

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM  
FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

Nr. 8421 b - VII/6 /8c - 24 608

G e n e h m i g u n g s u r k u n d e

f ü r   d e n

F L U G H A F E N   M Ü N C H E N

## INHALTSVERZEICHNIS

A.	Genehmigung und Ausbauplan	4
I.	Genehmigung	4
II.	Auflagen	9
III.	Vorbehalt nachträglicher Anordnungen	18
IV.	Ausbauplan	18
V.	Sofortige Vollziehung	21
VI.	Kosten (Gebühren und Auslagen)	21
B.	Sachverhalt	22
I.	Vorgeschichte	22
II.	Durchführung des Genehmigungsverfahrens	25
III.	Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten und Gutachten	50
1.	Notwendigkeit eines neuen Flughafens	50
2.	Standortalternativen	53
3.	Startbahnsystem und Flugbetriebsflächen	63
4.	Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung	69
5.	Erfordernisse des Städtebaues	78
6.	Schutz vor Fluglärm	80
7.	Eignung des in Aussicht genommenen Geländes	111
8.	Öffentliche Sicherheit und Ordnung	122
9.	Öffentliche Interessen	129
10.	Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Antragstellerin	132
11.	Sonstige Gesichtspunkte	133

C.	Entscheidungsgründe	135
I.	Formelle Würdigung	135
1.	Rechtsgrundlage	135
2.	Vorbehalt nachträglicher Anordnungen	139
3.	Ausbauplan	140
4.	Vorbehalt der Planfeststellung	140
5.	Zuständigkeit	141
6.	Antragsteller und Antrag	142
7.	Beteiligte	144
II.	Materiell-rechtliche Würdigung	151
1.	Öffentliches Interesse an einem neuen Flughafen	151
2.	Standortalternativen	159
3.	Startbahnsystem und Flugbetriebsflächen	163
4.	Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung	173
5.	Erfordernisse des Städtebaues	176
6.	Schutz vor Fluglärm	179
7.	Eignung des in Aussicht genommenen Geländes	209
8.	Öffentliche Sicherheit und Ordnung	219
9.	Öffentliche Interessen	230
10.	Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Antragstellerin	237
11.	Sonstige Gesichtspunkte	241
III.	Sofortige Vollziehung	243
IV.	Kostenentscheidung	250

VERZEICHNIS DER PLANBEILAGEN

- |               |   |   |
|---------------|---|---|
| Planbeilage 1 | - | Platzdarstellungskarte<br>M 1 : 5 000                                 |
| Planbeilage 2 | - | Darstellung der Lärmgrenzlinie<br>für den Flugbetrieb<br>M 1 : 25 000 |
| Planbeilage 3 | - | Darstellung des Lärmschutz-<br>gebietes<br>M 1 : 25 000               |
| Planbeilage 4 | - | Darstellung des Lärmgefährdungs-<br>gebietes<br>M 1 : 25 000          |
| Planbeilage 5 | - | Plan des Bauschutzbereiches<br>M 1 : 25 000                           |

Das Bayerische Staatsministerium für  
Wirtschaft und Verkehr erläßt auf Antrag  
der Flughafen München GmbH vom 14.8./  
29.12.1969 folgenden Bescheid:

A. Genehmigung und Ausbauplan

I. Genehmigung

Der

F l u g h a f e n M ü n c h e n G m b H

wird die

G e n e h m i g u n g

zur Anlegung und zum Betrieb eines  
Verkehrsflughafens mit der Bezeichnung

" F l u g h a f e n M ü n c h e n "

in nachstehendem Umfang erteilt.

1. Lage

Der Flughafen liegt in den Landkreisen Freising und Erding ca. 28,5 km nordöstlich des Stadtzentrums von München.

2. Flughafenbezugspunkt

Geographische Breite	48° 21' 17" Nord
Geographische Länge	11° 47' 15" Ost
Höhe	448 m über NN

3. Klassifizierung

Der Flughafen gehört zur Klasse "A" nach Anhang 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt.

4. Start- und Landebahnen, Rollbahnen und Vorfelder

Alle Start- und Landebahnen sind Präzisionslandebahnen für Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II. Sie haben die Richtung 083° / 263° rechtweisend. Sie erhalten gemäß Anhang 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt von Norden nach Süden folgende Bezeichnungen:

08 Links (L) / 26 Rechts (R)
08 R / 26 L
09 L / 27 R
09 R / 27 L.

Die Start- und Landebahnen haben folgende Länge, Breite und Tragfähigkeit:

08L / 26R	2500 m x 45 m	LCN*)	100
08R / 26L	4000 m x 60 m	LCN	100
09L / 27R	4000 m x 60 m	LCN	100
09R / 27L	2500 m x 45 m	LCN	100

Die Start- und Landebahnen, die Rollbahnen und die Flächen für die Vorfelder ergeben sich aus der Planbeilage 1, die Bestandteil dieser Genehmigung ist.

5. Erste Ausbaustufe

Die erste Ausbaustufe des Flughafens, die in Planbeilage 1 besonders hervorgehoben ist, umfaßt die Start- und Landebahnen 08R / 26L und 09L / 27R sowie die dazugehörigen Rollbahnen und Vorfelder.

6. Benutzbarkeit

Der Flughafen darf von Flugzeugen und Drehflüglern benutzt werden.

7. Verwendungszweck

Der Flughafen dient dem allgemeinen Luftverkehr.

---

\*) Load Classification Number (Tragfähigkeitszahl)

8. Regelungen für den Betrieb

a) Ausmaß des zulässigen Fluglärms

Der Flughafen darf nur in dem Umfang betrieben werden, daß durch den Flugbetrieb auf der in Planbeilage 2 eingezeichneten Lärmgrenzlinie ein äquivalenter Dauerschallpegel von 62 dB(A) an keinem Ort und an keinem Tag überschritten wird. Planbeilage 2 ist Bestandteil dieser Genehmigung.

b) Benutzung von Start- und Landebahnen

In der Zeit zwischen 21.00 und 05.00 Uhr Mittlere Greenwich-Zeit (MGZ) dürfen Luftfahrzeuge nur auf den Start- und Landebahnen 08R / 26L und 09L / 27R starten und landen.

c) Flugbetrieb von Luftfahrzeugen, welche die Schallpegelgrenzwerte des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt überschreiten

Luftfahrzeuge, welche die Schallpegelgrenzwerte des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt überschreiten, dürfen Starts und Landungen nur auf den unter Buchstabe b) bezeichneten Start- und Landebahnen durchführen. Solche Luftfahrzeuge dürfen zwischen 21.00 und 05.00 Uhr MGZ weder starten noch landen.

d) Flüge zur Ausbildung, Einweisung und Inübungshaltung von Luftfahrzeugführern

Flüge zur Ausbildung, Einweisung und Inübungshaltung von Luftfahrzeugführern dürfen in der Zeit von 22.00 und 05.00 Uhr MGZ nicht durchgeführt werden.



Ferner sind unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs zur Ausbildung, Einweisung und Inübungshaltung von Samstag 11.00 bis Montag 05.00 Uhr MGZ sowie an gesetzlichen Feiertagen nicht zulässig.

e) Schubumkehr

Bei Landungen darf Schubumkehr nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

f) Probeläufe von Triebwerken

Probeläufe von Triebwerken dürfen auf dem Flughafen nur durchgeführt werden, soweit dabei in den in der Umgebung des Flughafens liegenden Wohngebieten der dort vorhandene mittlere Lärmgrundpegel nicht erhöht wird.

g) Ausnahmen

Ausgenommen von den unter Buchstaben b) bis d) getroffenen Beschränkungen sind Starts und Landungen von Luftfahrzeugen bei Benutzung des Flughafens als Not- oder Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie Starts und Landungen

von Luftfahrzeugen im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz. Darüber hinaus kann die Genehmigungsbehörde in begründeten Einzelfällen Ausnahmen von den unter den Buchstaben a) bis f) getroffenen Regelungen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Vermessungsflüge der Bundesanstalt für Flugsicherung sind von den Beschränkungen unter Buchstaben b) bis d) ausgenommen.

