



Planfeststellungsverfahren

Erweiterung nördliches Bebauungsband / Neubau der
Bundespolizei „BPOL Sonderbau MUC“

Vorhabenbeschreibung

Bedarfsbegründung und Erläuterung

Flughafen München GmbH

München, den 16.01.2026



Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Bedarfsbegründung	3
1.2	Handlungserfordernisse	3
2	Standort	5
2.1	Lage des Vorhabens	5
2.2	Standortwahl	6
2.3	Fachplanungsrechtliche Situation	10
3	Beschreibung des Vorhabens	10
3.1	Allgemeine Angaben	10
3.2	Anforderungen an Grundstück und Gebäude	12
3.3	Nutzungskonzept	13
3.4	Erschließung	14
3.4.1	Verkehr und Stellplätze	14
3.4.2	Ver- und Entsorgung	15
3.4.3	Entwässerung	16
3.5	Grünordnung	18
3.6	Vorabmaßnahme Trassenverlegung	19
3.7	Bauphase: Baustelleneinrichtung, -logistik und -erschließung	21
3.7.1	Bauphase	21
3.7.2	Baustellenlogistik	21
3.7.3	Baustelleneinrichtung und -erschließung	23

1 Ausgangslage

1.1 Bedarfsbegründung

Im Bundesgebiet halten sich ca. 260.000 vollziehbar ausreisepflichtige Personen auf, davon entfallen auf den Freistaat Bayern ca. 33.000 Personen [Quelle: BPOL/Mai 2025]. Die Rückführung dieser Personen auf dem Luftweg erfolgt am Flughafen München durch die Bundespolizei (im Weiteren wie folgt abgekürzt: BPOL) über Einzel- und Sammelrückführungen.

Derzeit werden Einzelrückführungen (unbegleitet und/oder begleitet) von der BPOL in vorhandener Infrastruktur im Terminal 2 mit ca. 206 qm vollzogen. Diese ist nicht erweiterbar und entspricht nicht den gestiegenen qualitativen und quantitativen Standards in der Rückführung, um sämtliche Prozesse effizient und ordnungsgemäß abzuwickeln. Das bedeutet konkret, dass die defizitäre Infrastruktur einen erheblichen reglementierenden Faktor im Rückführungsprozess darstellt.

Sammelrückführungsmaßnahmen, als effektivste Form der Rückführung, können am Flughafen München durch die BPOL nur in Fremdinfrastruktur, in der Halle F, durchgeführt werden. Die Halle F ist allerdings originär für die Abfertigung von sicherheitsgefährdeten Flügen nach Israel bzw. für Sonderlagen am Flughafen München vorgesehen und kann nur bei Verfügbarkeit genutzt werden. Trotz der für die grundlegenden Funktionen ausreichend verfügbaren Fläche in Halle F, sind bei jeder Einsatzmaßnahme rückführungsspezifische Ertüchtigungen z. B. der Aufbau von Prozessstellen wie Gepäckoptimierung, Arztkabinen (Fit-to-travel), polizeiliche Durchsuchung, zusätzliche Separierungszonen, Bereiche zur Verpflegung der Rückzuführenden und notwendige Sichtschutzmaßnahmen, erforderlich. Zudem stehen keine Gewahrsams- und Familienräume zur Verfügung. Diese sind jedoch unbedingt erforderlich, um situationsbezogen angemessen auf die jeweiligen Rückzuführenden reagieren bzw. eingehen zu können.

1.2 Handlungserfordernisse

Die hohe Anzahl an vollziehbar ausreisepflichtigen Personen im Freistaat Bayern, die strukturierte administrative Aufteilung regional zuständiger Ausländerbehörden und zentraler Ausländerbehörden (Rückführung von Personen ohne Bleibeperspektive) in enger Abstimmung mit dem Landesamt für Asyl und Rückführung und das Vorhandensein der bundesweit meisten Abschiebehaftplätze führen dazu, dass eine stetig steigende Zahl an Rückführungsmaßnahmen am Flughafen München zu bewältigen ist. Im

Ergebnis sind durch die begrenzte infrastrukturelle Situation am Flughafen München Rückführungen allerdings nur eingeschränkt möglich.

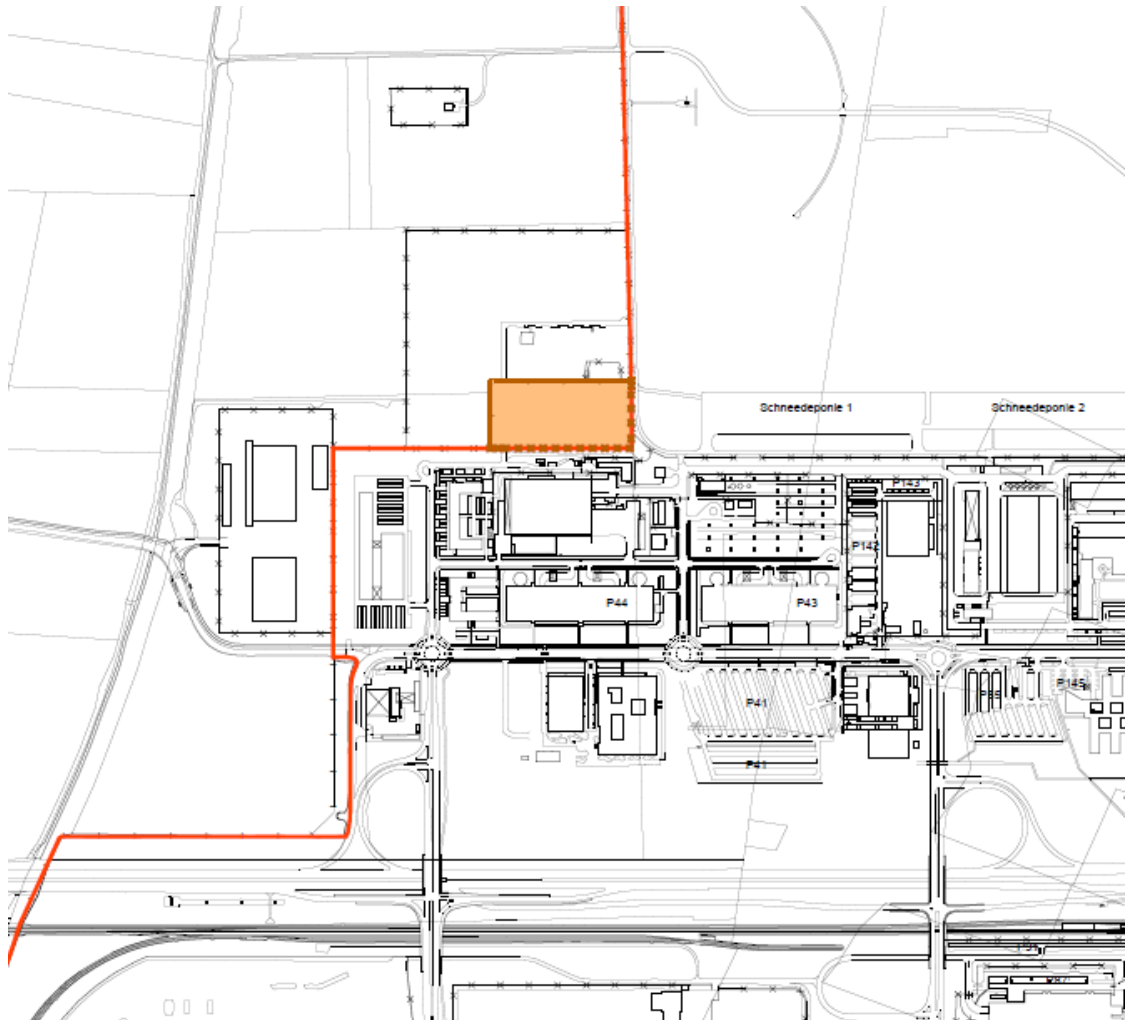
Die BPOL möchte deshalb einen Sonderbau zum Zweck der Rückführung vollziehbar ausreisepflichtiger Personen am Standort des Flughafens München betreiben. Im Auftrag der BPOL hat deshalb die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (im Weiteren wie folgt abgekürzt: BImA) bei der Flughafen München GmbH (im Weiteren wie folgt abgekürzt: FMG) angefragt, ob ein geeigneter Standort vorhanden und die FMG bereit ist, ein Gebäude nach den Vorstellungen der BPOL zu planen, zu errichten und es anschließend der BImA dauerhaft zu vermieten. Die Nutzung des Gebäudes soll ausschließlich durch die BPOL erfolgen. Der geplante BPOL Sonderbau MUC ermöglicht parallel die Abfertigung von Einzelmaßnahmen (per Linienflügen) und Sammelrückführungsmaßnahmen, was momentan nicht simultan möglich ist.

