 8 ff. Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327) i.V.m. Art. 72 ff. Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 2010-1-I) veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes vom 9. Dezember 2024 (GVBl. S. 570) und durch § 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 599), den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern für den Verkehrsflughafen München vom 08.07.1979 (Az.: 315-98/0-1), zuletzt geändert durch den 160. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 30.12.2025 (Az. ROB-3721.25_04-3-68), nach Maßgabe der im Folgenden gestellten Anträge und der mit diesen Anträgen vorgelegten Pläne sowie unter Berücksichtigung der vorgelegten Unterlagen im Wege der Planfeststellung zu ändern und die zur Durchführung des nachgesuchten Vorhabens erforderlichen Planfeststellungen, Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen etc. einschließlich der was-serrechtlichen Gestattungen zu erteilen.

A. Anträge und Antragsunterlagen

I. Einzelanträge

Die FMG beantragt,

den Plan zur Errichtung eines Neubaus für die Bundespolizei „BPOL Sonderbau MUC“ und der dadurch bedingten Änderungen nach § 8 Abs. 1 S. 10 LuftVG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 und Art 74 Abs. 1 BayVwVfG nach Maßgabe der mit dem Antrag vorgelegten Pläne, Erläuterungen, Begründungen und Nachweise festzustellen.

Die FMG beantragt ferner auf Grundlage der §§ 8 Abs. 1 S. 10 LuftVG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 S. 1 Hs. 2 BayVwVfG sowie § 19 Abs. 1 WHG,

die gehobene wasserhaushaltsrechtliche Erlaubnis nach §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 Abs. 1 und 15 WHG für das Einleiten von unverschmutztem Niederschlagswasser von vorhabenbezogenen Dach- und Verkehrsflächen über den Oberboden in das Grundwasser zu erteilen und die Vollzugsregel nach Abschnitt V. des Planfeststellungsbeschlusses für den Verkehrsflughafen München (PFB MUC) entsprechend zu ergänzen.

II. Festzustellende Pläne

Es wird **beantragt**, folgende Pläne, Maßnahmenblätter und Verzeichnisse festzustellen:

- Tektur zu Plan C 1-03b, Grunderwerbsplan, Feststellung des Flughafengeländes, BPOL Sonderbau MUC, M 1 : 5.000, Flughafen München GmbH, vom 16.01.2026
- Tektur zu Plan I-02c, Plan der Baulichen Anlagen und Grünordnung, BPOL Sonderbau MUC, M 1 : 5.000, Flughafen München GmbH, vom 16.01.2026
- Grunderwerbsverzeichnis, Landkreis Freising, Gemeinde Hallbergmoos, Gemarkung Hallbergmoos, Flurnummer 5155, Flughafen München GmbH, vom 16.01.2026



- Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Mariabrunn, J-781, M 1: 2.000, Grünplan GmbH, vom 16.01.2026
- Maßnahmenblatt J-781-E-1CEF, Grünplan GmbH, vom 16.01.2026

III. Nachrichtlich vorgelegte Unterlagen

Mit dem Antrag werden folgende Unterlagen **nachrichtlich vorgelegt**:

- Vorhabenbeschreibung, Bedarfsbegründung und Erläuterung, Erweiterung nördliches Bebauungsband / BPOL Sonderbau MUC, Flughafen München GmbH, vom 16.01.2026
- Übersichtslageplan, BPOL Sonderbau MUC, M 1 : 1.000, Delta ImmoTech GmbH, vom 16.01.2026
- Lageplan, BPOL Sonderbau MUC n, M 1 : 500, Delta ImmoTech GmbH, vom 16.01.2026
- Entwässerungskonzept, BPOL Sonderbau MUC, Flughafen München GmbH, Januar 2026
- Fachbeitrag Globales Klima, Flughafen München, BPOL Sonderbau MUC, Lohmeyer GmbH, Dezember 2025, ergänzt Januar 2026
- Unterlage zu Angaben über die Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 16 UVPG – UVP-Bericht, Grünplan GmbH, vom 22.01.2026
- Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, BPOL Sonderbau MUC, PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH, vom 23.01.2026
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, BPOL Sonderbau MUC, PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH, vom 23.01.2026
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, Grünplan GmbH, vom 16.01.2026 nebst folgenden Anlagen:

- *Anlage 1:* Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation: 1. Kompensationsbedarf, Grünplan GmbH, vom 16.01.2026
- *Anlage 2:* Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation: 2. Kompensationsumfang, Grünplan GmbH, vom 16.01.2026
- *Anlage 3:* Übersichtslageplan zum LBP, M 1 : 25.000, Grünplan GmbH, vom 16.01.2026
- *Anlage 4:* Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 500, Grünplan GmbH, vom 16.01.2026
- *Anlage 5:* Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Mariabrunn, J-781, M 1 : 2.000, Grünplan GmbH, vom 16.01.2026
- *Anlage 6:* Maßnahmenblatt J-781-E-1FCS, Grünplan GmbH, vom 16.01.2026
- Koordinateneckplan nebst Koordinateneckdaten, BPOL Sonderbau MUC, M 1 : 500, Flughafen München GmbH, vom 16.01.2026

B. Begründung

I. Ausgangslage und Bedarf

Am Verkehrsflughafen München soll zu Gunsten der und zur alleinigen Nutzung durch die Bundespolizei (nachfolgend „BPOL“) ein Sonderbau zum Zwecke der Durchsetzung der vollziehbaren Ausreisepflicht von Personen entstehen („BPOL Sonderbau MUC“). Damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich derzeit nach Angaben der BPOL ca. 260.000 vollziehbar ausreisepflichtige Personen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aufhalten – hiervon allein ca. 33.000 Personen im Freistaat Bayern.

Die BPOL führt am Verkehrsflughafen München Einzelrückführungen in Räumlichkeiten im Terminal 2 durch. Diese Räumlichkeiten haben eine Größe von ca. 206 m² und sind nicht erweiterbar. Sammelrückführungsmaßnahmen, die effektivste Form der Rückführung, können in diesen Räumlichkeiten nicht vollzogen werden. Hierfür nutzt die BPOL am Verkehrsflughafen München derzeit die Halle F. Die Halle F ist indes originär für die Abfertigung von sicherheitsgefährdeten Flügen nach Israel bzw. für Sonderlagen am Flughafen München vorgesehen und kann daher von der BPOL nur bei entsprechender Verfügbarkeit, also nicht durchgängig und nur in Abhängigkeit der genannten Abfertigungsanforderung genutzt werden. Außerdem

erfordert die Durchführung der Sammelrückführung bei jeder Einsatzmaßnahme rückführungsspezifische Ertüchtigungen, z.B. den Aufbau von Prozessstellen wie Gepäckoptimierung, Arztkabinen, polizeiliche Durchsuchung, zusätzliche Separierungszonen, Bereiche zur Verpflegung der Rückzuführenden und notwendige Sichtschutzmaßnahmen. Zudem stehen keine Gewahrsams- und Familienräume zur Verfügung, obgleich diese erforderlich sind, um situationsbezogen angemessen auf die jeweiligen Rückzuführenden reagieren bzw. eingehen zu können. Um diese erheblichen Defizite zu beheben und dauerhaft Sammel- und Einzelrückführungen unter den erforderlichen Bedingungen und ohne Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Einrichtungen des Verkehrsflughafens München zu ermöglichen, soll das beantragte Vorhaben realisiert werden.

Das Vorhaben ist auf die speziellen Anforderungen der Rückführung ausreisepflichtiger Personen ausgerichtet. Es beseitigt die vorstehend beschriebenen Defizite und gewährleistet die ordnungsgemäße Vollziehung der Rückführung sowohl als Einzel- als auch Sammelrückführung.