## II. Auflagen

Die Genehmigung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1. Bei der Anlegung und dem Betrieb des Flughafens sind die Richtlinien und Empfehlungen des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt zu beachten, soweit nicht deutsche Vorschriften entgegenstehen.
2. Der Flughafen ist so anzulegen, daß
  - a) Eingriffe in den Wasserhaushalt, insbesondere in den natürlichen Grundwasserstrom, auf das nach sachverständiger Beurteilung durch das

Bayerische Geologische Landesamt geringstmögliche Maß beschränkt bleiben.

- b) eine einwandfreie Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung gewährleistet ist. Bei den hierfür erforderlichen Maßnahmen ist im Einzelfall zu prüfen, ob Einrichtungen der Antragstellerin zur Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung gemeinsam mit entsprechenden kommunalen Einrichtungen geplant und errichtet werden können. Das gleiche gilt für die Anbindung des Flughafens an das öffentliche Straßen- und Schienennetz sowie für Einrichtungen zur Energieversorgung des Flughafens.
  - c) erforderliche Eingriffe in die Landschaft auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt bleiben. Zur Verhinderung und zum Ausgleich von etwaigen Landschaftsschäden sind durch die Antragstellerin landschaftspflegerische Maßnahmen durchzuführen. Art und Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen bestimmt das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen.
3. Die Antragstellerin hat Sorge dafür zu tragen, daß das vorhandene Grundwasserbeobachtungsnetz so erweitert wird, daß innerhalb des für eine Grundwasserabsenkung in Betracht kommenden Gebiets eine ständige Beobachtung der Grundwasserhältnisse gewährleistet ist.

4. Die Antragstellerin hat Sorge dafür zu tragen, daß
  - a) an den vorhandenen Schulen und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen, die in dem Bereich liegen, der von der in der Planbeilage 2 dargestellten Grenzlinie eines äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A) umschlossen wird, von den Trägern dieser Einrichtungen beantragte ausreichende Schallschutzmaßnahmen getroffen werden. Umfang, Art und Durchführung der Schallschutzmaßnahmen werden durch das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen festgelegt.
  - b) auf Antrag der Betroffenen an den vorhandenen Wohngebäuden in dem in Planbeilage 3 ausgewiesenen Schutzgebiet ausreichende und in dem in Planbeilage 4 ausgewiesenen Gefährdungsgebiet erhöhte Schallschutzmaßnahmen gegen Fluglärm getroffen werden. Umfang, Art und Durchführung der Schallschutzmaßnahmen werden, soweit nicht die Vorschriften des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl I S. 282) Platz greifen, vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen festgelegt.
5. Zur fortlaufend registrierenden Messung der durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche ist auf dem Flughafen und in dessen

Umgebung eine Anlage nach § 19 a LuftVG einzurichten, mit der zugleich der Äquivalente Dauerschallpegel an ausgewählten Orten der in der Planbeilage 2 dargestellten Lärmgrenzlinie festgestellt und durch integrierende Messungen überprüft werden kann. Diese Anlage ist ab Inbetriebnahme des Flughafens zu betreiben.

Für die Einrichtung der Anlage sind die Richtlinien über Einrichtung und Betrieb von Fluglärmmessanlagen für Verkehrsflughäfen vom 19.6.1972 (NfL I\*) - 230/72) zu beachten.

Der Genehmigungsbehörde ist ein Vorschlag über geeignete Standorte für die einzelnen ortsfesten Meßstellen sowie über Art, Umfang und Aufbau der Überwachungsanlage vorzulegen.

Auf Anordnung durch die Genehmigungsbehörde hat die Antragstellerin die notwendigen Unterlagen vorzulegen, die eine Überprüfung ermöglichen, ob im Hinblick auf die technologische Entwicklung im Flugzeug- und Triebwerksbau sowie auf die verbesserten Flugverfahren die in Planbeilage 2 dargestellte Lärmgrenzlinie zu ändern ist.

6. Die Antragstellerin hat darauf hinzuwirken, daß bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren nach § 27 a Abs. 2 LuftVO im Gebiet der Gemeinde Eching westlich der BAB München-Nürnberg und südlich der Bahnlinie München - Landshut die

---

\*) Nachrichten für Luftfahrer, Teil I

Lärmauswirkungen so verringert werden, daß sich für diesen Raum nach den vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen mit Bescheid vom 7. Juli 1972 Nr. 9220 a - IV/2a - 12 131 festgelegten Nutzungskriterien keine erheblichen Beschränkungen der Bauleitplanung ergeben. Hierbei dürfen für Siedlungsgebiete anderer Gemeinden keine zusätzlichen Lärmbelastungen eintreten.

7. Der Flughafenbezugspunkt und die Startbahnbezugspunkte sind durch amtliche Vermessung festzulegen und bodengleich zu vermarken.
8. Für die Träger von hoheitlichen Aufgaben, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Anlegung und dem Betrieb des Flughafens stehen, sind die erforderlichen Unterbringungs- und Arbeitsmöglichkeiten vorzusehen.
9. Die Start- und Landebahnen und die Rollbahnen sind nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Markierung und Befeuern von Flughäfen vom 20. Mai 1970 (NfL I - 171/70) zu kennzeichnen. Die Markierung und Befeuern ist entsprechend den Anforderungen an Betriebsstufe II des Allwetterflugbetriebs durchzuführen. Die erforderliche Kennzeichnung der Vorfeldflächen wird auf Vorschlag der Antragstellerin durch die Genehmigungsbehörde festgelegt. Die Antragstellerin hat Sorge dafür zu tragen, daß Luftfahrthindernisse auf dem Flughafenge-

lände und in der Flughafenumgebung markiert und befeuert werden. Den Umfang der erforderlichen Markierung und Befeuering bestimmt die Genehmigungsbehörde aufgrund einer gutachtlichen Stellungnahme der Bundesanstalt für Flugsicherung.

10. Die Antragstellerin hat im Einvernehmen mit der Bundesanstalt für Flugsicherung Sorge dafür zu tragen, daß für die Aufstellung von funkelektrischen Landehilfen geeignete Flächen freigehalten werden.

Rollbahnen, die zwischen und parallel zu den Start- und Landebahnen 08R / 26L und 08L / 26R bzw. 09 L / 27R und 09R / 27L liegen, sind so anzulegen, daß der Abstand zwischen den Mittellinien dieser Rollbahnen und den Mittellinien der Start- und Landebahnen 08R / 26L bzw. 09L / 27R mindestens 316 m beträgt.

11. Die Empfehlungen der ICAO \*) für Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für die Luftfahrt (Security Manual For The Prevention Of Unlawful Acts Against Civil Aviation - in der jeweils gültigen Fassung -) sind bei der Planung, der Anlegung und dem Betrieb des Flughafens zu beachten; insbesondere ist das Flughafengelände in seiner gesamten Ausdehnung mit einem den Empfehlungen entsprechenden Zaun zu umschließen.
12. Im Bereich des Flughafens ist durch die Antragstellerin die Konzentration von Abgasimmissionen ständig durch fortlaufend registrierende, kontinuierliche Messungen festzustellen.

---

\*) International Civil Aviation Organization  
(Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)

Das Meßprogramm und die Standorte der Meßgeräte sind nach eingehenden örtlichen meteorologischen und topographischen Untersuchungen im Einvernehmen mit dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen festzulegen.

Die einzelnen Meßstationen sind in das lufthygienische Überwachungssystem Bayern zu integrieren.

Zur eventuell erforderlichen Verminderung der durch den Betrieb des Flughafens hervorgerufenen Immissionen ist durch die Antragstellerin ein Alarmplan aufzustellen und der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen. Die Grenzwerte werden vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen unter Berücksichtigung der jeweils gültigen zulässigen Konzentrationswerte für Luftverunreinigung festgelegt.

Nach Inbetriebnahme des Flughafens und nach Vorliegen der Immissions-Meßwerte von Schadstoffen ist durch die Antragstellerin ein medizinisches Gutachten zur Beurteilung der Abgasbelastung der in Flughafennähe wohnenden Bevölkerung einzuholen und der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Dieses Gutachten hat insbesondere auf die Menge der inkorporierten Schadstoffe einzugehen.