Da im bestehenden Immobilienangebot der FMG keine geeigneten Bestandsflächen dieser Größenordnung und mit den vorgegebenen Nutzungsanforderungen verfügbar sind, wird ein Neubau erforderlich. Mit Errichtung des Sonderbaus werden zudem infrastrukturelle Begrenzungen bzw. Abhängigkeiten von Fremdinfrastrukturen nicht mehr bestehen.

Der BPOL Sonderbau MUC soll zeitnah errichtet werden, damit ein wesentlicher Bestandteil einer **wirksamen Migrationspolitik** erzielt werden kann.

2 Standort

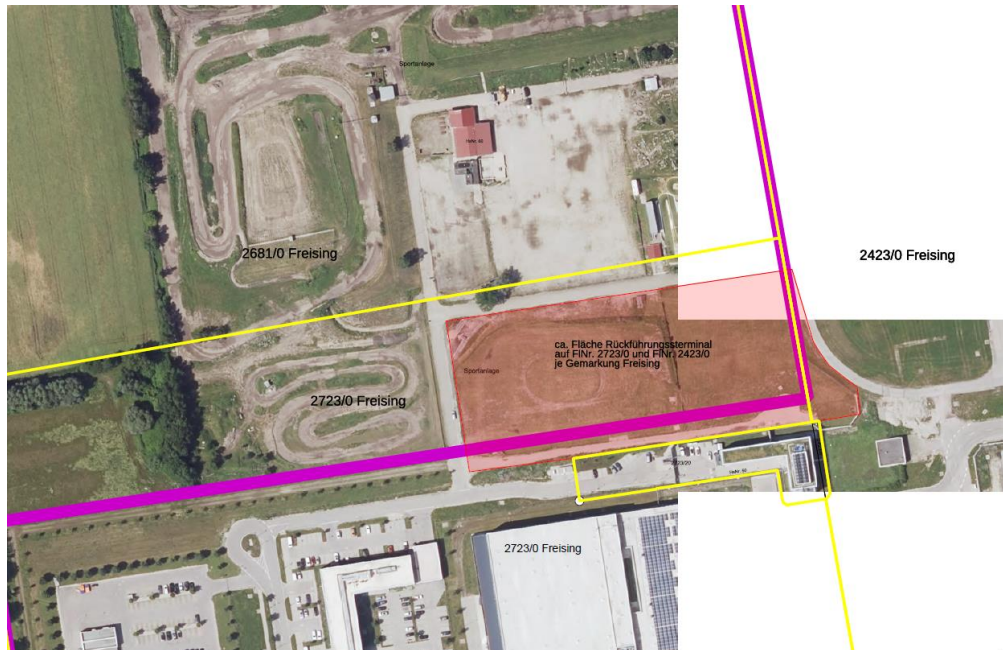
2.1 Lage des Vorhabens



Grafik 1: Tektur zu Plan C1-03b [Quelle: FMG]

Das Vorhaben soll auf einer unbebauten und bislang noch nicht erschlossenen, nordwestlich an das aktuell planfestgestellte Flughafengelände angrenzenden Fläche errichtet werden. Nördlich sowie westlich vom Standort für den BPOL Sonderbau MUC liegt der Offroadpark des MSC Freisinger Bär e.V. Südlich befindet sich die bestehende Kombinierte Transit- und Abschiebehafeeinrichtung des Freistaats Bayern und östlich grenzt das Grundstück an den Sicherheitsbereich des Flughafens an. Dadurch ist auch der von der BPOL geforderte direkte Zugang zum Sicherheitsbereich des Flughafens sichergestellt.

Die für den BPOL Sonderbau MUC überplante Vorhabenfläche beträgt insgesamt ca. 22.345 m². Davon werden ca. 16.100 m² als Baufeldfläche genutzt [vgl. rot dargestellte Fläche in Grafik 2].



Grafik 2: Flurstücke 2723/0 und 2423/0 je Gemarkung Freising, Baufeldfläche rot dargestellt.

2.2 Standortwahl

Externe Anforderungen der BImA/BPOL an das Grundstück und dessen Lage

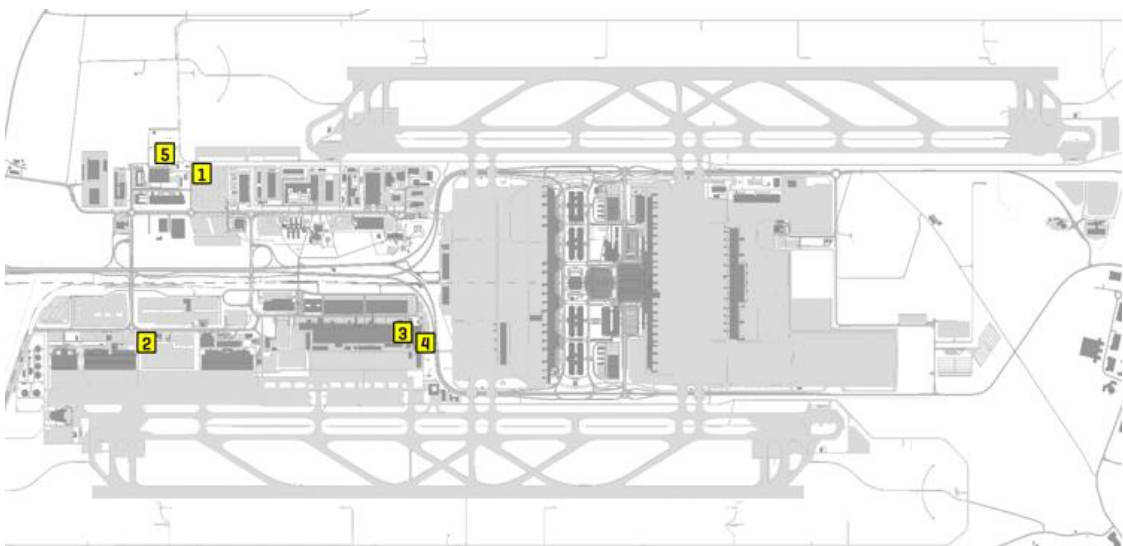
Für die BImA bzw. die BPOL sind folgende Anforderungen an das Grundstück bzw. dessen Lage zwingend erforderlich:

- Verortung des Grundstücks direkt an der Schnittstelle zwischen öffentlichem Bereich und nicht-öffentlichem Bereich [Sicherheitsbereich nach § 8 LuftSiG]
- Zutritt zum Sicherheitsbereich und direkte Anbindung an Vorfeld/luftseitige Betriebsstraßen sind ebenfalls zwingend notwendig, um Zuführkräfte und Personenbegleiter Luft nicht erneut einer luft-sicherheitsrechtlichen Kontrolle zu unterziehen
- Räumliche Nähe zur kombinierten Transit- und Abschiebehafeinrichtung zur Ausnutzung von Synergieeffekten insbesondere durch kurze und direkte Wege für die Zuführung der Rückzuführenden

- Eingeschränkte Einflussmöglichkeiten Externer durch bspw. eigene Zufahrtswege getrennt von Passagierströmen für eine reduzierte Öffentlichkeitswirksamkeit und Minimierung des Gefahrenpotentials für mögliche Störaktionen bzw. Fluchtmöglichkeiten
- Genügend Fläche für ausreichend gebäudenah Abstellflächen, um die für die Fahrten benötigten Einsatzfahrzeuge gebäudenah verorten zu können werden. Hierfür werden Parkflächen vor und hinter dem Gebäude benötigt.