II. Das Vorhaben

Der BPOL Sonderbau MUC ist ein Hochbau zur Passagierabfertigung (Einzel- und Sammelrückführungsmaßnahmen der BPOL). Das Gebäude ist mit einer Länge von ca. 76 m und eine Breite von ca. 66 m geplant und soll eine Höhe von ca. 12,35 m haben [vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 11]. Das entsprechende Baufenster wird im tektierten Plan der baulichen Anlagen (I-02c) festgesetzt. Die für den BPOL Sonderbau MUC überplante Vorhabenfläche beträgt insgesamt ca. 22.345 m², von den ca. 3.776 m² bereits in der luftrechtlich gewidmeten Landseite des Verkehrsflughafens München liegen [vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 10]. Ca. 16.100 m² davon werden als Baufeldfläche genutzt [vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 6]. Das Vorhaben setzt die von der BPOL konkretisierten Anforderungen für die Rückführung ausreisepflichtiger Personen um. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben („BImA“) wird den BPOL Sonderbau MUC nach Errichtung zur alleinigen Nutzung durch die BPOL dauerhaft anmieten.

1. Standortwahl und Analyse

Das Vorhaben soll auf einer bislang unbebauten und noch nicht erschlossenen, nordwestlich an das planfestgestellte Gelände des Verkehrsflughafens München angrenzenden Fläche errichtet werden. Diese Fläche war von der immissions-

schutzrechtlichen Genehmigung für den nördlich und westlich angrenzenden Off-roadpark des MSC Freisinger Bär e.V. umfasst und an den Betreiber des Off-roadparks verpachtet. Sie wurde einvernehmlich mit dem Betreiber des Off-roadparks aus der Pacht und der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung entlassen. Südlich befindet sich die bestehende kombinierte Transit- und Abschiebehafteinrichtung des Freistaates Bayern und östlich grenzt das Grundstück an den Sicherheitsbereich des Verkehrsflughafens an (vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, Grafik 2).

Die Standortwahl beruht auf einer umfassenden Standortanalyse.

a) Kriterien und Parameter der Analyse

Diese Standortanalyse umfasst eine intensive Auseinandersetzung mit den besonderen Bedürfnissen und zwingenden Anforderungen des Vorhabens. Sie betreffen die Lage und Beschaffenheit des Grundstückes, die Verortung und Errichtung des Vorhabens sowie seinen ordnungsgemäßen und sicherheitsrechtlich zulässigen Betrieb. Hierbei handelt es sich insbesondere um prozessbedingte, infrastrukturelle und logistische Aspekte sowie polizeiliche und flugbetriebliche Belange der Sicherheit und Ordnung und nicht zuletzt betriebs- und flächenstrategische Belange und Bedingungen der FMG (vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, dort insbesondere S. 6 ff.).

Auf der Grundlage der ermittelten Anforderungen erfolgte zunächst eine Vorauswahl von fünf möglichen Standorten (vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, Grafik 3) anhand der Kriterien Strategie, Flächen & Lage, Erschließung, Bau, Verkehr & Mobilität sowie der Sonderkriterien AirSite, Nachhaltigkeit und Umwelt auf ihre Eignung geprüft (vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 6 ff.).

b) Ergebnis der Standortanalyse

Die Standortanalyse kommt auf der Grundlage der maßgeblich zu berücksichtigenden Faktoren und Anforderungen an einen geeigneten Standort für die Errichtung und den Betrieb des Vorhabens „BPOL Sonderbau MUC“ zu dem Ergebnis, dass der beantragte Standort 5 (vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 7 ff.) eindeutig vorzugswürdig ist.

aa) Standort 5

Der Standort 5 erfüllt als einziger der in Betracht gezogenen Standorte alle vorstehend erläuterten und maßgeblichen Kriterien, Anforderungen und Belange sowohl der BPOL als auch der FMG. Er grenzt unmittelbar an die kombinierte Transit- und Abschiebungshafteinrichtung des Freistaates Bayern an. Durch die unmittelbare Nachbarschaft der beiden Einrichtungen können sinnvolle Synergieeffekte bewirkt werden. Zum anderen grenzt der Standort 5 unmittelbar an den luftrechtlichen Sicherheitsbereich i.S.d. § 8 LuftSiG an, so dass ein direkter Zugang zur Flugbetriebsfläche gewährleistet ist. Es wird insoweit auf die mit diesem Antrag zur Planfeststellung vorgelegte Tektur des C 1-03b (Grunderwerbsplan) verwiesen.

bb) Ausscheiden der Standorte 2, 3 und 4

Die Standorte 2, 3 und 4 scheiden als ungeeignet aus. Die Standorte 2, 3 und 4 verursachen gravierende Nutzungskonflikte (etwa aufgrund dringend benötigter Hangar-Flächen für die Deutsche Lufthansa AG sowie für zukünftige Cargo-Entwicklungen, Nutzungen durch Dritte mit vertraglichen Beziehungen, zu Entwicklungs- und Forschungszwecken sowie weitere externe Anfragen) mit dem Flugbetrieb am Verkehrsflughafen München (vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 7 ff.) Außerdem erfüllen diese Standorte nicht die maßgeblichen flugbetrieblichen und sicherheitsrechtlichen Anforderungen (z.B. einer unmittelbaren Anbindung an den luftrechtlichen Sicherheitsbereich) und kommen daher von vornherein nicht als geeigneter Standort für das geplanten Vorhaben in Betracht.

cc) Standortoption 1

Neben Standort 5 hat grundsätzlich auch Standort 1 Potenzial für das Vorhaben (vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 7 ff.). Der Standort 1 befindet sich vollständig auf den luftrechtlich gewidmeten Flächen des Verkehrsflughafens München und hat auch unmittelbar Zugang zur Luftseite. Er erweist sich gegenüber Standort 5 aber als weniger geeignet. Der Standort 1 kann ohne Nutzungsänderung nicht die erforderliche Fläche zur Verfügung stellen. Dies würde zu erheblichen Konflikten mit den betrieblichen Anforderungen für den Winterdienst u.a. auf den Flugbetriebsflächen der FMG führen, insbesondere wäre die aktuell mögliche Baufläche beschränkt und eine Verlegung der Winterdienstflächen (etwa Einsatzzentralen, Abstellflächen, Wartungs- und Lagereinrichtungen des Winterdienstes) aus Platzgründen nicht möglich. Schließlich weist der Standort 1 eine weniger geeignete landseitige Anbindung als der Standort 5 auf. Dies führt auch dazu, dass die Forderungen der BPOL nach einem ausreichenden Zugang des Vorhabens zum luftrechtlichen Sicherheitsbereich nur sehr eingeschränkt erfüllt werden könnten (vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 8 f.).

dd) Fachplanungsrechtliche Folge

Der Standort 5 liegt überwiegend außerhalb des planfestgestellten Bereichs des Verkehrsflughafens München, so dass die Umsetzung des Vorhabens eine Anpassung des luftrechtlich gewidmeten Bereichs des Verkehrsflughafens München erfordert. Entsprechend ist die Tektur des Plans C 1-03b [Grunderwerbsplan, Feststellung des Flughafengeländes] vom 16.01.2026 zur Feststellung beantragt. Die zur Umsetzung des Vorhabens in das gewidmete Flughafengelände einzubeziehende Fläche umfasst ca. 18.569 m². Lediglich eine im Südosten sowie südlich der Vorhabenfläche liegende Teilfläche von insgesamt ca. 3.776 m², welche als Teil des Baufeldes u.a. für Zufahrten genutzt werden soll, befindet sich bereits auf dem planfestgestellten Gebiet des Verkehrsflughafens München.

2. *Bauliche Anlage*

Das Vorhaben erweitert das nördliche Bebauungsband und bildet die planerische Grundlage, § 8 Abs. 4 LuftVG, für die Realisierung der Hochbaumaßnahme einschließlich der erforderlichen Verkehrs- und Freiflächen.

Der BPOL Sonderbau MUC soll mit einer Brutto-Grundfläche von ca. 6.400 m² in Stahlskelettbauweise errichtet werden. Eine Unterkellerung ist nicht geplant. Die Grundfläche des Hochbaus wird eine Länge von ca. 76 m und eine Breite von ca. 66 m aufweisen. Dies resultiert in einer Grundfläche von ca. 4.860 m² im Erdgeschoss, ca. 1.300 m² im ersten Obergeschoss sowie ca. 245 m² im Dachgeschoss. Die Bau-masse des Gebäudes wird ca. 29.000 m³ betragen. Die Oberkante im Erdgeschoss wird nach Detaillierungsgrad der Vorplanung voraussichtlich auf ca. 448,70 m üNN liegen. Die maximale Gebäudehöhe wird mit ca. 12,35 m geplant und sich somit auf ca. 461,05 m üNN befinden (vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 11).