Ferner ist durch die Antragstellerin nach Inbetriebnahme des Flughafens eine Beurteilung und Bewertung einer etwaigen Verschmutzung oder Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Erzeugnisse durch Abgase, die durch den Betrieb des Flughafens entstehen, vornehmen zu lassen. Das gilt auch für



eine mögliche Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung der benachbarten Grundstücke des Flughafens. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind der Genehmigungsbehörde vorzulegen.

13. Für den Brandschutz und das Rettungswesen müssen die erforderlichen Einrichtungen und Maßnahmen auf dem Flughafen vorhanden bzw. getroffen sein. Der Mindestumfang der Löschmittelmengen und der Rettungsgeräte richtet sich nach der jeweils gültigen Fassung des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt. Ausgebildetes Personal zur Bedienung der Brandschutz- und Rettungseinrichtungen ist in ausreichender Zahl vorzuhalten.

Ferner ist eine Feuerlösch- und Rettungsordnung einschließlich eines Alarmplanes aufzustellen und der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.

14. Auf dem Flughafen ist ein ständiger ärztlicher Dienst einschließlich der hierfür erforderlichen Einrichtungen - insbesondere auch solcher Einrichtungen, die für diesen Verkehrsflughafen als Sanitätsflughafen im Sinne der Internationalen Gesundheitsvorschriften in der jeweils gültigen Fassung vorgeschrieben sind - vorzuhalten.
15. Auf dem Flughafen sind die zur Durchführung und Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Betriebs

erforderlichen Anlagen und Einrichtungen auf dem jeweiligen Stand der Technik und in ausreichendem Umfang vorrätig zu halten und zu betreiben.

Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat die Antragstellerin Anlagen zur künstlichen Sichtverbesserung auf dem Flughafen aufzustellen und zu betreiben.

16. Vor der Inbetriebnahme des Flughafens ist durch die Antragstellerin eine Regelung für den Betrieb auf den Vorfeldflächen und den flughafeneigenen, nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen zu treffen. Die Regelung ist der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.
17. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden ist der Abschluß einer Haftpflichtversicherung mit der Mindestdeckungssumme von jeweils 80 Mio DM nachzuweisen. Diese Haftpflichtversicherung ist ab Inbetriebnahme des Flughafens für die Dauer dieser Genehmigung aufrechtzuerhalten.
18. Änderungen in ihren rechtlichen oder wirtschaftlichen Verhältnissen (z.B. Vertretungsberechtigung, Kapitalausstattung, Beteiligungsverhältnisse) hat die Antragstellerin der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.
19. Bei der Anlegung und dem Betrieb des Flughafens hat die Antragstellerin die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr zur Verhütung von Vogelschäden im Luftverkehr in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Zu widerhandlungen gegen die Auflagen dieser Genehmigung können gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden. Hingewiesen wird ferner auf die Bußgeldvorschriften des § 58 Abs. 1 Nr. 3 LuftVG und des § 108 Nr. 7 LuftVZO i.V. mit § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG.

### III. Vorbehalt nachträglicher Anordnungen

Die Anordnung nachträglicher Beschränkungen der Genehmigung für den Betrieb sowie weiterer Auflagen zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bleibt vorbehalten. Dies gilt insbesondere für Anordnungen, die dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sowie dem Immissionsschutz dienen.

### IV. Ausbauplan

Für den Flughafen München wird folgender Ausbauplan festgelegt:

1. Start- und Landebahnen einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen (Start- und Landeflächen)

#### a) Beschreibung des Bahnsystems

Das Bahnsystem des Flughafens besteht aus vier parallelen Start- und Landebahnen in Richtung 083° / 263° rechtweisend.

Zwischen den unter A.I.4 bezeichneten Start- und Landebahnen sind folgende Achsabstände vorgesehen:

Zwischen 08L / 26R und 08R / 26L	500 m
Zwischen 08R / 26L und 09L / 27R	2300 m
Zwischen 09L / 27R und 09R / 27L	500 m.

Die östlichen Enden der Start- und Landebahnen werden wie folgt gegeneinander versetzt:

08L / 26R gegen 08R / 26L	600 m nach Osten
08R / 26L gegen 09L / 27R	1500 m nach Osten
09L / 27R gegen 09R / 27L	2100 m nach Osten.

b) Abmessungen der Start- und Landebahnen

Bezeichnung der Start- und Landebahnen	Länge der Start- und Landebahnen	Breite
08L / 26R	2500 m	45 m
08R / 26L	4000 m	60 m
09L / 27R	4000 m	60 m
09R / 27L	2500 m	45 m.

c) Abmessungen der Start- und Landeflächen

Die Schutzstreifen umgeben die zugehörigen Start- und Landebahnen gleichmäßig und bilden mit diesen jeweils die Start- und Landeflächen.

Bezeichnung der Start- und Landebahnen	Länge der Start- und Landeflächen	Breite
08L / 26R	2620 m	300 m
08R / 26L	4120 m	300 m
09L / 27R	4120 m	300 m
09R / 27L	2620 m	300 m.

2. Sicherheitsflächen

Die Sicherheitsflächen haben für alle Start- und Landebahnen des Flughafens gleichermaßen folgende Abmessungen:

Länge: 1000 m an beiden Enden jeder Start- und Landefläche

Breite: 350 m auf beiden Seiten jeder Start- und Landefläche bis zum Beginn der Anflugsektoren.

3. Flughafenbezugspunkt

Der Flughafenbezugspunkt befindet sich in der Mitte des Startbahnsystems.

Geographische Breite 48° 21' 17" Nord  
Geographische Länge 11° 47' 15" Ost  
Höhe 448 m über NN

4. Startbahnbezugspunkte

Die Startbahnbezugspunkte befinden sich jeweils in den Mittelpunkten der Start- und Landeflächen.

Bezeichnung der Start- u. Landebahnen	geogr. Breite	geogr. Länge	Höhe ü. NN
08L / 26R	48° 22' 18" Nord	11° 48' 47" Ost	442 m
08R / 26L	48° 21' 57" Nord	11° 47' 45" Ost	445 m
09L / 27R	48° 20' 37" Nord	11° 46' 45" Ost	452 m
09R / 27L	48° 20' 16" Nord	11° 45' 43" Ost	454 m.

5. Anflugsektoren

Die Anflugsektoren sind für alle Start- und Landebahnen des Flughafens gleich groß. Sie schließen sich bei jeder Start- und Landebahn beiderseits der Außenkanten der Sicherheitsflächen an deren Enden mit einem Öffnungswinkel von je  $15^{\circ}$  an; die Anflugsektoren enden in einer Entfernung von 15 km vom jeweiligen Startbahnbezugspunkt.

Der Bereich, in dem die in § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich), ist aus Planbeilage 5 ersichtlich, die Bestandteil dieser Genehmigung ist.

V. Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung dieses Bescheides wird angeordnet.

VI. Kosten (Gebühren und Auslagen)

Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Kostenfestsetzung ergeht durch gesonderten Bescheid.

B. Sachverhalt

I. Vorgeschichte

Im Jahre 1954 wurde von der Antragstellerin für den Verkehrsflughafen München-Riem ein Generalausbauplan erarbeitet. Dabei wurde festgestellt, daß der Verkehrsflughafen München-Riem nicht entsprechend den Anforderungen der langfristigen Entwicklung des Luftverkehrs ausgebaut werden kann. Eine dauerhafte Lösung des Problems könne nur die Errichtung eines neuen entsprechend ausbaufähigen Verkehrsflughafens im Raum München bringen.

In den folgenden Jahren wurden verschiedene Vorschläge für eine Verlegung des Flughafens München-Riem oder die zusätzliche Verwendung eines Militärflugplatzes im Raum München entwickelt. Alle diese Vorschläge waren jedoch unbefriedigend.

Im März 1963 konstituierte sich aufgrund eines Übereinkommens zwischen dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München eine "Kommission Standort Großflughafen München", die alle für die Errichtung eines neuen Verkehrsflughafens München geeignet erscheinenden Standorte feststellen und überprüfen sollte.