Interne Anforderungen der FMG an die Verortung der Einrichtung auf dem Flughafenareal

Grafik 3 zeigt fünf potenzielle Standorte, die einem internen Bewertungsprozess unterzogen wurden. Im Rahmen dessen wurden die folgenden Kategorien definiert, die pro Standort evaluiert wurden: Strategie, Flächen & Lage, Erschließung, Bau, Verkehr & Mobilität, Sonderkriterien AirSite, Sonderkriterien Nachhaltigkeit und Umwelt. Neben den oben genannten prozessbedingten dringend notwendigen Kriterien der BPOL berücksichtigen diese Kategorien auch FMG-interne betriebs- und flächenstrategische Belange und Bedingungen.



Grafik 3: potenzielle Standorte für den BPOL Sonderbau MUC

Evaluierung und Vorauswahl potenzieller Standorte

Der Standort 2 erhält vor allem aufgrund der zahlreichen Nutzungskonkurrenzen [dringend benötigte 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] auf der Fläche eine deutlich schlechtere Bewertung und ist vor allem nicht direkt an den Sicherheitsbereich angrenzend. Die Standorte 3 und 4 wurden ausgeschlossen, da die Flächenanforderung an diesen Standorten nicht umgesetzt werden kann.

Aufgrund der hohen Gesamtbewertung und der konstant hohen Bewertungen je Kategorie wurden somit die Standorte 1 sowie 5 näher in Betracht gezogen. Beide Standorte genügen den flächenmäßigen sowie den externen Anforderungen. Ein wesentlicher Unterschied zwischen Standort 1 und Standort 5 ist, dass der Standort 5 gegenwärtig außerhalb der planfestgestellten Flughafengrenze liegt.

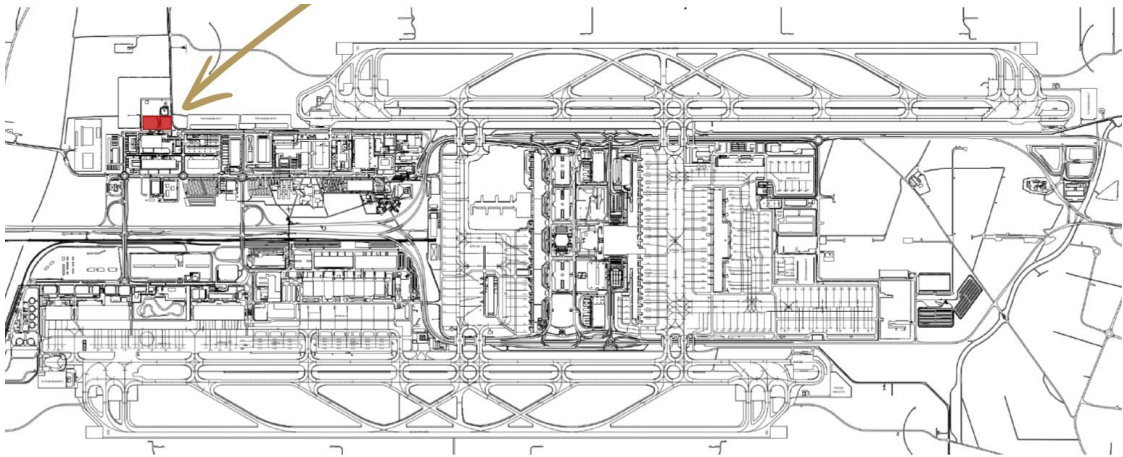
Begründung für gewählten Standort 5 außerhalb der Planfeststellungsgrenze

Nach intensiver und nochmals aktualisierter FMG-interner Prüfung und Abstimmung mit der BlmA und der BPOL fiel die Entscheidung unter Gesamtabwägung aller maßgeblichen Punkte schlussendlich auf Standort 5. Der für die Umsetzung gewählte Standort 5 liegt derzeit außerhalb des planfestgestellten Gebietes des Verkehrsflughafens München, aber innerhalb des landesplanerisch festgesetzten Vorranggebiets für die Flughafenerweiterung. Standort 1 ist zwar innerhalb der planfestgestellten Flughafengrenzen gelegen, ist aber unter Berücksichtigung der FMG-internen Kriterien, insbesondere mit Blick auf flugbetriebsspezifische Belange, für die Errichtung des BPOL Sonderbau MUC nicht in gleicher Weise geeignet wie Standort 5. Dies begründet sich wie folgt:

- Standort 1 befindet sich unmittelbar im Norden und Osten unmittelbar angrenzend an Einsatzzentralen, Abstellflächen, Wartungs- und Lagereinrichtungen des öffentlichen und nicht-öffentlichen Winterdienstes. Dieser Standort ist nur deshalb in Betracht gezogen worden, die BPOL in der anfänglichen Entwurfsplanung ursprünglich einen deutlich geringeren Flächenbedarf angemeldet hat. Nach derzeitigem Planungsstand ist das Vorhaben nach seiner Dimensionierung zu groß, um auf dem Standort 1 verwirklicht zu werden.
- Teile der Baufläche [ca. 12.000 m²] werden bereits heute für den öffentlichen und nicht öffentlichen Winterdienst inkl. Aufenthaltsgebäude, Salzlager und Abstellfläche für Räumfahrzeuge genutzt. Diese müssten an anderer Stelle neu errichtet werden [hohe Kosten für Ersatzbaumaßnahmen].

- Die Winterdienstflächen sind bereits heute schon in Teilen unterdimensioniert. Bedingt durch Ausbaumaßnahmen auf Land- und Luftseite [z. B. Vorfelderweiterung im Osten, LabCampus etc.] steigt der Bedarf nach Winterdienstflächen weiter.
- Ein Großteil der Winterdienstfahrzeuge steht ungeschützt vor der Witterung im Freien. Um die notwendige kurzfristige Verfügbarkeit dieser Fahrzeuge [Eisfreiheit] zu gewährleisten, die geforderten Einsatzzeiten und damit den reibungslosen Flugbetrieb sicherzustellen, sind entsprechende Unterstellmöglichkeiten zu schaffen. Eine Anordnung der neuen Fahrzeughalle für Winterdienstfahrzeuge muss in der Nähe der heutigen Halle und Einsatzzentrale erfolgen, um die vorhandene Infrastruktur mitzunutzen. Wie die anderen Hallen benötigt diese ebenfalls direkten Zugang zu den Flugbetriebsflächen. Es ist vorgesehen analog zur heutigen Gerätehalle dort zusätzlich mindestens eine weitere Winterdiensthalle von ca. 9.000 – 11.000 m² zu errichten.
- Unmittelbar nördlich des besagten Standortes befinden sich die Aufstellflächen des nicht öffentlichen Winterdienstes. Für die operativen Abläufe ist es zwingend notwendig, dass ein störungsfreier Winterdiensteinsatz möglich ist. Ebenso müssen die luftseitigen Beförderungen der Rückzuführenden von der BPOL sichergestellt werden. Es muss vermieden werden, dass sich Winterdienst und BPOL unmittelbar dieselben luftseitigen Flächen teilen müssen.
- Standort 1 wird außerdem über die Nordallee angebunden, der Verkehr wird an den LabCampus-Gebäuden und Parkhäusern, mit der dazugehörigen, stark frequentierten, Bushaltestelle, erschlossen. Das würde an Standort 1 erhebliche, ungewünschte Kreuzungsverkehre mit den Rückführungen der BPOL erzeugen.

Im Ergebnis stellt Standort 5 damit unter Berücksichtigung und Abwägung sowohl der externen Anforderungen von BImA und BPOL als auch der FMG-internen Anforderungen um den einzigen, für die Errichtung des BPOL Sonderbau MUC geeigneten Standort dar.