Das Gebäude wird in verschiedene Bereiche räumlich getrennt werden. Es sind u.a. Flächen für Wartebereiche, Boarding, Ingewahrsamnahme und Clearing geplant. Ferner sieht die Planung der Anlage Lager- und Technik-, Büro- sowie Mitarbeiter-aufenthaltsräume vor.

Auf der Vorhabenfläche sind insgesamt 89 durch Carports überdachte Stellplätze für Fahrzeuge der Bundespolizei sowie Rettungsfahrzeuge mitsamt entsprechend erforderlichen Zufahrten, Umfahrungen, Grün- sowie Entwässerungsanlagen und Einfriedungen geplant.

Weitere Informationen zu der konkreten Ausgestaltung der baulichen Anlage sind der mit diesem Antrag vorlegten Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026 sowie den weiteren Planunterlagen zu entnehmen.

3. *Nutzungskonzept*

Die Abfertigung der ausreisepflichtigen Personen soll vollständig innerhalb des BPOL Sonderbaus MUC abgewickelt werden. Die ausreisepflichtigen Personen werden mit Bussen oder anderen Fahrzeugen zum BPOL Sonderbau MUC transportiert und dann durch die Bundespolizei bis zur Ausreise begleitet und abgefertigt. Der Check-in sowie der Eintritt in den nichtöffentlichen Bereich erfolgen in diesem Zuge.

Aufgrund der zu erwartenden Einzel- und Sammelmaßnahmen ist mit einer signifikanten Steigerung der Zahl der rückzuführenden Personen pro Tag zu rechnen. Die Einzelrückführungen verteilen sich über den Tag. Für ihren Vollzug werden neben den Mitarbeitenden des Rückführungsdienstes voraussichtlich eine dreistellige Zahl an Zuführkräften anderer Behörden, die an den Prozessabläufen beteiligt sind und sich während der Maßnahme auf dem Gelände aufhalten, benötigt. Außerdem soll täglich eine Sammelrückführung erfolgen. Die hierfür notwendige Bodenabfertigung und Begleitung erfordert eine Vielzahl an Kräften der BPOL und anderer Behörden. Unter Einbeziehung aller Prozessstellen sowie bei Einberechnung der Rückzuführenden ergibt sich für eine Sammelrückführungsmaßnahme ein erforderliches Personenaufkommen von ca. 350 Personen.

Für nähere Informationen zum geplanten Nutzungskonzept wird auf die mit diesem Antrag nachrichtlich vorgelegte Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 12 f. verwiesen.

4. *Verkehrliche Erschließung*

Die öffentliche Anfahrt zum Vorhaben erfolgt von Süden kommend über die Zentralallee/den Knoten West 1 sowie von Osten kommend über die Zentralallee/den Knoten West 0 und die Nordallee und sodann über die Zufahrt zu der kombinierten Transit- und Abschiebungshafteinrichtung des Freistaates Bayern, die zu einer im westlichen Teil der Vorhabenfläche gelegenen Straße führt [Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, Grafik 14]. Behinderungen des Zufahrtverkehrs sind daher auch nicht erwarten, wenn zu einem späteren Zeitpunkt die Konzerthalle in Betrieb gehen sollte. Der nicht-öffentliche Bereich der Einrichtung wird durch Schleusen

mit jeweils zwei Toren erschlossen. Hierfür ist im Osten des Grundstücks eine Anbindung an die bestehende Straße im Sicherheitsbereich (Luftseite) notwendig.

Der erwartete Fahrzeugverkehr erschöpft sich in der An- und Abfahrt der Mitarbeiter sowie in dem Transport der Rückzuführenden und ggf. Begleitungen in Pkw oder Bussen der BPOL. Es wird gesamtheitlich mit einem Fahrzeug pro Rückzuführendem gerechnet. Demgemäß kommen bei bis zu 50 Einzelmaßnahmen, parallel stattfindenden Sammelchartermaßnahmen und allgemeinen Fahrten von Mitarbeitenden im Laufe eines Tages ca. 746 Fahrzeug-Fahrten zur Zuführung. Hierfür sind in der mit diesem Antrag nachrichtlich vorgelegten Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026 (S. 14 f.) näher beschriebene Stell- und Halteflächen vorgesehen.

5. Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit Trinkwasser, Strom und IT sowie die Entsorgung des Schmutzwassers erfolgt über die Infrastruktur der FMG. Die notwendigen Kapazitäten sind vorhanden. Eine Versorgung mit Flugbetriebsstoffen ist nicht erforderlich (vgl. Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026, S. 15 f.).

6. Entwässerung

Die Entwässerung des geplanten Vorhabens soll vollständig über die ortsnahe Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgen. Die Dimensionierung der Versickerungsanlagen erfolgt auf Grundlage des Arbeitsblatts DWA-A 138-1 für ein Niederschlagsereignis mit einer Wiederkehrzeit von 10 Jahren.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit für oberirdische Versickerungseinrichtungen wird die Dachfläche des Hauptgebäudes (Gesamtfläche 4.617 m²) als extensiv begrüntes Retentionsdach ausgebildet. Dieses ermöglicht die Rückhaltung und gedrosselte Ableitung des Regenwassers, wodurch Abflussspitzen deutlich reduziert werden. Das zurückgehaltene Niederschlagswasser wird zeitverzögert über unterirdische Füllkörperrigolen versickert. Auch die Vordächer (Gesamtfläche 252 m²) sowie die Solarüberdachungen der PKW-Stellplätze (Gesamtfläche ca. 1.807 m²) auf der West- und Ostseite des Gebäudes werden über unterirdische Füllkörperrigolen entwässert. Die Sohlfläche der vorgesehenen Füllkörperrigolen (Blockrigole 1 – 3) beträgt insgesamt ca. 244 m². Die ca. 5.360 m² asphaltierten Verkehrsflächen entwässern in angrenzende, mit bewachsenem Oberboden ausgeführte Versickerungsmulden (Mulde 1 – 4). Die mittlere Versickerungsfläche dieser Mulden beträgt insgesamt ca. 470 m². Eine Gefahr der Vernässung der Versickerungsmulden ist aufgrund des erforderlichen Grundwasserflurabstandes und

der geringen Entleerungszeiten < 4 Stunden unter Zugrundelegung eines 10-jährlichen Bemessungsniederschlags nicht gegeben.

Gemäß dem Bewertungsverfahren nach DWA-A 138-1 ist für die Dachflächen aufgrund der geringen stofflichen Belastung des Niederschlagswassers keine Vorbehandlung erforderlich. Die vorgesehenen Dachdichtungsbahnen enthalten keine Chemikalien auf Basis von Mecoprop [Methylchlorphenoxypropionsäure]. Für das von den Verkehrsflächen abfließende Niederschlagswasser wird die erforderliche Reinigungswirkung durch die Versickerung über eine mindestens 20 cm starke, bewachsene Oberbodenzone sichergestellt.

Der mittlere Höchstgrundwasserstand [MHGW] im Bereich des Baufelds liegt bei ca. 446,50 m üNNH [Betrachtungszeitraum 2012–2023]. Der erforderliche Grundwasserflurabstand von mindestens 1,0 m zwischen Sohlhöhe der Versickerungseinrichtungen und MHGW wird bei den oberirdischen Versickerungsmulden eingehalten. Bei den unterirdischen Füllkörperrigolen wird dieser Mindestabstand unterschritten. Angesichts der geringen stofflichen Belastung des Dachflächenabflusses ist die Reduzierung des geforderten Grundwasserflurabstands von 1,0 m auf 0,5 m fachlich vertretbar. Zusätzlich wird zur weiteren Absicherung der technischen Funktionsfähigkeit und zur Minimierung potenzieller Stoffeinträge in das Grundwasser jeweils ein Absetzschacht vor den Rigolen angeordnet.