Die "Kommission Standort Großflughafen München" untersuchte in den Jahren 1963/64 insgesamt folgende 20 Standorte im Raum München auf ihre Eignung zur Anlegung eines neuen Verkehrsflughafens für München:

- Sonderflughafen Oberpfaffenhofen
- Gelände Schöngesing
- Militärflugplatz Lechfeld
- Militärflugplatz Fürstenfeldbruck
- Gelände Mammendorf
- Gelände Wenigmünchen-Rottach
- Gelände Sulzemoos
- Gelände Hohenzeller Wald
- Militärflugplatz Manching
- Gelände Hörlkofener Wald
- Gelände Allershausen
- Militärflugplatz Schleißheim
- Gelände Haag-Appersdorf
- Gelände Erding-Nord
- Militärflugplatz Erding
- Gelände Landsham
- Gelände Pastetten-Forstinning
- Gelände Ebersberger Forst
- Militärflugplatz Neubiberg
- Gelände Hofoldinger Forst.

Nach einer Vorauswahl wurden die Standorte Mammendorf, Sulzemoos, Erding-Nord, Hörlkofener Wald und Hofoldinger Forst näher untersucht. In ihrem Bericht vom August 1964 hielt die Kommission die Standorte Hörlkofener Wald, Sulzemoos und Hofoldinger Forst als geeignet für die Errichtung eines Flughafens; sie wies allerdings darauf hin, daß keiner dieser Standorte frei von Nachteilen sei. Der Standort Erding-Nord wurde hinsichtlich der Geländeverhältnisse als gut bezeichnet, auf die Überschneidungen mit dem Militärflugplatz Erding wurde hingewiesen;



dem Standort konnte vor allem wegen der damals ungeklärten meteorologischen Verhältnisse keine Rangstufe zuerkannt werden. Eine Empfehlung des Standortes Mammendorf hatte die Kommission nach eingehender Überprüfung wegen der dichten Besiedlung in der Umgebung nicht für vertretbar gehalten. Ferner untersuchte die Kommission die Möglichkeiten eines Ausbaus des Flughafens München-Riem durch die Anlegung einer neuen Start- und Landebahn in Nordwest-Südost-Richtung. Sie kam hierbei zu dem Ergebnis, daß ein solcher Ausbau nur ein Provisorium sei, das einen neuen Flughafen nicht ersetzen könne.

Im Oktober 1965 wurde zur Auswertung des Abschlußberichtes der "Kommission Standort Großflughafen München" der "Arbeitskreis Flughafen München" gebildet, dem Vertreter des Bundes, des Freistaates Bayern und der Landeshauptstadt München angehörten. Dieser Arbeitskreis empfahl im Juli 1966 die Anlegung des für den Wirtschaftsraum München und Südbayern notwendigen Verkehrsflughafens am Standort Hofoldinger Forst, da dieser Standort hinsichtlich der Lage zum Einzugsgebiet, der Flugsicherungssituation, der Geländeform, der Eigentumsverhältnisse, der Besiedlung und der Lärmauswirkungen am günstigsten zu beurteilen sei. Dabei berücksichtigte der Arbeitskreis auch die Nachteile an diesem Standort, insbesondere den Eingriff in eine geschlossene Waldzone, die Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes, die potentielle Gefährdung des Grundwassers und die an diesem Standort unerwünschte Nachfolgebesiedlung.

Aufgrund der Empfehlung des Arbeitskreises Flughafen München wurde auf Beschluß des Bayerischen Ministerrates vom Oktober 1966 für den Standort Hofoldinginger Forst ein Raumordnungsverfahren eingeleitet, das im Oktober 1967 auf den Standort Erding-Nord/Freising ausgedehnt wurde, nachdem das Bundesverteidigungsministerium eine Einschränkung des Flugbetriebes am Militärflugplatz Erding im Falle der Verwirklichung eines Flughafens an diesem Standort zugesagt hatte.

Dieses Raumordnungsverfahren wurde im Juli 1969 mit einem Votum zugunsten des Standortes Freising/Erding-Nord abgeschlossen. Dabei wurde der Standort Hofoldinginger Forst von der Luftfahrtseite im Hinblick auf die Flugsicherungssituation und die meteorologischen Verhältnisse günstiger bewertet. Die Gesichtspunkte der Raumordnung und Landesplanung sprachen jedoch eindeutig für den Standort Erding-Nord.

Der Bayerische Ministerrat hat daraufhin am 5.8.1969 beschlossen, die zuständigen Ministerien zu beauftragen, unverzüglich alle für die Errichtung des Verkehrsflughafens München am Standort Freising/Erding-Nord erforderlichen Maßnahmen zu treffen und die gesetzlich vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren vorzubereiten.

## II. Durchführung des Genehmigungsverfahrens

Mit Schreiben vom 14.8./29.12.1969 beantragte die Antragstellerin bei der Genehmigungsbehörde die

Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrsflughafens am Standort Freising/Erding-Nord. Der Antrag enthielt folgende Angaben und Unterlagen:

- Angabe von Name und Sitz der Antragstellerin
- Angabe von Name und Wohnsitz des vertretungsberechtigten Geschäftsführers
- Auszug aus dem Handelsregister
- Angaben zum Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Antragstellerin
- Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse des Geländes
- Beschreibung der geplanten Anlagen und Betriebs-einrichtungen sowie der beabsichtigten Flug- und Flughafenbetriebsabwicklung
- Übersichtsplan im Maßstab 1 : 25 000
- Lageplan im Maßstab 1 : 5 000
- Längsschnitte durch die Mittellinien der Start- und Landeflächen mit den Sicherheitsflächen und Anflugsektoren im Längenmaßstab von 1 : 25 000 und im Höhenmaßstab 1 : 2 500 sowie im Längenmaßstab 1 : 5 000 und im Höhenmaßstab 1 : 500
- Querschnitte durch die Start- und Landeflächen und die Sicherheitsflächen im Maßstab 1 : 2 500
- Angaben zum Ausbauplan und zur ersten Ausbaustufe
- die Stellungnahme des Deutschen Wetterdienstes vom 13.10.1969 über die Möglichkeiten einer Flugwetterberatung

- das Gutachten eines technischen Sachverständigen über das Ausmaß des Lärms, der in der Umgebung des Flughafens zu erwarten ist (Bürck, Gutachten über die Geräuschbelastung in der Umgebung des Flughafens München mit Berechnung der Grenzlinien des Störindex bei den Werten  $L_{eq} = 75 \text{ dB(A)}$ ,  $67 \text{ dB(A)}$  und  $62 \text{ dB(A)}$ , ausgehend von zwei Start- und Landebahnen und dem 1980 zu erwartenden Flugbetrieb, 1969)
  
- das Gutachten eines medizinischen Sachverständigen über die Auswirkung dieses Lärms auf die Bevölkerung (Jansen, Medizinisches Gutachten über die zu erwartende Lärmbelastung der Anwohner des Großflughafens München/Erding-Nord, 1969).

Diese Angaben ergänzte bzw. berichtigte die Antragstellerin durch Schreiben vom 11.7.1972 zum Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, vom 7.9.1972 bzw. 7.12.1973 hinsichtlich Name und Wohnsitz des vertretungsberechtigten Geschäftsführers sowie hinsichtlich der Gesellschaftsverhältnisse und vom 19.8.1971 bzw. 19.2.1973 bezüglich der zahlenmäßigen Angabe der Koordinaten der Flughafen- und Startbahnbezugspunkte sowie der Richtung der Start- und Landebahnen. Das Gutachten des Deutschen Wetterdienstes über die flugklimatologischen Verhältnisse im Gebiet Freising/Erding-Nord, 1971, legte die Antragstellerin mit Schreiben vom 16.2.1971 vor. Für die Erstellung dieses Gutachtens wurde ein im April 1968 begonnenes, zweijähriges Meßprogramm

durchgeführt und dessen Ergebnisse ausgewertet. Zur Beurteilung der Lärmauswirkungen des geplanten Flughafens München nach dem Jahre 1980 legte die Antragstellerin mit Schreiben vom 10.8.1970 ein Lärmgutachten für den Ausbauzustand des Jahres 1990 vor (Bürck, Gutachten über die Geräuschbelastung in der Umgebung des Flughafens München im Ausbauzustand für das Jahr 1990 mit Berechnung der Grenzlinien der Störzonen bei den Werten  $L_{eq} = 75 \text{ dB(A)}$ ,  $67 \text{ dB(A)}$  und  $62 \text{ dB(A)}$ , 1970).