Grafik 4: gewählter Standort für den BPOL Sonderbau MUC

2.3 Fachplanungsrechtliche Situation

Da sich der Vorhabenstandort derzeit überwiegend nicht im planfestgestellten Bereich des Verkehrsflughafens München befindet, sind die Grenzen des planfestgestellten Bereichs im Zuge der für die Vorhabenrealisierung erforderlichen Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für den Verkehrsflughafen München entsprechend anzupassen. Die hierfür zusätzlich planfestzustellende Fläche beträgt ca. 18.569m². 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.

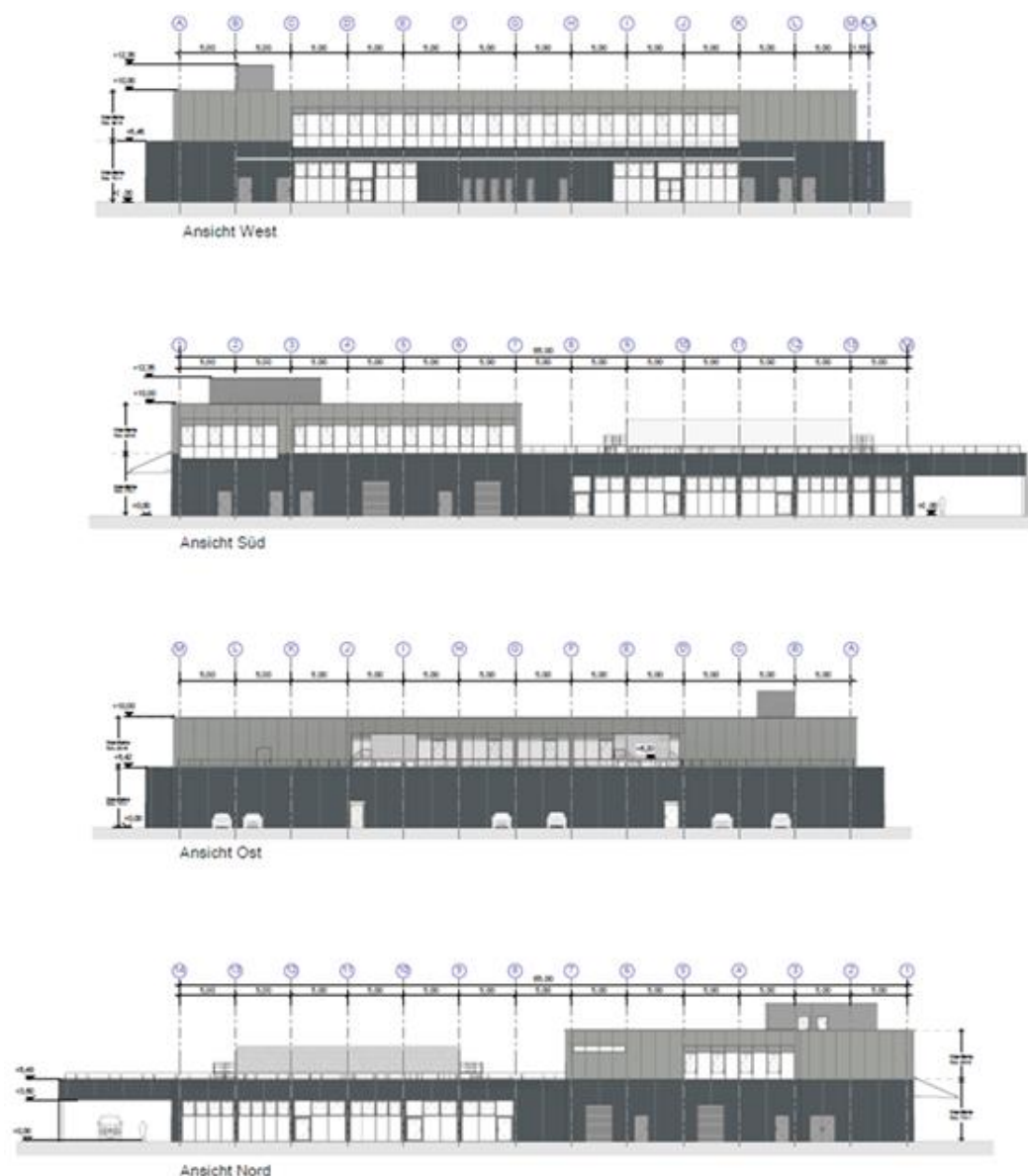
3 Beschreibung des Vorhabens

3.1 Allgemeine Angaben

Bei dem Vorhaben wird eine Hochbaumaßnahme eines in Teilen zweigeschossigen freistehenden Gebäudeneubaus mit Verkehrsflächen auf derzeit unbebautem Grund zur Nutzung als Rückführungsterminal geplant, mit Ziel der schnellstmöglichen Realisierung. Ebenso entstehen Tiefbaumaßnahmen in Form von Straßen und Parkplätzen. **Mieter wird die BImA sein.** Nutzer der Einrichtung wird die BPOL sein. Hierfür ist die Erweiterung des planfestgestellten Bereichs notwendig.

Der Hochbau wird flächenoptimiert als zum Teil zweigeschossiges Gebäude mit ca. 6.400 m² BGF in geschlossener Bauweise erbaut. Es wird Stahlskelettbauweise zur Anwendung kommen. Das Gebäude wird eine modulare

Metallfassade [die Blendwirkung und Radarreflektionen berücksichtigen wird] erhalten. Eine Unterkellerung ist nicht vorgesehen. Das Gebäude wird zwei Innenhöfe beinhalten. Das Gebäude wird mit einem Flachdach, als Gründach mit Photovoltaik geplant, ausgestattet. Die Dachfläche des hier gegenständlichen Vorhabens [überdachte Parkplätze mitsamt Fahrwegen sowie Gebäudedach] wird mit insgesamt ca. 2.740 m² als geeignete Dachflächen für Photovoltaik-Anlagen eingestuft und mit diesen entsprechend ausgestattet.



Grafik 5: Ansichten BPOL Sonderbau MUC (Quelle: Delta Immotec GmbH)

Die Grundfläche des Hochbaus wird eine Länge von ca. 76 m und eine Breite von ca. 66 m aufweisen. Die Bruttogrundfläche des Gebäudes beträgt im EG ca. 4.860 m², im 1.OG ca. 1.300 m² und im Dachgeschoss ca. 245 m². Die Nettoraumfläche beträgt ca. 4.940 m² – die Flächen sind zur Orientierung zu verstehen, maßgebend ist die vorliegende Planung. Die Baumasse des Gebäudes wird ca. 29.000 m³ betragen. Die Oberkante im Erdgeschoss (Fertigfußboden) wird nach Detaillierungsgrad der Planung voraussichtlich auf ca. 448,7 m üNN liegen. Die maximale Gebäudehöhe wird ca. 12,35 m betragen und sich somit auf ca. 461,05 m üNN befinden.

Außerhalb des Gebäudes sind des Weiteren 89 Stellplätze für Fahrzeuge der BPOL inkl. Rettungsfahrzeuge herzustellen. Diese werden mit auf Carports installierten Photovoltaik-Anlagen überdacht. Außerdem werden Zufahrten, Umfahrungen, Tore, Grünanlagen und Anlagen zur Versickerung der Dach- und Verkehrsflächen umgesetzt.

Nach aktuellen Planungen ist der Baubeginn für 03/2027 und die Inbetriebnahme für spätestens 09/2028 anvisiert.

3.2 Anforderungen an Grundstück und Gebäude

Die BPOL meldete einen Bedarf für einen Sonderbau zur Nutzung als Rückführungsterminal an. In diesem Gebäude sollen alle Prozesse am Flughafen München, die zur Rückführung benötigt werden, abgebildet werden.