Einzelheiten zur Berechnung und Bewertung der Versickerungsanlagen können dem als Anlage zu der mit diesem Antrag nachrichtlich vorgelegten Vorhabenbeschreibung beigefügten „Entwässerungskonzept“ der Flughafen München GmbH aus Januar 2026 entnommen werden.

7. Bauphase und Baulogistik

Der Baubeginn soll spätestens im März 2027 erfolgen; die Inbetriebnahme im September 2028.

Die bauliche Anlage soll in der Bauweise überwiegend auf Fertigteilen basieren [Köcherfundamente, Stützen, Wände, Decken, Fassadenelemente]. Das geplante Gebäude wird nicht unterkellert, so dass lediglich Bauaushub zur Herstellung der Grundfläche und der Fundamente anfällt. Abrissarbeiten sind aufgrund des unbebauten Grundstücks nicht erforderlich. Eine Bauwasserhaltung ist derzeit nicht geplant.

Während der Bauzeit ist mit einem kontinuierlichen Einsatz von Pkw und Kleintransportern zu rechnen – sowohl für Materialtransporte in kleinen Mengen als auch für den Personentransport (Handwerker, Fachpersonal). Zum Einsatz kommen bedarfsweise auch Lkw mit Sattelkipper sowie Großgeräte wie beispielsweise Dozer, Radlader oder Walzen.

Nähere Informationen, insbesondere auch zu der geplanten Baustellenlogistik sind der mit diesem Antrag nachrichtlich vorgelegten Vorhabenbeschreibung vom 16.01.2026 [dort S. 21 ff.] zu entnehmen.

III. Das Planfeststellungsverfahren

1. *Luftrechtliche Fachplanung – Anwendbarkeit des §§ 8 ff. LuftVG*

Die FMG beantragt eine Änderung der Planfeststellung für den Verkehrsflughafen München. Nach § 8 Abs. 1 S. 1 LuftVG dürfen bestehende Flughäfen nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist. Gemäß § 8 Abs. 4 LuftVG können dabei auch betriebliche Regelungen sowie die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände Gegenstand der Planfeststellung sein.

Das Vorhaben unterliegt dem Anwendungsbereich der §§ 8 ff. LuftVG. Es handelt sich um die Errichtung und dem Betrieb einer Passagierabfertigungsanlage. Das Vorhaben ist eine bedarfsgerechte Ergänzung der bestehenden Passagierabfertigungsanlagen des Verkehrsflughafens München. Die Integration der Anlage in die Gesamtplanung des Flughafens und der Gesamtbetrachtung einschließlich aller Folgemaßnahmen entspricht der originären Zweckbestimmung des Luftverkehrsgesetzes und dessen verfahrensrechtlichen Zulassungsinstrumenten.

Neben den bauplanungsrechtlichen Festsetzungen sind aufgrund der Konzentrationswirkung des § 9 Abs. 1 LuftVG insbesondere die wasserwirtschaftlichen Folgemaßnahmen und die naturschutzrechtlichen sowie arten- und gebietsschutzrechtlichen Eingriffsregelungen Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Nicht Gegenstand des Verfahrens sind u.a. die Entscheidungen der Bauaufsichtsbehörden für ggf. nach Maßgabe der BayBO erforderliche Genehmigungen, § 9 Abs. 1 S. 3 LuftVG.

2. *Grunderwerbsplan*

Durch das Vorhaben werden Grundstücksflächen in einem Umfang von ca. 18.569 m² in den luftrechtlich gewidmeten Bereich des Verkehrsflughafens München einbezogen (vgl. bereits unter Ziffer B. II. 1. b) dd)). Entsprechend wird eine Tektur des Plans C 1-03b (Grunderwerbsplan) beantragt. Die Erweiterungsfläche ist Bestandteil des Umgriffs des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ der Stadt Freising vom 16.11.1999. Grundstückseigentümer der Erweiterungsfläche ist die FMG.

3. *Bauplanungsrechtliche Festsetzungen - Plan der baulichen Anlagen*

Mit der zur Planfeststellung nachgesuchten Tektur des Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung (Plan I-02c) wird ferner die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens nach § 8 Abs. 4 S. 1 LuftVG festgestellt und das planfestgestellte städtebauliche und grünordnerische Konzept des Verkehrsflughafens München fortgeschrieben. Diese Fortschreibung knüpft bei Art und Maß der baulichen Nutzung an den bestehenden Plan I-02c für den Verkehrsflughafen München an. Die geplante Hochbaufläche soll mit der Nutzungsart „PA“ (Passagierabfertigungsanlagen) ausgewiesen werden.

Das Maß der baulichen Nutzung ist entsprechend der Systematik des Plans I-02c bestimmt durch das Baufeld, die Baumasse und die Bauhöhe. Diese Parameter sind für das Änderungsvorhaben bemessen mit einer Baumasse von insgesamt 0,04 Mio. m³ sowie einer zulässigen Bauhöhe von 13 m über 448,70 üNN. Das gewährleistet einen fließenden Übergang von der Vorhabenfläche zum baulichen Bestand, der südlich und westlich angrenzt. Entsprechend fügt sich das Vorhaben in die festgelegte städtebauliche Ordnung und Strukturierung im nördlichen Bebauungsband ein, wie sie durch den 78. ÄPG, den 112. ÄPFB sowie den 128. ÄPG festgesetzt worden ist.

Die Bepflanzung und das Grünordnungskonzept sind im Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung als Pflanzgebote (Doppelbaumreihe) festgesetzt.

4. *Landschaftspflegerischer Begleitplan*

Das Vorhaben bewirkt einen kompensationspflichtigen Eingriff in Natur und Landschaft, § 14 Abs. 1 BNatSchG (vgl. Grünplan GmbH, Landschaftspflegerischer Begleitplan gemäß § 17 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG vom 16.01.2026; nachfolgend „LBP“). Der LBP enthält die für die Eingriffsbewertung erforderlichen Angaben zu Ort, Art und zeitlichem Ablauf des Eingriffs sowie zu den vorgesehenen Maßnahmen

zur Vermeidung, zur Minimierung und zum Ersatz der vorhabenbedingten Beeinträchtigung. Der LBP bewertet schutzgutbezogen die bau-, anlage- und betriebsbedingten Projektwirkungen, ermittelt den Kompensationsbedarf und legt Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen i.S.d. § 15 BNatSchG fest [vgl. Erläuterungsbericht zum LBP der Grünplan GmbH vom 16.01.2026 nebst Anlagen]. Die nach Maßgabe der Bayerischen Kompensationsverordnung [BayKompV] ermittelte und erforderliche Ersatzmaßnahme mit der Maßnahmennummer J-781-E-1CEF [welche zugleich auch als funktionssichernde Maßnahme für das Rebhuhn im Rahmen des artenschutzfachlichen Ausgleichs herangezogen wird,] wird auf einer Fläche im Landkreis Freising, Gemeinde Hallbergmoos, Gemarkung Hallbergmoos, Flurnummer 5155 durchgeführt. Die vorgesehene Fläche befindet sich im Eigentum der FMG und ist somit rechtlich gesichert.

Über die Festsetzungen des landschaftspflegerischen Begleitplans hinaus sind die festgesetzten Pflanzgebote des Plans der baulichen Anlagen und Grünordnung [I-02c] zur Eingrünung des Vorhabengebiets durch Baumalleen zu beachten.

5. *Wasserrecht und wasserwirtschaftliche Maßnahmen*

Für die Versickerung des von den Dach- und Verkehrsflächen abfließenden Niederschlagswassers ist eine gehobene wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1 Alt. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 Abs. 1 Alt. 1 und 15 WHG erforderlich. Die Einzugsflächen der Versickerungsanlagen belaufen sich auf mehr als 1.000 m² und erfüllen somit nicht die Voraussetzungen der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung.