Im Interesse einer möglichst frühzeitigen Information über die Durchführung des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens und über die Einzelheiten des Projektes unterrichtete die Genehmigungsbehörde in zwei Besprechungen am 11.11.1969 bei den Landratsämtern Freising und Erding durch das Vorhaben möglicherweise berührte Gebietskörperschaften über den geplanten Verfahrensablauf und über die von der Antragstellerin mit dem Genehmigungsantrag vorgelegten Unterlagen.

Am 16.2.1970 leitete die Genehmigungsbehörde die bis dahin eingegangenen Antragsunterlagen folgenden Fachstellen mit der Bitte um Stellungnahme zu:

Bundesminister für Verkehr

Bundesanstalt für Flugsicherung

Bayerisches Staatsministerium des Innern

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen

Bayerisches Staatsministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Forsten

Bayerisches Staatsministerium für  
Arbeit und Sozialordnung

Bayerisches Geologisches Landesamt

Deutsche Lufthansa AG

Kommission für die Vorbereitung des  
Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes

Deutsche Bundespost

Gleichzeitig wurden die Abteilungen Landes-  
planung und Energiewirtschaft sowie das  
Referat Personennahverkehr im Bayerischen  
Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr  
eingeschaltet.

Mit Schreiben vom 11.3.1970 übersandte die Geneh-  
migungsbehörde die gleichen Antragsunterlagen dem  
Bayerischen Staatsministerium für Unterricht und  
Kultus.

Mit den vorbezeichneten Fachstellen, ausgenommen  
den Bundesminister für Verkehr, fanden am 9. und  
10.4.1970 im Bayerischen Staatsministerium für  
Wirtschaft und Verkehr Erläuterungstermine statt,  
bei denen offene Fragen zu den Antragsunterlagen  
erörtert wurden.

In der Zeit vom 17.4. bis 6.7.1970 gaben die vor-  
genannten Fachstellen Stellungnahmen zum Genehmi-  
gungsantrag ab. Der Bundesminister für Verkehr  
teilte mit Schreiben vom 9.4.1970 mit, daß er eine  
Stellungnahme erst nach Vorlage des Genehmigungs-

entwurfes abgeben werde. Die Stellungnahme des Bundesanstalt für Flugsicherung vom 21.1.1971 wurde mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 24.2.1971 der Genehmigungsbehörde übermittelt. Die Technische Universität München, Fakultät für Landwirtschaft und Gartenbau in Weihenstephan, legte mit Schreiben vom 24.2.1971 eine Stellungnahme vor. Diese Stellungnahme wurde von der Genehmigungsbehörde als Ergänzung der Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Unterricht und Kultus behandelt.

Das von der Antragstellerin mit Schreiben vom 10.8.1970 vorgelegte Gutachten Bürck (1970) wurde den Fachstellen mit Schreiben vom 23.9.1970 nachgereicht.

Mit Schreiben vom 30.9.1970 wurden die Antragsunterlagen, die bis dahin eingegangenen Stellungnahmen der Fachstellen, die Erläuterungen der Genehmigungsbehörde zu den untersuchten Standorten und das landesplanerische Gutachten (Aus den Akten der Bayerischen Staatsregierung, Betreff: Verkehrsflughafen München II) allen nachfolgenden Gebietskörperschaften übersandt, deren Gebiet nach dem von der Antragstellerin vorgelegten Übersichtsplan innerhalb des Bauschutzbereiches bzw. nach dem Gutachten Bürck (1970) innerhalb der Grenzlinie eines äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A) lag:

- Bezirk Oberbayern
- die Landkreise Dachau, Erding, Freising und München
- die Städte Erding und Freising

- im Landkreis Dachau die Gemeinden Amperpettenbach, Fahrenzhausen und Haimhausen
- im Landkreis Erding die Gemeinden Auerbach, Berglern, Bockhorn, Eitting, Fraunberg, Langengeisling, Langenpreising, Notzing, Oberding, Reichenkirchen, Thalheim und der Markt Wartenberg
- im Landkreis Freising die Gemeinden Attaging, Eching, Giggenhausen, Gremertshausen, Großnöbich, Günzenhausen, Hallbergmoos, Jarzt, Marzling, Massenhausen, Neufahrn, Pulling, Rudlfing und Sünzhausen
- im Landkreis München die Gemeinde Unterschleißheim.

Die vorbezeichneten Gebietskörperschaften wurden gebeten, zu diesen Unterlagen bis zum 31.12.1970 Stellung zu nehmen.

Im Interesse einer umfassenden Unterrichtung der verfahrensbeteiligten Gebietskörperschaften über die Antragsunterlagen und Gutachten lud die Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu einer Reihe von Erläuterungsterminen ein. Die ersten Erläuterungstermine fanden mit den Gebietskörperschaften des Landkreises Freising am 7.12.1970 in Freising, mit dem Bezirk Oberbayern und den Gebietskörperschaften der Landkreise Dachau und München am 10.12.1970 bei der Genehmigungsbehörde sowie mit den Gebietskörperschaften des Landkreises Erding am 11.12.1970 in Erding statt. In Anwesenheit der Antragstellerin und des Gutachters Prof. Bürck wurden anhand der vorgelegten Antragsunter-



lagen insbesondere Fragen des Fluglärms, der Luftverschmutzung und der Auswirkungen von Grundwasserabsenkungen behandelt. Auf Bitte mehrerer Gebietskörperschaften wurde die Frist zur Abgabe der erbetenen Stellungnahmen bis zum 31.3.1971 verlängert.

Da bei den vorgenannten Erläuterungsterminen von verschiedenen verfahrensbeteiligten Gebietskörperschaften Befürchtungen hinsichtlich der Auswirkungen von Grundwasserabsenkungen vorgebracht worden waren, legte die Antragstellerin am 20.1.1971 die Gutachten des Bayerischen Geologischen Landesamtes über eine mögliche Grundwasserhaltung im Bereich des Flughafens München vom 14.7.1970 und zur Frage der Reichweite der Absenkung und der bei einer Absenkung zu fördernden Wassermenge beim geplanten Flughafen München vom 18.9.1970 vor. Diese Gutachten wurden von der Genehmigungsbehörde am 24.2.1971 zusammen mit dem inzwischen von der Antragstellerin nachgereichten Gutachten des Deutschen Wetterdienstes über die flugklimatischen Verhältnisse im Gebiet Freising/Erding-Nord vom 10.2.1971 den verfahrensbeteiligten Fachstellen und Gebietskörperschaften zugeleitet. Die gutachtliche Stellungnahme der Bundesanstalt für Flugsicherung vom 21.1.1971 wurde den verfahrensbeteiligten Fachstellen und Gebietskörperschaften mit Schreiben vom 4.3.1971 übermittelt.

Weitere Erläuterungstermine wurden mit den Gebietskörperschaften des Landkreises Erding am 12.3.1971 in Erding sowie mit dem Bezirk Oberbayern und den

Gebietskörperschaften der Landkreise Dachau, Freising und München am 15.3.1971 in Freising abgehalten. Hierbei wurden Fragen der Klimatologie und Hydrogeologie in Anwesenheit der Antragstellerin und von Vertretern des Deutschen Wetterdienstes sowie des Bayerischen Geologischen Landesamtes erörtert; der Abgabetermin für die Stellungnahmen der Gebietskörperschaften wurde dabei bis 30.4.1971 verlängert, vor allem im Hinblick auf ein noch ausstehendes ergänzendes Lärmgutachten.