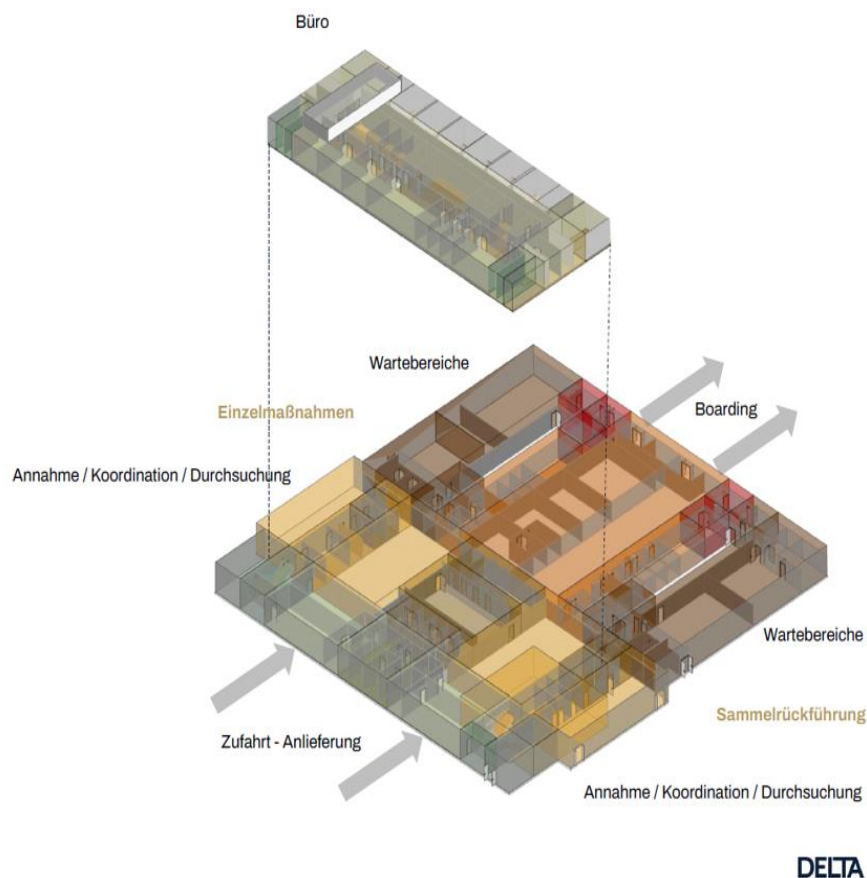
Voraussetzungen bzw. Anforderungen der BPOL für das Grundstück bzw. die Lage:

- Zugang zum nichtöffentlichen Bereich
- aus operativen Erwägungen ist eine günstige, geschützte, ebenerdige Lage, die nicht öffentlich einsehbar ist, gefordert
- möglichst kurze Fahrwege zu den Vorfeldern für sämtliche Einsatzmaßnahmen.

Das neue Rückführungsterminal bietet, nach aktueller Planung, die Kapazität zur Abfertigung eines Sammelcharters pro Tag. Die Personen werden mit Bussen zum Luftfahrzeug gebracht. Wegen ggf. stattfindender Blockaden soll es alternative Wege (über den nichtöffentlichen Bereich) zum Grundstück geben. Es sind viele Parkplätze luft- und landseitig erforderlich (ca. 50 VW-Busse, jedoch auch für Linienbusse). Ferner gibt es auch einen Flächenbedarf für das Parken von Einzelfahrzeugen.

3.3 Nutzungskonzept

Innerhalb des Gebäudes ist ein Check-In zur Zentralisierung des Vorgangs notwendig. Die Mitarbeiter der BPOL reisen im Bedarfsfall extra für die Abwicklung der Rückführung an. Einzel- und Sammelmaßnahmen müssen gleichermaßen durchgeführt werden.



Grafik 6: beispielhafte Darstellung Nutzungsbereiche und Prozess – überholte Kubatur und Grundrisse; im Wesentlichen unveränderter Funktionsablauf [Quelle: Delta Immotec GmbH]

Einzelrückführungen

Bei den Einzelmaßnahmen wird eine signifikante Steigerung der Rückzuführenden pro Tag prognostiziert. Diese verteilen sich in Abhängigkeit der Abflugzeit über den Tag. Hinzu kommt, neben den Mitarbeitern des Rückführungsdienstes, eine dreistellige Zahl an Zuführkräften anderer Behörden, die an den Prozessabläufen beteiligt sind und sich während der Maßnahme auf dem Gelände aufhalten.

Sammelrückführungen

Für die erforderliche Infrastruktur [Standort mit Neubau und Freifläche] wird hinsichtlich der Sammelrückführungen mit einer Maßnahme pro Tag kalkuliert. Für solch eine Maßnahme eine Vielzahl an Kräften der Bundespolizei und anderer Behörden notwendig, um diese am Boden abzufertigen und zu begleiten. Unter Einbeziehung aller Prozessstellen sowie Einberechnung der Rückzuführenden, ergibt sich für eine Sammelrückführung ein Aufkommen von ca. 350 Personen.

3.4 Erschließung

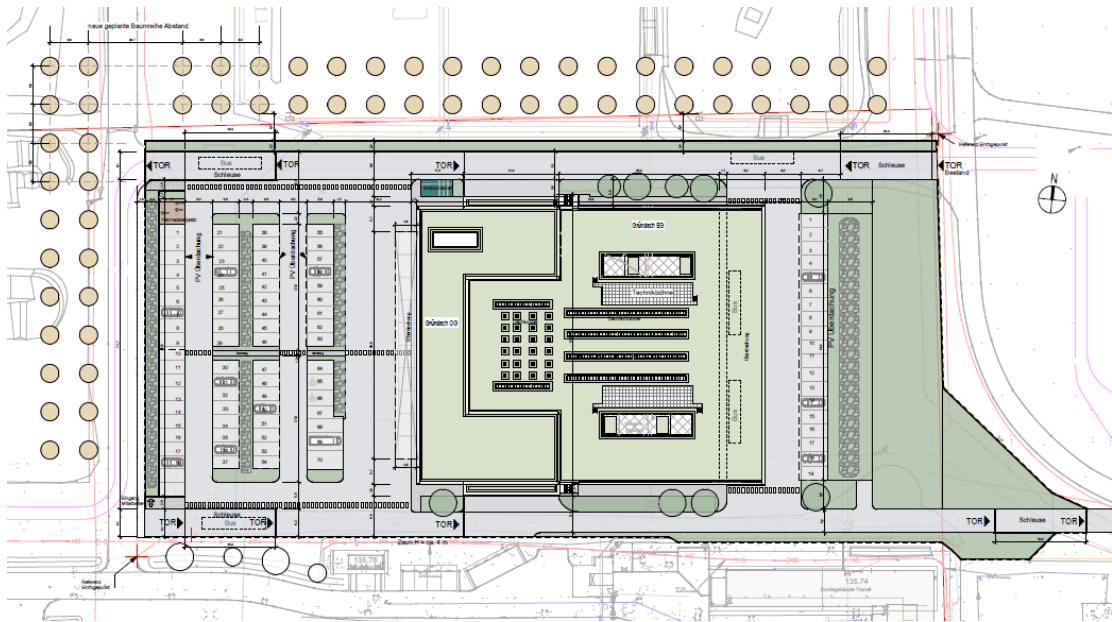
3.4.1 Verkehr und Stellplätze

Die öffentliche Anfahrt erfolgt vom Westen des Grundstücks. 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.

Fahrzeugverkehr besteht aus An- und Abfahrt der dort tätigen Mitarbeiter sowie dem Transport von Rückzuführenden und ggf. Begleitungen in Pkw oder Bussen der BPOL. Es wird gesamtheitlich mit einem Fahrzeug pro Rückzuführendem gerechnet. D. h. bei bis zu 50 Einzelmaßnahmen, parallel stattfindenden Sammelchartermaßnahmen und allgemeinen Fahrten von Mitarbeitenden kommen im Laufe eines Tages ca. 746 Fahrzeug-Fahrten zur Zuführung.