Die Voraussetzungen, unter denen für das Einleiten von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser in den Untergrund bzw. das Grundwasser i.S.d. Gewässerbenutzungsstatbestandes nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine entsprechende gehobene Erlaubnis gem. §§ 8 Abs. 1 Abs. 1, 10 Abs. 1 Alt. 1, 15 WHG und 57 WHG erteilt werden kann, liegen vor. Insbesondere besteht das öffentliche Interesse an der Erteilung der gehobenen Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 Alt. 1 WHG, da die wasserwirtschaftliche Zielvorstellung der dezentralen und ortsnahe Versickerung über den Oberboden i.S.d. § 55 Abs. 2 WHG bei dem antragsgegenständlichen Vorhaben durch die Herstellung von Rigolen und Mulden berücksichtigt wird. Die Dimensionierung der Versickerungsanlagen erfolgt auf Grundlage des Arbeitsblatts DWA-A 138-1 für ein Niederschlagsereignis mit einer Wiederkehrzeit von 10 Jahren. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG – insbesondere mit Blick auf schädliche Gewässeränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder

den wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder ausgleichbar sind (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i.V.m. § 3 Nr. 10 WHG) – liegen i.Ü. nicht vor.

Auf das mit diesem Antrag nachrichtlich vorgelegte Entwässerungskonzept der Flughafen München GmbH vom Januar 2026 wird verwiesen und Bezug genommen.

6. *Planrechtfertigung*

Nach den vorstehenden Erwägungen und Erläuterungen ist das Vorhaben gerechtfertigt. Die Änderungsplanfeststellung ist – gemessen an der Zielsetzung des zugrundeliegenden LuftVG – vernünftigerweise geboten. Das Vorhaben erweitert die Passagierabfertigungsanlagen des Verkehrsflughafens München, damit der Abfertigungsbedarf, der sich aus der Beförderung der ausreisepflichtigen Personen ergibt, ohne Einschränkung der Funktionsfähigkeit der Passagierabfertigung und der übrigen flugbetrieblichen Einrichtungen, befriedigt werden kann. **Dazu wird eine leistungsfähige Infrastruktur geschaffen, die den besonderen Anforderungen dieser Gruppe von Reisenden Rechnung trägt. Wie unter Ziff. B. I. dargestellt, ist auch Voraussetzung, dass die Ausreisepflicht dauerhaft strukturiert, effizient und angemessen durchgesetzt werden kann. Hierfür reichen die bestehenden Einrichtungen der Passagierabfertigung des Verkehrsflughafens München nicht aus.**

IV. *Auswirkungsbetrachtung*

Die FMG hat die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf öffentliche und private Belange auf der Grundlage der unter Ziff. A. III. dieses Antrags aufgezählten und mit diesem Antrag vorgelegten Fachgutachten und gutachtlichen Stellungnahmen bzw. Bewertungen umfassend ermitteln und bewerten lassen.

1. *Städtebauliche Belange sowie Belange der Raumordnung*

Das Vorhaben führt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung von städtebaulichen oder raumordnerischen Belangen.

a) Funktionslosigkeit des B-Plans Nr. 88 bezogen auf die Vorhabenfläche

Die Festsetzungen des B-Plans Nr. 88 stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Sie sind funktionslos und daher nicht erforderlich i.S.d. § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB. Die tat-

sächliche Nutzung auf den vorliegend gegenständlichen Flächen im Geltungsbe-
reich des B-Plans Nr. 88 widerspricht der bauleitplanerisch festgesetzten zulässigen Art der baulichen Nutzung.

Ausweislich der Festsetzungen des B-Plans Nr. 88 ist die Vorhabenfläche als „Fläche für die Landwirtschaft“ [Ziff. A. 2. a) der Satzung] sowie teilweise als „Grünfläche“ [Ziff. A. 4. b) mitsamt Fuß- und Radweg i.S.d. Ziff. A. 6. c) der Satzung] festgesetzt. Die mit dem B-Plan Nr. 88 verfolgten Ziele der Festsetzungen sind ausweislich der Begründung zum B-Plan Nr. 88 die Sicherung großräumiger Freiräume, der Schutz naturnaher Landschaftsteile, die Verbesserung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und Eigenart des Landschaftsbilds sowie die Verhinderung von Bodenerosionen.

Dies steht im Widerspruch zu der tatsächlichen Flächennutzung auf dem fraglichen Gebiet. U.a. die Flächen, die jetzt Gegenstand der Errichtung des BPOL Sonderbaus MUC sind, sind bereits seit 2002 mit einer nach dem BImSchG genehmigungsbedürftigen und genehmigten Nutzung belegt. Mit immissionsschutzrechtlicher Genehmigung des Landratsamtes Freising vom 08.08.2002 wurde die Motorcross-Anlage des Vereins Freisinger Bär e.V. zugelassen und wird seitdem betrieben.

Durch den Betrieb der genehmigungsbedürftigen Motorcross-Anlage kann insbesondere die mit der Bauleitplanung beabsichtigte Sicherung eines großräumigen Freiraums, des Schutzes naturnaher Landschaftsteile, der Verbesserung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts sowie der Eigenart des Landschaftsbildes und die Verhinderung von Bodenerosionen – nicht erreicht werden. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die derzeitige Nutzung die genannte Zielerreichung beeinträchtigt. Daneben entspricht der Betrieb einer immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlage auch nicht der zulässigen Art der im B-Plan Nr. 88 konkret festgesetzten Nutzung der gegenständlichen Fläche für Landwirtschaft bzw. als Grünfläche. Da die Stadt Freising in dem Genehmigungsverfahren der Motocross-Anlage beteiligt worden sein dürfte, ist davon auszugehen, dass sie ihr Einvernehmen dazu erteilt hat. Jedenfalls hat sie in den vergangenen zwanzig Jahren die Nutzung nicht beanstandet.

Gemessen an den vorstehenden Feststellungen ist in der rechtlichen Konsequenz davon auszugehen, dass der B-Plan Nr. 88 als nicht erforderlich, weil funktionslos einzuordnen ist, § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB. Ein Bebauungsplan, der Flächen für land- und forstwirtschaftliche Nutzung nicht im Interesse einer Förderung der Land- und

Forstwirtschaft festsetzt, [sondern beispielsweise ggf. deshalb, weil der Bebauungsplan damit eine weitergehende Bebauung verhindert oder ein Bauverbot durchsetzen will] ist mangels Erforderlichkeit i.S.d. § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB nichtig [vgl. etwa BVerwG, U. v. 14.07.1972 – IV C 8.70 – BeckRS 1972, 30439535, Rn. 25 ff.].

b) Verstoß gegen Anpassungspflicht gemäß § 1 Abs. 4 BauGB

Ungeachtet der vorstehenden Erwägungen missachtet der B-Plan Nr. 88 die Anpassungspflicht von Bauleitplänen an die Ziele der Raumordnung gemäß § 1 Abs. 4 BauGB. Die Vorhabenfläche liegt in einem Vorranggebiet i.S.d. Art. 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 Bayerisches Landesplanungsgesetz [BayLplG], das für bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen – hier konkret die Flughafenentwicklung – vorgesehen ist und andere raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausschließt, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind.

Die Ziele der Raumordnung sind [u.a.] im Landesentwicklungsprogramm Bayern [„LEP“; vgl. Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern [LEP] v. 22.08.2013 (GVBl. S. 550, BayRS 230-1-5-W), zuletzt geändert durch Verordnung v. 16.05.2023 (GVBl. S. 213)] – einem Raumordnungsplan gemäß Art. 2 Nr. 7 i.V.m. Art. 19 BayLplG – festgelegt. Das LEP legt das Gebiet, in dem sich die Vorhabenfläche befindet, als „Vorranggebiet Flughafenentwicklung“ [vgl. Anhang 6 i.V.m. Ziff. 4.5.1 der Anlage 1 des LEP] fest und erklärt das antragsgegenständliche Vorhaben-gebiet damit zu einer „für die weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München erforderlichen Fläche“ [vgl. Ziff. 4.5.1 der Anlage 1 zum LEP]. Die Festlegung dieses Vorranggebiets i.S.d. Art. 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 BayLplG ist im LEP als Ziel der Raumordnung [„Z“] i.S.d. Art. 1 S. 1 LEP i.V.m. Art. 2 Nr. 2 BayLplG gekennzeichnet. Begründet wird diese Ausweisung des Vorranggebiets insbesondere mit der Notwendigkeit der dauerhaften Standortsicherung des Verkehrsflughafens München und der Sicherung seiner langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten [vgl. Ziff. 4.5.1 der Anlage 1 i.V.m. Anhang 6 zum LEP]. In diesem Gebiet sind damit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen. Unberührt davon bleibt die Zulässigkeit von Verkehrsprojekten zur Erschließung des Flughafens.