Zur Beurteilung der Lärmauswirkungen des Flughafens München bei Erreichen der voraussichtlichen Kapazitätsgrenze des voll ausgebauten Startbahnsystems hatte die Genehmigungsbehörde bei Dipl.-Phys. Meyer ein Ergänzungsgutachten über die Einwirkung von Fluglärm auf die Umgebung des geplanten Flughafens München bei Erding in Auftrag gegeben. Mit Schreiben vom 15.3.1971 legte Dipl.-Phys. Meyer dieses Gutachten vor (Meyer, Ergänzendes Gutachten über die Einwirkung von Fluglärm auf die Umgebung des geplanten Flughafens München II bei Erding, 1971). Dieses Gutachten wurde den verfahrensbeteiligten Gebietskörperschaften und Fachstellen am 25.3.1971 zugeleitet.

Nochmalige Erläuterungstermine insbesondere zu Fragen des Fluglärms und der Luftverschmutzung fanden bei der Genehmigungsbehörde mit Gebietskörperschaften des Landkreises Erding am 20.4.1971 und mit dem Bezirk Oberbayern sowie mit Gebietskörperschaften der Landkreise Dachau, Freising

und München am 21.4.1971 statt. Bei diesen Terminen waren neben der Antragstellerin die Gutachter Prof. Bürck und Dipl.-Phys. Meyer sowie Vertreter des Bayerischen Geologischen Landesamtes und des Deutschen Wetterdienstes anwesend. Ferner nahm Prof. Spengler, der für die Erstellung eines Gutachtens über die Luftverschmutzung in Aussicht genommen worden war, mit seinem Assistenten Dr. Kern an diesen Erläuterungsterminen teil. Den Erläuterungstermin am 21.4.1971 verließen 14 von insgesamt 18 anwesenden Gebietskörperschaften, als ihrer Forderung nach Vertagung nicht entsprochen wurde.

Ab 2.3.1971 wurde das neu gebildete Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen als oberste Landesplanungsbehörde und als das in Fragen des Immissionsschutzes federführende Ressort unter Zuleitung aller bis dahin vorliegenden Unterlagen am luftrechtlichen Genehmigungsverfahren beteiligt. In seiner Stellungnahme vom 12.7.1971 stellte das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen insbesondere im Hinblick auf die Ergebnisse des Gutachtens von Dipl.-Phys. Meyer fest, daß es unter Gesichtspunkten der Raumordnung und des Immissionsschutzes erforderlich erscheint, die betriebliche Nutzung des Flughafens München so zu beschränken, daß der durch den Flugbetrieb erzeugte äquivalente Dauerschallpegel an der im Gutachten von Dipl.-Phys. Meyer ausgewiesenen 65 dB(A)-Grenzlinie zu keiner Zeit den Wert von 62 dB(A) über-

schreitet. Die Antragstellerin führte hierzu mit Schreiben vom 22.9.1971 aus, daß sie keine Bedenken dagegen habe.

Aufgrund dieser Sachlage legte die Genehmigungsbehörde nunmehr hinsichtlich der Beteiligung der Gebietskörperschaften die vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vorgeschlagene Grenzlinie zugrunde und beteiligte zusätzlich noch die Gemeinden Giebing, Kranzberg, Kammerberg, Kollbach und Lauterbach am luftrechtlichen Genehmigungsverfahren. Zu dem am 8.11.1971 für diese Gemeinden anberaumten Erläuterungstermin erschienen keine Gemeindevertreter. Die bis dahin vorliegenden Antragsunterlagen und Stellungnahmen der Fachstellen wurden daher diesen Gemeinden von der Genehmigungsbehörde am 16.11.1971 zugeleitet. Am 20.10.1971 hatten die übrigen verfahrensbeteiligten Gebietskörperschaften die vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen im Genehmigungsverfahren abgegebene Stellungnahme vom 12.7.1971 erhalten.

Nachdem am 3.4.1971 das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm\*) in Kraft getreten war, leitete die Genehmigungsbehörde die Bildung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm - Flughafen München II (Fluglärmkommission München II) - ein. Die konstituierende Sitzung dieser Kommission fand am 15.7.1971 statt. Die bis dahin vorliegenden Genehmigungsunterlagen wurden der Fluglärmkommission am 23.8.1971 zugeleitet.

---

\*) BGBI I, S. 282

Da im Laufe des Genehmigungsverfahrens wiederholt Befürchtungen hinsichtlich der Luftverschmutzung in der Umgebung des Flughafens vorgebracht worden waren, hatte die Genehmigungsbehörde bei Prof. Spengler hierzu ein Gutachten in Auftrag gegeben. Prof. Spengler legte am 19.11.1971 dieses Gutachten über eine mögliche Luftverschmutzung beim Flughafen München vor (Spengler, Gutachten über eine mögliche Luftverschmutzung beim Flughafen München II, 1971).

Ferner wurde zur Ergänzung des Lärmgutachtens Meyer (1971) Prof. Jansen durch die Genehmigungsbehörde beauftragt, unter Zugrundelegung dieses Gutachtens und der vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vorgeschlagenen Festsetzung einer äußeren Grenzlinie von 62 dB(A) ein weiteres medizinisches Lärmgutachten zu erstellen. Mit Schreiben vom 30.11.1971 legte Prof. Jansen dieses medizinische Gutachten vor (Jansen, Medizinisches Gutachten über die Auswirkungen des Fluglärms auf die Bevölkerung in der Umgebung des geplanten Verkehrsflughafens am Standort Freising/ Erding-Nord, 1971).

Den verfahrensbeteiligten Gebietskörperschaften und Fachstellen wurden die vorbezeichneten Gutachten Jansen (1971) und Spengler (1971) mit Schreiben vom 21.12.1971 übermittelt; mit Schreiben gleichen Datums wurde den Fachstellen die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 12.7.1971 zugeleitet. In

diesem Zuleitungsschreiben wurden die Gebietskörperschaften und Fachstellen gebeten, eventuelle Stellungnahmen zu den vorbezeichneten Gutachten Spengler (1971) und Jansen (1971) bis zum 29.2.1972 abzugeben. Das vorbezeichnete Gutachten Jansen (1971) und die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 12.7.1971 leitete die Genehmigungsbehörde mit Schreiben vom 21.12.1971 auch den Mitgliedern der Fluglärmkommission zu.

Am 22.12.1971 legte die Antragstellerin eine Ergänzung zum Gutachten des Deutschen Wetterdienstes vom 10.2.1971 über die flugklimatischen Verhältnisse im Gebiet Erding-Nord/Freising sowie eine Stellungnahme vom 25.11.1971 hierzu vor; dem Ergänzungsgutachten des Deutschen Wetterdienstes liegen zweijährige Registrierungen und Beobachtungen in Schwaigermoos im Hinblick auf die Einbeziehung der RVR\*) in die Betrachtungen zugrunde. Dieses Gutachten und die Stellungnahme der Antragstellerin hierzu wurden den verfahrensbeteiligten Gebietskörperschaften und Fachstellen sowie den Mitgliedern der Fluglärmkommission am 20.3.1972 zugeleitet.

Am 21.7.1972 fand bei der Genehmigungsbehörde eine Besprechung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Unterricht und Kultus über die in dessen Stel-

---

\*) Runway Visual Range (Start- und Landebahnsicht)

lungnahmen enthaltenen Forderungen und Einwendungen statt, an der auch Vertreter der Technischen Universität München teilnahmen.

Unter Leitung von Staatsminister Anton Jaumann wurde mit den verfahrensbeteiligten Gebietskörperschaften am 25., 26. und 27.7.1972 ein dreitägiger Erörterungstermin abgehalten, zu dem auch die Mitglieder der Fluglärmkommission eingeladen worden waren. An diesem Erörterungstermin nahmen neben der Antragstellerin Vertreter verschiedener verfahrensbeteiligter Fachstellen und die Gutachter Prof. Bürck, Prof. Jansen, Prof. Spengler, Dipl.-Phys. Meyer sowie u.a. Prof. Müller und weitere Vertreter der von einigen Gebietskörperschaften beauftragten Arbeitsgruppe Müller/Beck-Erlang teil. Hierbei wurden vor allem Fragen der Raumordnung und Landesplanung, des Städtebaues, des Schutzes gegen Fluglärm, der Luftverschmutzung, der Flugsicherung und der Start- und Landebahnrichtung behandelt. Die beigezogenen Gutachter erläuterten ihre gutachtlichen Stellungnahmen.