Für diese Verkehre und die Einsatzfahrzeuge stehen folgende Stell- bzw. Anhalteflächen zur Verfügung:

- Kurzhalte-/Drop-off-Zone mit ca. 10 Anhalteplätzen entlang der Westfassade. Diese Plätze werden im Umlaufprinzip genutzt.
- 31 Dienst-Kfz-Stellplätze vor dem Terminal für Landes-/Bundespolizeifahrzeuge.
- 4 Busstände und 3 Transporterstellplätze für die gleichzeitige Abfertigung von Sammeltransporten und externe Dienstfahrzeuge.
- 4 RTW-Stellplätze und 7 Besucherplätze im direkten Zugangsbereich.
- 191 geschützte Langzeitstellplätze für Privat-Pkw von RFD-Mitarbeitenden und PBL im Parkhaus P44 bzw. P43 [abhängig von vertraglicher Zuordnung mit der FMG].



Grafik 7: Freiflächengestaltungsplan [Quelle: Delta Immotec GmbH]

Bei der bestehenden Straßenanbindung wird westlich des Neubauvorhabens der vorhandene Straßenbelag saniert. Zusätzlich wird eine Gehbahn an die bestehende Straße angebaut, damit eine durchgehende Fußgängerverbindung zu der Nordallee besteht. Die vorhandene Straßenbeleuchtung bleibt erhalten. Die Entwässerung der Straße erfolgt über Mulden mit belebter Oberbodenzone.

3.4.2 Ver- und Entsorgung

Folgende Ver- bzw. Entsorgungen sind im beschriebenen Vorhaben geplant:

Die Versorgung mit Trink- und Löschwasser erfolgt über das bestehende Versorgungsnetz der FMG. Das anfallende Schmutzwasser wird in die Schmutzwasserkanalisation der FMG eingeleitet und in der Kläranlage des Abwasserzweckverbands Erdinger Moos behandelt. Die Stromversorgung sowie die Anbindung an das IT-Netz erfolgen über die vorhandene Infrastruktur der FMG. Die hierfür erforderlichen Kapazitäten sind ausreichend vorhanden.

Ein Anschluss an das Fernwärme- und Fernkältenetz der FMG ist nicht vorgesehen. Eine Versorgung mit Flugbetriebsstoffen ist nicht erforderlich.

Für die oben beschriebenen Bestandteile ist die Verlegung neuer Leitungen notwendig. Der genaue Verlauf muss in den jeweiligen Leistungsphasen definiert werden.

Wie bereits beschrieben, wird auf den Dachflächen der Anlage Photovoltaik installiert. Der hierdurch erzeugte Strom wird in das Netz der FMG eingespeist und ausschließlich zur Eigenstromversorgung des Flughafens verwendet.

3.4.3 Entwässerung

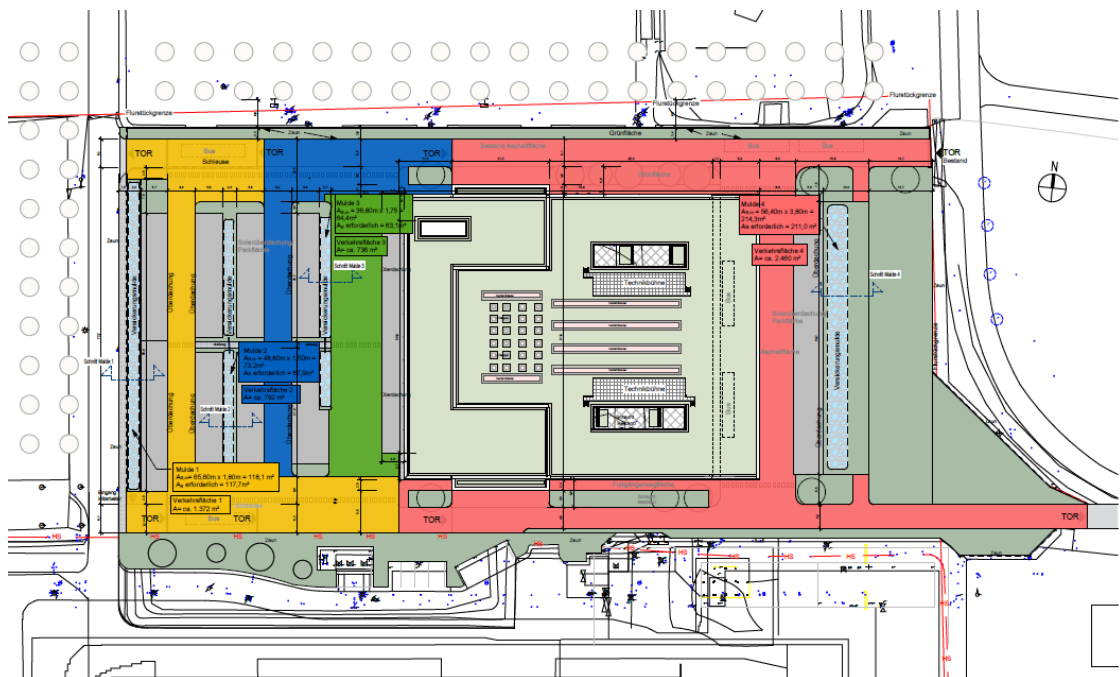
Die Entwässerung des geplanten Vorhabens erfolgt vollständig über die ortsnahe Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers. Die Dimensionierung der Versickerungsanlagen erfolgt auf Grundlage des Arbeitsblatts DWA-A 138-1 für ein Niederschlagsereignis mit einer Wiederkehrzeit von 10 Jahren.

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 asphaltierten Verkehrsflächen [Gesamtfläche ca. 5.360 m²] 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 für den 10-jährlichen Bemessungsniederschlag nicht gegeben.

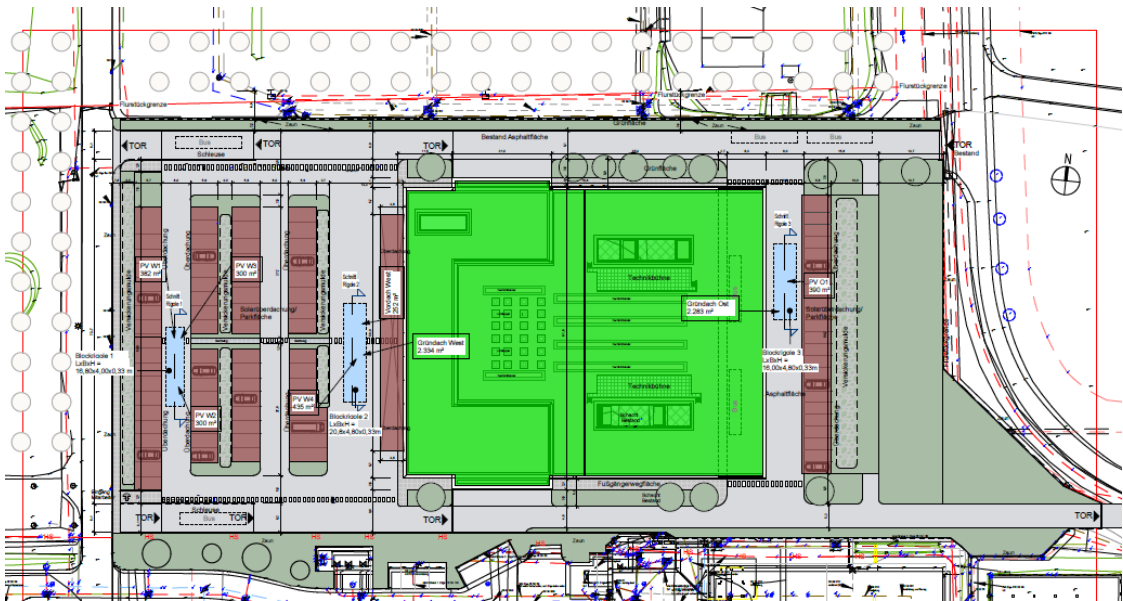
Gemäß dem Bewertungsverfahren nach DWA-A 138-1 ist für die Dachflächen aufgrund der geringen stofflichen Belastung des Niederschlagswassers keine Vorbehandlung erforderlich. Die vorgesehenen Dachdichtungsbahnen enthalten keine Chemikalien auf Basis von Mecoprop [Methylchlorphenoxypropionsäure]. Für das 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 wird die Reduzierung des geforderten Grundwasserflurabstands von 1,0 m auf 0,5 m als fachlich vertretbar angesehen. Zusätzlich wird zur weiteren Absicherung der technischen Funktionsfähigkeit und zur Minimierung potenzieller Stoffeinträge in das Grundwasser jeweils ein Absetzschacht vor den Rigolen angeordnet. Nachteilige Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit sind nicht zu befürchten.