Als Ziele der Raumordnung gemäß Art. 2 S. 1 i.V.m. Art. 3 Abs. 1 S. 1 BayLplG sind die raumordnerischen Festlegungen des LEP eine verbindliche Vorgabe für nachgeordnete Planungsebenen und daher in der planerischen Abwägung zwingend zu

beachten. Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne explizit den Zielen der Raumordnung anzupassen [Anpassungspflicht]. Mithin kann ein Bauleitplan, der der Anpassungspflicht des § 1 Abs. 4 BauGB nicht entspricht, unwirksam sein. Gemeinden sind nach § 1 Abs. 4 BauGB verpflichtet, ihre kommunale Bauleitplanung an den Zielen der Raumordnung auszurichten und sind an diese strikt gebunden. Insoweit kann eine Gemeinde die Ziele der Raumordnung zwar je nach deren Aussageschärfe konkretisieren und ausgestalten, sich über sie aber nicht im Wege der Abwägung hinwegsetzen [BVerwG, B. v. 07.02.2005 – 4 BN 1/05 m.w.N.].

Gemessen an den vorstehend genannten Grundsätzen können die anderslautenden Festsetzungen des B-Plans Nr. 88 der Stadt Freising insoweit weder den Festlegungen des LEP („Vorranggebiet Flughafenentwicklung“) noch dem mit dem LEP im Einklang stehenden und zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhaben entgegengehalten werden.

Der B-Plan Nr. 88 ist nicht [mehr] mit den Zielen der Raumordnung vereinbar und insoweit unwirksam. Ausweislich der Begründung zum B-Plan Nr. 88 fußen die bauleitplanerischen Festsetzungen auf Grundsätzen und Zielen der Raumordnung, wie sie in den 1980er und 1990er Jahren Bestand hatten. Insoweit ergibt sich aus dem Kartenausschnitt Nr. 3 auf S. 10 der Begründung zum B-Plan Nr. 88, dass das antragsgegenständliche Gebiet gemäß dem Regionalplan München vom 06.05.1985 als „Landschaftliches Vorbehaltsgebiet“ ausgewiesen worden war. Die Festsetzungen auf diesem Gebiet sollten mithin insbesondere der Beschränkung von Bebauung auf lediglich Anlagen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit land- und forstwirtschaftlicher Nutzung stehen, der Erreichung bzw. Sicherung großräumiger Freiräume, dem Schutz naturnaher Landschaftsteile, der Verbesserung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts sowie der Eigenart des Landschaftsbilds und schließlich der Verhinderung von Bodenerosion dienen (vgl. Ziff. II, „Planungskonzept“, der Begründung zum B-Plan Nr. 88). Diese Ausführungen decken sich insoweit mit den Begründungen und Festsetzungen des B-Plans Nr. 88. Der B-Plan Nr. 88 orientiert sich mithin an einem veralteten und zwischenzeitlich überplanten Stand des Regionalplans mit anderen – veralteten – Zielsetzungen, die den heutigen Zielen der Raumordnung widersprechen.

c) Belange der kommunalen Bauleitplanung und Kollisionsregelung des § 38 BauGB

Ungeachtet der vorstehenden Erwägungen kann der B-Plan Nr. 88 der Stadt Freising der begehrten luftrechtlichen Planfeststellung auch nach den Kollisionsgrundsätzen gemäß § 38 BauGB nicht entgegengehalten werden, weil die Voraussetzungen des § 38 S. 1 BauGB einschlägig sind.

Gemäß § 38 S. 1 BauGB sind die §§ 29-37 BauGB nicht auf Planfeststellungsverfahren mit überörtlicher Bedeutung anzuwenden, wenn im Rahmen des Verfahrens die betreffende Gemeinde beteiligt wird und Belange der Raumordnung im Rahmen der Abwägung Berücksichtigung finden. § 38 BauGB bringt den gesetzgeberischen Willen zum Ausdruck, dass die Fachplanung im Kollisionsfall – sowie bei Vorliegen der weiteren gesetzlichen Voraussetzungen – privilegiert ist und gegenüber der kommunalen Bauleitplanung Vorrang genießt. Dieser gesetzgeberisch eingeräumte Vorrang der Fachplanung umfasst das gegenständliche Vorhaben in seiner gesamten räumlichen Reichweite. Die räumliche Abgrenzung darf so erfolgen, dass dort nach Größe, Struktur und Funktion des Fachplanungsvorhabens typischerweise anzutreffende Nutzungen untergebracht werden können (*Reidt*, in: *Battis/Krautzberger/Löhr*, 16. Aufl. 2025, BauGB § 38 Rn. 11 f.).

Wie bereits unter Ziff. B. III. 1] dargestellt, handelt es sich bei dem Vorhaben um ein **überörtlich bedeutsames Infrastrukturvorhaben** – namentlich der Erweiterung einer Flughafenanlage in Form einer Passagierabfertigungsanlage –, dessen Planung und Zulassung einem förmlichen Planfeststellungsverfahren nach dem einschlägigen Fachrecht – den §§ 8 ff. LuftVG i.V.m. §§ 72 ff. BayVwVfG – unterliegt. Das Planfeststellungsverfahren entfaltet Konzentrationswirkung und sieht eine umfassende Abwägung der berührten Belange vor, einschließlich der städtebaulichen Belange der betroffenen Gemeinde. Damit regelt die Fachplanung die planerische Zulässigkeit des Vorhabens abschließend.

Entgegenstehende Festsetzungen des B-Plans Nr. 88 werden durch die hiermit beantragte Planfeststellung überlagert und verlieren insoweit ihre Steuerungswirkung für das Vorhabengebiet. Der B-Plan Nr. 88 bleibt zwar formell bestehen, ist jedoch im Umfang der antragsgegenständlichen und fachplanerisch in Anspruch genommenen Flächen unbeachtlich.

Die gesetzgeberische Entscheidung der Privilegierung der überörtlich bedeutsamen Planfeststellung i.S.d. § 38 S. 1 BauGB stellt im Übrigen keinen unzulässigen Eingriff in das kommunale Selbstverwaltungsrecht i.S.d. Art. 28 Abs. 2 GG der Stadt Freising dar. Die gemeindliche Planungshoheit wird dadurch nicht aufgehoben, sondern auf das ihr vom Gesetz zugewiesene Maß begrenzt. Die Stadt Freising ist

im Rahmen der Fachplanung insbesondere über Beteiligungs- und Abwägungsrechte eingebunden; sie kann ihre städtebaulichen Belange in das hiermit beantragte Planfeststellungsverfahren einbringen.

d) Sonstige städtebauliche Belange

Weitere städtebauliche Belange werden durch das antragsgegenständliche Vorhaben insbesondere mit Blick auf § 38 S. 2 BauGB hinreichend berücksichtigt.