Aufgrund der Änderungen von Gemeindegrenzen am 1.4.1972 war die Beteiligung der Gemeinde Hohenkammer am Genehmigungsverfahren notwendig geworden. Anlässlich eines Erläuterungstermins am 14.11.1972 bei der Genehmigungsbehörde mit Vertretern der Gemeinde Hohenkammer über Art und Umfang der Beteiligung dieser Gemeinde am luftrechtlichen Genehmigungsverfahren wurden den Gemeindevertretern die bis dahin vorliegenden Genehmigungsunterlagen, Stellungnahmen und Gutachten übergeben.

Im Verlauf des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens gaben 23 der 44 beteiligten Gebietskörperschaften Stellungnahmen ab. Einige dieser Gebietskörperschaften legten gemeinsame Stellungnahmen in Form von Gutachten vor (Richards, Die Lärmauswirkungen des geplanten internationalen Großflughafens München Erding-Nord/Freising, 1971; Arbeitsgruppe Müller/Beck-Erlang, Flughafen München - Standortuntersuchung, 1972).

Vom 15.7.1971 bis 10.10.1972 hatte die Fluglärmkommission sieben Sitzungen sowie eine Reihe von Ausschusssitzungen zur Erarbeitung einer Stellungnahme abgehalten. Der Vorsitzende der Fluglärmkommission leitete deren Stellungnahme vom 10.10.1972 mit Schreiben vom 1.12.1972 der Genehmigungsbehörde zu.

Nachdem in der Standortuntersuchung Müller/Beck-Erlang (1972) die Anlegung des Verkehrsflughafens München im Raum München/Augsburg vorgeschlagen worden war, führte Staatsminister Anton Jaumann mit dem Bundesministerium der Verteidigung erneut Verhandlungen über die Möglichkeiten der hierfür notwendigen Auflassung oder betrieblichen Beschränkungen der Militärflugplätze Fürstenfeldbruck, Lager Lechfeld und Landsberg. Das Ergebnis einer Besprechung mit Staatssekretär Fingerhut, Bundesministerium der Verteidigung, am 29.1.1973 bestätigte, daß die Auflassung auch nur eines Militärflugplatzes in Bayern oder die Verringerung des Flugaufkommens auf einem dieser Plätze nicht möglich ist. Jedoch



wurde bei dieser Besprechung festgestellt, daß für den Militärflugplatz Erding nach wie vor die Zusage einer Einschränkung des Flugbetriebs für den Fall einer Verwirklichung des Verkehrsflughafens München gilt.

Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Gebietskörperschaften gaben das Bayerische Staatsministerium des Innern am 23.1.1973 und das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen am 28.3.1973 ergänzende Stellungnahmen zu Fragen des Städtebaues bzw. der Raumordnung und Landesplanung sowie des Immissions-schutzes ab. Zusammen mit einer Stellungnahme der Genehmigungsbehörde vom 11.7.1972 zu der oben genannten Standortuntersuchung Müller/Beck-Erlang (1972) wurden diese Stellungnahmen den verfahrensbeteiligten Gebietskörperschaften am 13.4.1973 zugeleitet und für die Abgabe eventueller Äußerungen hierzu eine Frist bis zum 15.5.1973 gesetzt. Diese Frist wurde auf Wunsch von Verfahrensbeteiligten bis zum 1.6.1973 verlängert.

Der Regierungsbezirk Oberbayern erklärte mit Schreiben vom 16.5.1973, daß der Bezirksausschuß des Bezirkstages beschlossen hat, sich nicht mehr am luftrechtlichen Genehmigungsverfahren zu beteiligen.

Dem am 1.4.1973 entstandenen Regionalen Planungsverband München leitete das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen mit Schreiben vom 6.6.1973 die gesamten Unterlagen zum

Projekt "Verkehrsflughafen München" auf Veranlassung der Genehmigungsbehörde zur Kenntnisnahme zu.

Am 18.10.1973 wurde das Landratsamt Erding als untere Naturschutzbehörde um eine ergänzende Stellungnahme gebeten.

Eine zu Fragen der künftigen Energieversorgung erbetene Stellungnahme gab die für Energiefragen zuständige Abteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr am 17.12.1973 ab.

Im Verlauf des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens wurden im übrigen in zahlreichen Besprechungen bzw. auf schriftlichem Wege Fragen einzelner Verfahrensbeteiligter behandelt. Darüber hinaus wurden zu Einzelproblemen u.a. Äußerungen des Bundesministers der Verteidigung, des Deutschen Wetterdienstes, der Bayerischen Staatskanzlei, des Bayerischen Landesamtes für Wasserversorgung und Gewässerschutz, der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt - Institut für Physik der Atmosphäre -, der Deutschen Gesellschaft für Ortung und Navigation und der International Air Transport Association (IATA) eingeholt.

Mit Schreiben vom 1.8.1973 leitete die Genehmigungsbehörde den Entwurf der Genehmigung dem Bundesminister für Verkehr zu. Der Entwurf wurde mit Schreiben vom 29.10.1973 und vom 7.12.1973 ergänzt.

Am 9.1.1974 wurde dem Bundesminister für Verkehr eine redaktionell überarbeitete Fassung des Genehmigungsentwurfs übergeben. Dieser Entwurf wurde mit Schreiben vom 17./25.4.1974 ergänzt.

Der Bundesminister für Verkehr stimmte mit Schreiben vom 6.5.1974 dem Genehmigungsentwurf zu.

Am Verfahren wurden insgesamt folgende Stellen beteiligt, die die nachstehend angeführten Stellungnahmen abgegeben haben:

F a c h s t e l l e n

- . Bundesminister für Verkehr 6. 5.1974
- . Bundesanstalt für Flugsicherung 21. 1.1971  
18. 4.1974
- . Bayerisches Staatsministerium  
des Innern 6. 7.1970  
4.10.1972  
23. 1.1973
- . Bayerisches Staatsministerium  
der Finanzen 17. 4.1970  
7. 7.1972
- . Bayerisches Staatsministerium für  
Ernährung, Landwirtschaft und  
Forsten 5. 5.1970
- . Bayerisches Staatsministerium für  
Arbeit und Sozialordnung 8. 5.1970  
29. 2.1972
- . Bayerisches Staatsministerium  
für Unterricht und Kultus 12. 5.1970  
17. 3.1972  
5. 4.1972  
5. 5.1972
- . Bayerisches Staatsministerium für  
Landesentwicklung und Umweltfragen 12. 7.1971  
22. 7.1971  
23.11.1971  
7. 4.1972  
28. 3.1973
- . Bayerisches Staatsministerium für  
Wirtschaft und Verkehr  
- Abteilung Landesplanung - 11. 5.1970  
- Abteilung Energiewirtschaft - 12. 5.1970  
14. 7.1972  
17.12.1973  
- Referat Personennahverkehr - 17. 8.1972

- . Bayerisches Geologisches Landesamt 24. 7.1970
- . Landratsamt Erding 7.11.1973  
- Untere Naturschutzbehörde -
- . Deutsche Lufthansa AG 9. 7.1970
- . Kommission für die Vorbereitung  
des Münchner Verkehrs- und  
Tarifverbundes (MVV)  
- Schreiben der Deutschen Bundesbahn 12. 5.1970  
(als seinerzeit vorsitzende  
Verwaltung)
- . Deutsche Bundespost 13. 5.1970  
- Oberpostdirektion München -

G e b i e t s k ö r p e r s c h a f t e n

- . Regierung von Oberbayern 16. 5.1973  
- Verwaltung des Bezirkes  
Oberbayern -
- . Landkreis Dachau 15.12.1970  
27. 1.1971  
27. 4.1971
- . Landkreis Erding 23. 3.1970  
5.11.1970
- . Landkreis Freising 28. 4.1970  
1. 6.1970  
1.12.1970  
21. 1.1971  
2. 4.1971  
5. 4.1971  
19.10.1972  
23. 4.1973
- Schreiben ohne Datum,  
eingegangen am: 1. 5.1971
- . Landkreis München 18.11.1970