Einzelheiten zur Berechnung und Bewertung der Versickerungsanlagen kann dem in der Anlage dieser Vorhabenbeschreibung vorgelegten „Entwässerungskonzept“ entnommen werden.



Grafik 8: Niederschlagswasserentsorgung Verkehrsflächen
[Quelle: Delta Immotec GmbH]



Grafik 9: Niederschlagswasserentsorgung Dachflächen
[Quelle: Delta Immotec GmbH]

3.5 Grünordnung

Planfestgestellte Doppelbaumreihe:

Die bereits in Teilen hergestellte Doppelbaumreihe entlang der planfestgestellten Flughafengrenze muss entsprechend der neuen Planung bzw. der neuen planfestgestellten Grenze erweitert und angepasst werden. Westlich und nördlich des beplanten Grundstücks sind entsprechend Bäume vorgesehen. Bei der Planung und Anpflanzung der Gehölze wird mit Blick auf den Bau- und Anlagenschutz die damit einhergehende erforderliche Hindernisfreiheit berücksichtigt.

Freiflächengestaltungsplan:

Auf dem Projektgrundstück ist die Pflanzung von Einzelbäumen vorgesehen. Die geplanten Stellplätze erhalten Parküberdachungen mit darüberliegenden PV-Anlage. Nicht versiegelte Flächen werden mit Rasen begrünt und überwiegend als Versickerungsmulden zur Niederschlagsentwässerung genutzt [siehe Ziffer 3.4.3].

Baumentfernung:

Zum Zweck der polizeilichen Sicherheit werden im Norden des Grundstücks eine Weide und eine Esche entfernt, um zu verhindern, dass durch die Nähe zum Sicherheitszaun Übersteigmöglichkeiten entstehen. Da die zu entfernenden Bäume und sonstigen Gehölze außerhalb des Baufeldes liegen und somit für den Beginn der Maßnahme auf dem Baufeld nicht ausschlaggebend sind, können die Fällungen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Sperrzeiten, insbesondere der Vogelbrutzeit, zwischen dem 01. Oktober und dem 28. Februar realisiert werden.

3.6 Vorabmaßnahme Trassenverlegung

Das Baufeld ist aktuell noch unbebaute Fläche, worauf eine Fernmelde-Haupttrasse des Campus Flughafen München verläuft.

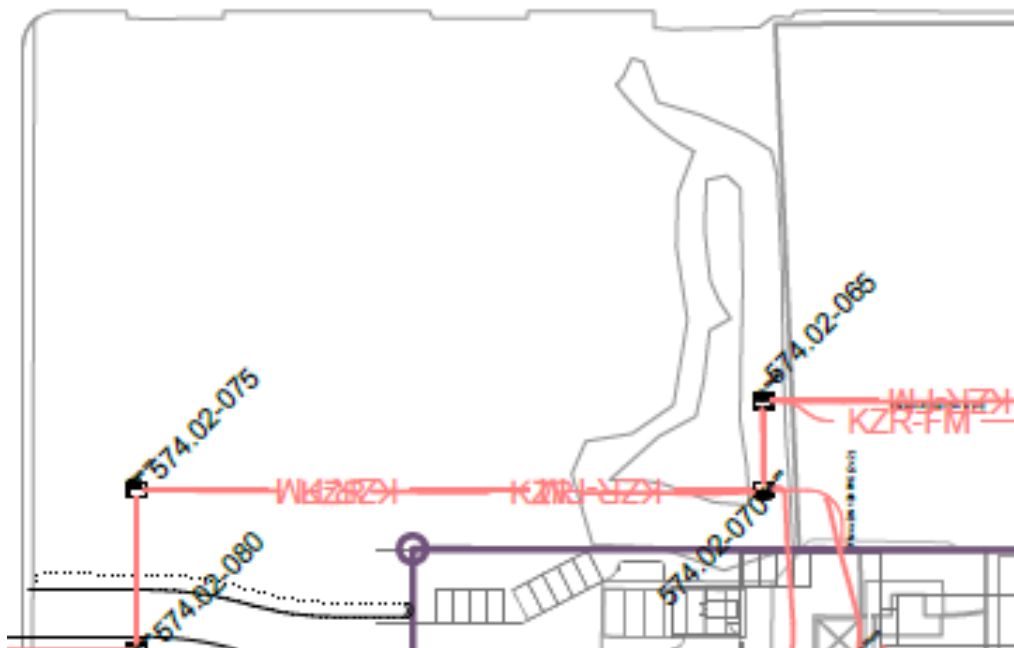
Betroffen sind drei FM-Kabelschächte wovon zwei FM-Schächte, 574.02-075 und 574.02-070, die sich in der Freifläche des Rückführungsterminals befinden und ein Schacht 574.02.065 würde durch das Rückführungsterminal überbaut werden.

Kabelschachtanlagen sind grundsätzlich zu jeder Zeit zugänglich zu halten, nicht zu überbauen, damit dauerhaft ein Betrieb gewährleistet werden kann.

Notwendige Arbeiten an der Kabelschachtanlage bestehen darin

- Kabelzugarbeiten mit kleinen und großen Zuggeräten.
- regelmäßig Wartungsarbeiten auf Dichtigkeit, Einstiege sicher sind und dass die Schachtabdeckungen gängig bleiben.

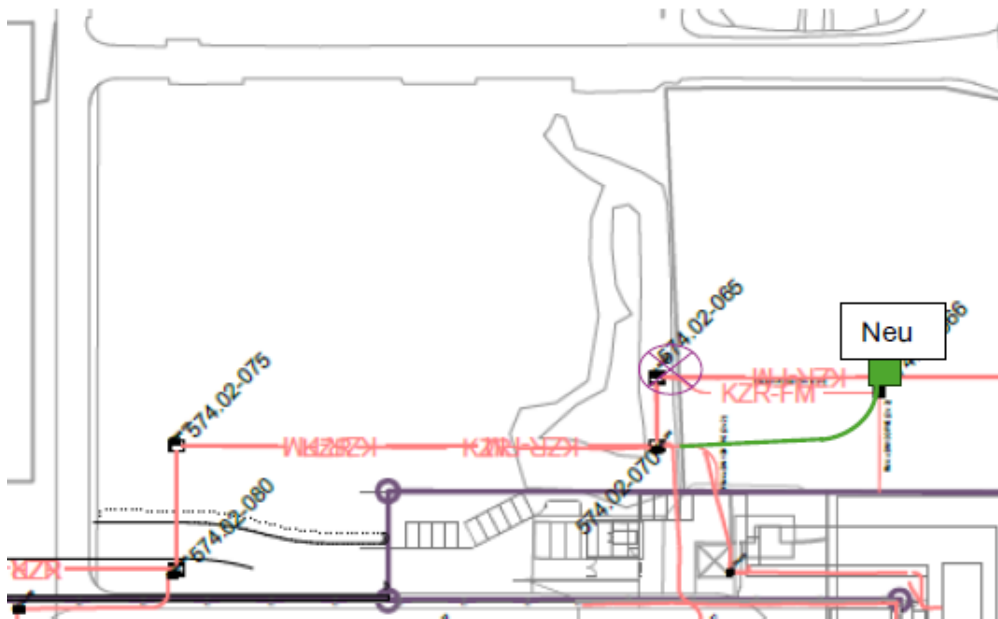
Da es sich hier um eine Haupttrasse handelt, ist auch damit zu rechnen, dass vermehrt Kabelzugarbeiten stattfinden werden. In diesem Fall ist immer mit einem Mehraufwand bei der Koordination mit der BPOL und mit dem Zugang zur Start- und Landebahn zu rechnen, um Kabelzugarbeiten durchführen zu können, denn der Schacht liegt östlich in der Freifläche der Start- und Landebahn.