Das Vorhaben fügt sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche in die planerischen Vorgaben des nördlichen Bebauungsbands am Verkehrsflughafen München ein. Dem steht nicht entgegen, dass das Vorhaben auf einer Fläche unmittelbar nördlich der derzeit bestehenden Bebauungsstruktur geplant ist, weil die Bebauung trotzdem den Eindruck der Geschlossenheit erweckt. Das Vorhaben grenzt zum einen unmittelbar an die südlich davon bestehende Bebauung (u.a. Logistikzentrum, Bürogebäude und kombinierte Transit- und Abschiebehafeinrichtung des Freistaates Bayern) an und wirkt damit zusammengehörend. Zum anderen besteht auch bereits mit Blick auf die im Westen und Südwesten der Vorhabenfläche bestehenden Nutzungen und vorhandenen Bebauungen durch die Motorcross-Anlage des Freisinger Bär e.V., das BMW-Autoservice-Center sowie das Briefzentrum der Deutschen Post bzw. DHL mitsamt Einfriedungen, Stellplätzen und Neben- sowie Grünanlagen eine organische Siedlungsstruktur, die bereits ohne die Verwirklichung des antragsgegenständlichen Vorhabens durchaus einen zusammengehörenden Eindruck der Geschlossenheit – und damit kein besonderes Heraustreten der Bebauung aus der vorhandenen Struktur bzw. dem Bebauungsband als solches – erweckt.

Schließlich werden auch sonstige städtebauliche Belange – etwa die Ausstattung geeigneter Dachfläche mit Photovoltaikanlagen i.S.d. Art. 44a BayBO oder die sachgerechte Erschließung und Anbindung des Vorhabens an bestehende Infrastruktur – in hinreichender Weise berücksichtigt.

2. *Umweltverträglichkeit*

Mit diesem Antrag wird höchst vorsorglich die Unterlage „Angaben über die Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 16 UVPG – UVP-Bericht –“ (nachfolgend „UVP-Bericht“) der Grünplan GmbH vom 22.01.2026 nachrichtlich vorgelegt.

Der UVP-Bericht ermittelt und beschreibt im Einklang mit den Vorgaben des § 16 UVPG i.V.m. Anlage 4 zum UVPG den derzeitigen status quo der Umwelt und ihrer

Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens sowie die Merkmale des Vorhabens und des Standorts und ferner die geplanten Vermeidungs-, Minimierungs-, und Kompensationsmaßnahmen. Die anschließende Bewertung der Auswirkungen bezieht gemäß § 11 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 UVPG auch diejenigen Umweltauswirkungen mit ein, die durch planfeststellungsrechtlich relevante Änderungen des Verkehrsflughafens München durch luftrechtliche Entscheidungen der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern seit der letzten für den Verkehrsflughafen München durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Verwaltungsverfahrens zum 132. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 25.10.2018 ergangen sind [kumulierende Vorhaben zur Prüfung von Summationswirkungen; vgl. Anlage 1 zum mit diesem Antrag nachrichtlich vorgelegten UVP-Bericht].

Ausweislich des Ergebnisses der gutachtlichen Bewertung des UVP-Berichts sind unter Beachtung der bereits vorstehend genannten Maßnahmen im Rahmen des LBP keine nachteiligen Umweltauswirkungen i.S.d. § 2 Abs. 2 UVPG auf die relevanten Schutzgüter i.S.d. § 2 Abs. 1 UVPG durch das antragsgegenständliche Vorhaben zu erwarten [vgl. zusammenfassend S. 51 des mit diesem Antrag nachrichtlich vorgelegten UVP-Berichts].

Einen Überblick über die wesentlichen Ergebnisse der gutachtlichen Bewertung gibt die nachfolgende Tabelle:

Schutzgut gemäß § 2 Abs. 1 UVPG	Ermittelte Auswirkungen	Fundstelle UVP-Bericht
„Mensch“ insb. „menschliche Gesundheit“	Keine bis allenfalls sehr gering	Ziff. 6.2.1
„Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt“	Gering	Ziff. 6.2.2
„Fläche“	Sehr gering	Ziff. 6.2.3.
„Boden“	Keine	Ziff. 6.2.4
„Oberflächenwasser“	Keine	Ziff. 6.2.5
„Grundwasser“	Keine	Ziff. 6.2.5
„Lufthygiene“	Keine bis allenfalls sehr gering	Ziff. 6.2.6
„Lokales Klima“	Keine	Ziff. 6.2.7
„Globales Klima“	Gering	Ziff. 6.2.8

„Landschaft und landschaftsbezogene Erholung“	Sehr gering	Ziff. 6.2.9
„Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“	Keine	Ziff. 6.2.10
„Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern“	Ausgeschlossen	Ziff. 6.3

3. *Naturschutz und Landschaftspflege*

Wie bereits unter Ziffer B. III. 4. dargestellt, stellt die Realisierung des Vorhabens einen kompensationsbedürftigen Eingriff in Natur und Landschaft i.S.d. §§ 14 ff. BNatSchG dar. Die vorhabenbedingte Erweiterung des nördlichen Bebauungsbandes um 1,85 ha und die Ausweisung der weiteren Baufläche in einem Umfang von 1,34 ha gehen mit einer Beanspruchung von 1,76 ha unbefestigter Grundflächen bei einer Versiegelung von 1,39 ha einher. Das führt zu einem Kompensationsbedarf von 104.497 Wertpunkten [vgl. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP der Grünplan GmbH vom 16.01.2025]. Die Maßnahme J-781-E-1_{CEF} [Herstellung von Extensivgrünland durch die Ansaat einer artenreichen Wiese auf einer ackerbaulich genutzten Teilfläche von 1,88 ha] führt zu 104.514 Wertpunkten gemäß Anlage 3.1. zur BayKompV und damit zu einer vollständigen Kompensation des Eingriffs [vgl. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP der Grünplan GmbH vom 16.01.2026].

Die Maßnahme J-781-E-1_{CEF} vermeidet außerdem den Eintritt des Zugriffsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu Lasten des Rebhuhns. Sie führt zur dauerhaften Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität i.S.d. § 44 Abs. 5 S. 2, 3 BNatSchG [vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag der PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH vom 23.01.2026]. Die Maßnahme J- 781-E-1_{CEF} ist gemäß § 8 Abs. 4 S. 2 BayKompV eine kombinierte Ersatzmaßnahme, die mehrere Schutzgüter auf einer Fläche kompensiert.

Darüber hinaus sind keine naturschutzrechtlich geschützten Biotope i.S.d. § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG betroffen.

4. *Arten- und Gebietsschutz*

Mit dem antragsgegenständlichen Vorhaben sind keine erheblichen negativen Auswirkungen auf Belange des Arten- und Gebietsschutzes zu besorgen. Insbesondere werden durch die Verwirklichung des antragsgegenständlichen Vorhabens keine

Tatbestände verwirklicht, die eine Abweichung oder Ausnahme von den Verboten nach § 34 Abs. 3 BNatSchG oder nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich machen.

a) Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung

Die FMG hat eine Natura2000-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 Hs. 2 BNatSchG durchführen lassen. Danach sind vorhabenbedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“ [7637-471] in seinem Schutzzweck oder der für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile zu erwarten (vgl. Unterlage „Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos“ der PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH, vom 23.01.2026).

Soweit sich die ca. 2,2 ha große Vorhabenfläche auf ca. 3.400 m² mit dem Vogelschutzgebiet überschneidet, ist dieser Bereich für Brachvogel, Feldlerche und Grauammer, die jeweils offene Landschaften bevorzugen, nicht geeignet. Durch die Überbauung gehen weder aktuelle Lebensräume verloren noch wird die Wiederherstellung von Lebensräumen für diese Arten verhindert. Der Bereich ist auch für Neuntöter, Wachtel, Wiesenschafstelze und Dorngrasmücke nicht geeignet. Die Tatsache, dass eine tatsächlich mögliche (Wieder-)Herstellung des Lebensraums durch die Bebauung der betroffenen Fläche mit einer Größe von lediglich 0,34 ha verhindert wird, ist im Vergleich zur Gesamtgröße des Vogelschutzgebiets [4.525 ha] zu vernachlässigen. Überdies ist auch eine Störung durch die Kulissenwirkung des Hochbaus für Brutplätze der gegenüber Kulissen empfindlichen Vogelarten auszuschließen, weil diese Brutplätze jeweils außerhalb der Reichweite der Kulissenwirkung durch das Gebäude bzw. die geplanten Gehölzpflanzungen liegen. Auch etwaige bauzeitliche und betriebsbedingte Störungen sind wegen der Entfernung der Brutplätze bzw. der geringen Störanfälligkeit der Arten nicht als erheblich einzustufen (vgl. PAN, „Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos“ vom 23.01.2026).

b) Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Vorhabenbedingt ist auch der Eintritt artenschutzrechtlicher Zugriffsverbote ausgeschlossen (PAN, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 23.01.2026). Insbesondere liegt kein Verstoß gegen das Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Rebhuhns gemäß § 44 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 BNatSchG vor.