Grafik 10: Betroffener Ausschnitt der Fernmelde-Haupttrasse 574.02-06x

Die Lösung dieses Sachverhalts beinhaltet, die bestehenden Schächte auf dem Vorhabengelände zu belassen und den Schacht 574.02.065 in Richtung Osten auf der Schachtlinie durch einen neun Schacht in der Freifläche zu ersetzen. Dazu ist die exakte Position im Rahmen der Maßnahmenplanung noch zu ermitteln.

Aufgrund der sensiblen Sicherheitsanforderungen wird hierzu eine zeitlich beschränkte Zugriffsregelung mit dem Nutzer vereinbart.



Grafik 11: Neuer Fernmelde-Schacht mit Verbindung

3.7 Bauphase: Baustelleneinrichtung, -logistik und -erschließung

3.7.1 Bauphase

Der Baubeginn ist für 03/2027 anvisiert. Die Inbetriebnahme ist spätestens für 09/2028 geplant.

3.7.2 Baustellenlogistik

Im Folgenden wird der Einsatz von Geräten und Transportmitteln der jeweiligen Maßnahmen während der Bauphase prognostiziert:

Vorbereitung Erdarbeiten

Zeitraum: ca. 2 Monate [ca. 42 Arbeitstage]

Tätigkeiten:

- Humusabtrag
- Aushub des Baufeldes inkl. Laden und Abtransport
- Einbringen einer Sauberkeitsschicht
- Herstellung und Verdichtung des Planums
- Baustelleneinrichtung



Großgeräte: Dozer, Radlader, Grader, Walzen

Transportmittel: Lkw mit Sattelkipper

Schwerlast-Verkehr: Gesamt ca. ~600 Fahrten = ca. 15 Fahrten am Tag

Betriebszeit Großgeräte: Gesamt ~130h [ohne Standzeiten und Ineffizienzen]

Erschließung / Gründung / Fundamente

Zeitraum: ca. 2-3 Monate, teilweise parallel zu Erdarbeiten [ca. 42 bis 63 Arbeitstage]

Tätigkeiten:

- Abbruch vorhandener Asphaltflächen
- Grabarbeiten für Kanäle und Grundleitungen
- Herstellung von Fundamenten und Bodenplatte inkl. Bewehrung

Großgeräte: Hochbaukran, Autokran, Bagger, Betonpumpe

Transportmittel: Sattelschlepper, Lkw mit Sattelkipper, Lkw mit Aufsatzkran, Betonmischfahrzeuge

Schwerlast-Verkehr: Gesamt ~200 Fahrten + ~60 Sattelschlepper = ca. 6 Fahrten am Tag

Betriebszeit Großgeräte: Gesamt ~20h [ohne Standzeiten und Ineffizienzen]

Betriebszeit Krane: ~20h [ohne Standzeiten und Ineffizienzen] + Hochbaukran[e]

Rohbau / Ausbau

Zeitraum: ca. 8-10 Monate [ca. 168 bis 210 Arbeitstage] **Tätigkeiten:**

- Errichtung des Tragwerks [Stützen, Wände, Decken]
- Einbau von Fassadenelementen und Fenstern
- Dachaufbau mit Retentionsdach

Großgeräte: Hochbaukran, Autokran



Transportmittel: Sattelschlepper, Lkw, Lkw mit Sattelkipper, Lkw mit Aufsatzkran

Schwerlast-Verkehr: Gesamt ~50 Fahrten + ~165 Sattelschlepper = ca. 1-2 Fahrten am Tag

Betriebszeit Krane: ~670h [ohne Standzeiten und Ineffizienzen] + Hochbaukran[e]

Innenausbau und Technische Anlagen

Zeitraum: ca. 8-10 Monate, teilweise überlappend mit Rohbau

Tätigkeiten: Ausbaugewerke und Installation technischer Anlagen

Großgeräte: Hochbaukran [ggf. für Umschlag]

Transportmittel: Lkw, Lkw mit Aufsatzkran

Reduzierter Schwerlast-Verkehr [im Vergleich zu vorh. Phasen], erhöhter Anteil an Kleintransportern und manueller Verbringung

Außenanlagen

Zeitraum: ca. 3-4 Monate, parallel zu Fertigstellung Gebäude

Tätigkeiten:

- Herstellung von Asphalt- und Pflasterflächen
- Anlage von Mulden und Grünflächen

Großgeräte: Raupenfertiger, Gummiradwalze, Glattmantelwalze, Bagger

Transportmittel: Lkw, Lkw mit Sattelkipper, Lkw mit Aufsatzkran

Schwerlast-Verkehr: ca. <1 Fahrten am Tag

Betriebszeit Großgeräte: Gesamt ~50h [ohne Standzeiten und Ineffizienzen]

Die Herleitung der Werte sowie die zu Grunde liegenden Annahmen sind der beiliegenden Auflistung der Großgeräte zu entnehmen.

3.7.3 Baustelleneinrichtung und -erschließung

Das geplante Gebäude wird nicht unterkellert, sodass lediglich Bauaushub zur Herstellung der Grundfläche und der Fundamente anfällt. Angaben zu Volumen, Lagerung und Verwertung [Bodenmanagementplan] erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung.

Abrissarbeiten sind aufgrund des unbebauten Grundstücks nicht erforderlich.

Eine Bauwasserhaltung ist für die Errichtung des BPOL Sonderbaus MUC nicht erforderlich.

Das Baufeld für das Projekt liegt in einem komplexen Umfeld mit unterschiedlichen Nutzungen und begrenzten Flächenressourcen. Es grenzt:

- im Norden an ein Freizeitgelände mit einer genutzten Motocross-Strecke,
- im Osten an das Flugfeld [siehe Skizze Luftbild, blaue Linie],
- im Süden an die kombinierte Transit- und Abschiebeeinrichtung [kTA] des Freistaats Bayern sowie an die Stichstraße zur kTA, deren Funktionalität während der Bauzeit uneingeschränkt erhalten bleiben muss. Zwischen Baufeld und kTA befindet sich ein Grünstreifen mit Technikgebäuden und Stellplätzen,
- im Westen an eine öffentliche Straße, die als Hauptzufahrt zur Baustelle genutzt werden kann.

weiter durch Abstandsflächen einzuschränken und gleichzeitig Störungen – etwa durch Fehlauslösungen von Alarmsystemen – zu vermeiden.

Die Baustelleneinrichtungsplanung ist auf dem Baufeld vorgesehen.

Eine detaillierte Baustelleneinrichtungsplanung in Abhängigkeit der Bauphasen wird zu einem späteren Zeitpunkt durch den Generalübernehmer [GÜ] erstellt.

Anfahrt und externe Erschließung

Die Anfahrt zum Baufeld erfolgt primär über folgende Streckenführungen [siehe Abbildungen, Quelle: Bayern Atlas]:

- Autobahn A92 → Zentralallee → Nordallee → Stichstraße Nordallee zum Baufeld [siehe Skizze Luftbild rot]
- Alternative über: Ismaninger Straße → Freisinger Allee → Stichstraße Nordallee → Baufeld zum Baufeld [siehe Skizze Luftbild rot]

Die Wahl der konkreten Zufahrtsroute sowie die Organisation der An- und Abtransporte ist abhängig von der Logistikplanung des GÜ und dessen Subunternehmen. Eine belastbare Aussage zur Länge der Anfahrtswege und zur Nutzung einzelner Zufahrtswege kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden – in der beiliegenden Herleitung werden lediglich Annahmen getroffen.



Grafik 13: Übersicht Flughafengelände, Autobahn A92, Quelle: Bayern Atlas

Seite 27 von 27