Zwar hat eine Kartierung aus dem Jahr 2025 festgestellt, dass sich auf der Vorhabenfläche die Fortpflanzungsstätte eines Rebhuhnpaares und das nächstgelegene Brutvorkommen eines weiteren Rebhuhnpaares auf den Flughafenwiesen im Nordosten der Vorhabenfläche in ca. 110 m Entfernung befindet. Der Eintritt des Zerstörungsverbots zu Lasten des Rebhuhns kann trotzdem ausgeschlossen werden, weil die ökologische Funktion der vorhabenbedingt betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch die Maßnahme J-781-E-1_{CEF} im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3, S. 3 BNatSchG. Durch die in den als Anlage 5 bzw. Anlage 6 zum Erläuterungsbericht des LBP der Grünplan GmbH vom 16.01.2025 und zur Planfeststellung vorgelegten Unterlagen (Maßnahmenplan und Maßnahmenblatt) dargestellte vorgezogene Ausgleichsmaßnahme J-781-E-1_{CEF} wird eine funktionsgleiche Fortpflanzungs- und Ruhestätte für das Rebhuhn rechtzeitig vor Eintritt der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hergestellt. Dafür soll auf einer Fläche von ca. 1,88 ha durch Ansaat von Intensiv-Acker A11 und Entwicklung von möglichst artenreichem und schwachwüchsigem Extensivgrünland mit reicher Insektenfauna ein Habitat für bodenbrütende Vögel (Rebhuhn) mit offenen Bodenstellen mit Magensteinen und Möglichkeiten zum Sonnen- und Staubbaden sowie Gebüschgruppen als Deckung und Unterschlupf und jährlich wechselnden Brachstreifen in Wiesenflächen hergestellt werden (vgl. PAN, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 23.01.2026, Ziff. 3.2, S. 15 ff.; Grünplan GmbH, Erläuterungsbericht zum LBP vom 16.01.2026, Anlagen 5 und 6).

Die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind hinsichtlich Lage, Umfang und Habitatqualität geeignet, die artspezifischen Anforderungen des Rebhuhns zu erfüllen und die ökologische Funktion der betroffenen Ruhestätten ohne zeitliche Unterbrechung aufrechtzuerhalten. Dementsprechend wird die Maßnahme Nr. J-781-E-1_{CEF} bereits vor Baubeginn umgesetzt. Damit stehen dem Rebhuhn vor Beginn des relevanten Eingriffs durch die Realisierung des antragsgegenständlichen Vorhabens ein Ausgleichshabitat zur Verfügung und die kontinuierliche Nutzbarkeit geeigneter Fortpflanzungs- und Ruhestrukturen kann im räumlichen Zusammenhang gewährleistet werden.

Hinsichtlich aller anderen für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung relevanten Arten sind darüber hinaus bei Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen keine Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Vorschriften des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten. Es wird insoweit auf vorstehend zitierten artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vom 23.01.2026 sowie den Erläuterungsbericht zum LBP vom 16.01.2025 Bezug genommen.

5. *Schutzgut Boden*

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird ein Bodenschutzkonzept und ein Bodenmanagementplan zur Festlegung von Maßnahmen zur nachhaltigen Schonung des Bodens und zur Minimierung potenzieller Beeinträchtigungen während der Bau- und Betriebmaßnahmen erstellt. Dem Bodenmanagementplan werden relevante Angaben zu Volumen, Lagerung und Verwertung von Bauaushub zu entnehmen sein. Der Umgang mit Boden, insbesondere auch der hier zu erwartenden geogen mit Arsen belasteten Böden, erfolgt unter Beachtung der LfU-Publikation „Umgang mit Bodenmaterial“. Auch mit Blick auf den geringfügigen Oberbodenabtrag auf 0,13 ha zur Herstellung rohbodenreicher, lückiger Magerstandorte (K131-ST00BK) im Rahmen der Ersatzmaßnahme J-781-E-1CEF bleiben die Bodenfunktionen gemäß § 2 Abs. 1 BBodSchG gewahrt (Grünplan GmbH, Erläuterungsbericht zum LBP vom 16.01.2025, S. 30 f. sowie Anlagen 5 und 6).

6. *Schutzgut Wasser*

Die Errichtung und der Betrieb des antragsgegenständlichen Vorhabens haben keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberflächengewässer oder das Grundwasser. Oberflächengewässer sind auf dem Plangebiet nicht vorhanden. Zudem sind keine nachteiligen Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit zu erwarten. Die Bewirtschaftungsziele nach §§ 27 und 47 WHG können eingehalten werden. Insbesondere erfolgt die Entwässerung des Vorhabens – wie bereits unter Ziff. B. II. 6] dargelegt – vollständig über die ortsnahe Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit für oberirdische Versickerungseinrichtungen wird die Dachfläche des Hauptgebäudes als extensiv begrüntes Retentionsdach ausgebildet. Die geplanten Anlagen entsprechen den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Auf die mit diesem Antrag nachrichtlich vorgelegten Unterlagen zum Entwässerungskonzept der Flughafen München GmbH von Januar 2026 sowie zum UVP-Bericht der Grünplan GmbH vom 22.01.2026 [dort insb. Ziff. 6.2.5] wird Bezug genommen.

7. *Schutzgut Klima*

Vorhabenbedingt sind keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima zu erwarten. Nach den gutachterlichen Feststellungen sind mit dem Vorhaben mittlere jährliche THG-Emissionen von 853,6 t CO₂ eq/a [749 t für den Verkehr, 43,8 t für den Neubau des Gebäudes, 28,2 t für den Neubau der Verkehrswege] verbunden. Gemessen an den bundesweiten Minderungszielen sind das sehr geringe Werte [vgl. Fachbeitrag Globales Klima, Lohmeyer GmbH, S. 39-44; sowie Ziff.

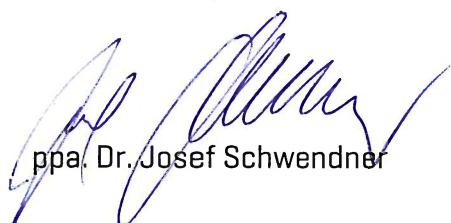
6.2.7 des UVP-Berichts der Grünplan GmbH vom 22.01.2026). Damit läuft das Vorhaben den Zielen und Zwecken des Bundes-Klimaschutzgesetzes [KSG] nicht zuwider [vgl. insb. § 1 S. 1, § 2, § 3 sowie § 13 KSG]. Ebenso wenig stehen dem Vorhaben die Ziele des Bayerischen Klimaschutzgesetzes entgegen, vgl. § Art. 2 BayKlimaG.

8. *Belange der Hindernisfreiheit sowie des Blendschutzes*

Belange des Bau- und Anlagenschutzes werden nach derzeitigem Planungs- und Kenntnisstand nicht berührt sein. Eine abschließende Beurteilung des Vorhabens nach §§ 12, 18a LuftVG erfolgt aufgrund von §§ 12 Abs. 2 S. 1, 18a Abs. 1 S. 2 LuftVG im Rahmen des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens. Diesem Antrag sind rein vorsorglich bereits Koordinateneckdaten nachrichtlich beigelegt.

Darüber hinaus wird im Rahmen der noch ausstehenden Ausführungsplanung darauf geachtet werden, dass die Planung und Errichtung des Vorhabens [v. a. hinsichtlich der auf den Dachflächen der Hochbauten geplanten Photovoltaik-Anlagen] keine beeinträchtigenden Blend- und Reflexionswirkungen nach sich ziehen. Es wird bei Bedarf ein entsprechendes Gutachten eingeholt werden.

Mit freundlichen Grüßen
Flughafen München GmbH



ppa. Dr. Josef Schwendner



i.V. Julia Förster