- . Gemeinde Amperpettenbach (Lkr. Dachau) -  
Seit 1.7.1972 mit den maßgebenden Ortsteilen zur Gemeinde Haimhausen
- . Gemeinde Giebing (Lkr. Dachau) -  
Seit 1.7.1972 zur Gemeinde Vierkirchen
- . Gemeinde Haimhausen (Lkr. Dachau) 3.12.1970  
29. 4.1971  
4. 6.1971  
7.12.1971  
21. 3.1974
- . Gemeinde Kollbach (Lkr. Dachau) -
- . Gemeinde Vierkirchen (Lkr. Dachau) -
- . Gemeinde Auerbach (Lkr. Erding) -  
Seit 1.1.1972 zum Markt Wartenberg
- . Gemeinde Berglern (Lkr. Erding) 27. 4.1971  
4. 6.1971  
25. 2.1972  
28. 5.1973  
27. 6.1973  
21. 3.1974
- . Gemeinde Bockhorn (Lkr. Erding) -
- . Gemeinde Eitting (Lkr. Erding) 1. 4.1970  
3.11.1970  
25.11.1970  
12. 3.1971  
7. 4.1971  
28. 4.1971  
29. 4.1971  
4. 6.1971  
11. 6.1971  
2.12.1971  
25. 2.1972  
13. 3.1972  
24. 3.1972  
23. 6.1972  
12. 7.1972  
14. 7.1972  
25. 9.1972  
1.12.1972  
11.12.1972  
1. 3.1973  
25.10.1973  
15.11.1973  
16.11.1973  
23.11.1973  
12. 2.1974  
3. 4.1974  
29. 4.1974

. Stadt Erding (Lkr. Erding)	30. 4.1971
. Gemeinde Fraunberg (Lkr. Erding)	-
. Gemeinde Langengeisling (Lkr. Erding)	26. 4.1971 24. 2.1972
. Gemeinde Langenpreising (Lkr. Erding)	-
. Gemeinde Notzing (Lkr. Erding)	25. 5.1971
. Gemeinde Oberding (Lkr. Erding)	1. 4.1970 3.11.1970 25.11.1970 15. 1.1971 12. 3.1971 29. 4.1971 30. 4.1971 4. 6.1971 11. 6.1971 2.12.1971 7.12.1971 29. 2.1972 13. 3.1972 24. 3.1972 23. 6.1972 12. 7.1972 14. 7.1972 25. 9.1972 11.12.1972 26. 2.1973 25.10.1973 16.11.1973 23.11.1973 12. 2.1974 21. 3.1974 3. 4.1974 29. 4.1974
. Gemeinde Reichenkirchen (Lkr. Erding)	-
. Gemeinde Thalheim (Lkr. Erding)	-
. Markt Wartenberg (Lkr. Erding)	18.12.1972 21. 3.1974

. Gemeinde Attaching (Lkr. Freising)

1. 4.1970  
3.11.1970  
25.11.1970  
12. 3.1970  
29. 4.1971  
4. 6.1971  
11. 6.1971  
2.12.1971  
13. 3.1972  
24. 3.1972  
23. 6.1972  
12. 7.1972  
14. 7.1972  
25. 9.1972  
1.12.1972  
11.12.1972  
25.10.1973  
16.11.1973  
23.11.1973  
12. 2.1974  
21. 3.1974  
3. 4.1974  
29. 4.1974

. Gemeinde Eching (Lkr. Freising)

1. 4.1970  
28. 4.1971  
29. 4.1971  
2. 6.1971  
4. 6.1971  
11. 6.1971  
2.12.1971  
7.12.1971  
13. 3.1972  
24. 3.1972  
23. 6.1972  
12. 7.1972  
14. 7.1972  
25. 9.1972  
23.10.1972  
1.12.1972  
11.12.1972  
20. 2.1973  
22. 5.1973  
25.10.1973  
13.11.1973  
16.11.1973  
23.11.1973  
13.12.1973  
12. 2.1974  
3. 4.1974  
29. 4.1974

- . Gemeinde Fahrenzhausen 4. 6.1971  
Seit 1.7.1972 zum Lkr. Freising 21. 3.1974
- . Stadt Freising (Lkr. Freising) 27.11.1970  
19. 1.1971  
22. 2.1971  
1. 3.1971  
4. 6.1971  
28. 7.1972  
23.10.1972  
29. 5.1973  
15.11.1973
- Schreiben ohne Datum,  
eingegangen am: 18. 7.1972
- . Gemeinde Giggerhausen 1. 4.1970  
(Lkr. Freising) 3.11.1970  
Seit 1.1.1972 zur Gemeinde 25.11.1970  
Massenhausen 29. 4.1971  
4. 6.1971  
11. 6.1971
- . Gemeinde Gremertshausen 23. 4.1971  
(Lkr. Freising)  
Seit 1.7.1972 zur Gemeinde  
Kranzberg
- . Gemeinde Großnöbich (Lkr. Freising) -  
Seit 1.7.1972 zur Gemeinde  
Fahrenzhausen
- . Gemeinde Günzenhausen (Lkr. Freising) 4. 6.1971  
7.12.1971
- . Gemeinde Hallbergmoos 1. 4.1970  
(Lkr. Freising) 3.11.1970  
25.11.1970  
7.12.1970  
16. 4.1971  
25.11.1971  
24. 5.1973
- . Gemeinde Hohenkammer -  
(Lkr. Freising)



- . Gemeinde Jarzt (Lkr. Freising) -  
Seit 1.1.1971 zur Gemeinde  
Großnöbch
- . Gemeinde Kammerberg (Lkr. Freising) -
- . Gemeinde Kranzberg (Lkr. Freising) -
- . Gemeinde Lauterbach (Lkr. Freising) -  
Seit 1.7.1972 südliche Gemeindeteile  
zur Gemeinde Fahrrenzhausen -  
nördliche Gemeindeteile zur  
Gemeinde Hohenkammer
- . Gemeinde Marzling (Lkr. Freising) 1. 4.1970  
27. 4.1971  
30. 5.1973  
21. 3.1974
- . Gemeinde Massenhausen  
(Lkr. Freising) 1. 4.1970  
2. 2.1971  
4. 6.1971  
2.12.1971  
13. 3.1972  
24. 3.1972  
23. 6.1972  
12. 7.1972  
14. 7.1972  
25. 9.1972  
11.12.1972  
25.10.1973  
15.11.1973  
16.11.1973  
23.11.1973  
12. 2.1974  
3. 4.1974  
29. 4.1974
- . Gemeinde Neufahrn bei Freising  
(Lkr. Freising) 1. 4.1970  
3.11.1970  
25.11.1970  
1. 2.1971  
4. 2.1971  
12. 3.1971  
30. 3.1971  
28. 4.1971  
29. 4.1971  
19. 5.1971  
3. 6.1971  
4. 6.1971  
11. 6.1971  
2.12.1971  
7.12.1971  
13. 3.1972

- 24. 3.1972
- 23. 6.1972
- 12. 7.1972
- 14. 7.1972
- 25. 9.1972
- 30.10.1972
- 11.12.1972
- 2. 3.1973
- 17.10.1973
- 25.10.1973
- 7.11.1973
- 8.11.1973
- 15.11.1973
- 16.11.1973
- 23.11.1973
- 29.11.1973
- 12. 2.1974
- 3. 4.1974
- 29. 4.1974
- 
- . Gemeinde Rudlfing (Lkr. Freising)  
Seit 1.1.1972 zur Gemeinde  
Marzling
- . Gemeinde Pulling (Lkr. Freising)
- 1. 4.1970
- 3.11.1970
- 25.11.1970
- 12. 3.1971
- 28. 4.1971
- 29. 4.1971
- 28. 5.1971
- 4. 6.1971
- 11. 6.1971
- 2.12.1971
- 7.12.1971
- 13. 3.1972
- 24. 3.1972
- 23. 6.1972
- 12. 7.1973
- 14. 7.1972
- 21. 7.1972
- 25. 9.1972
- 11.12.1972
- 29. 6.1973
- 25.10.1973
- 16.11.1973
- 23.11.1973
- 12. 2.1974
- 21. 3.1974
- 3. 4.1974
- 29. 4.1974
- 
- . Gemeinde Sünzhausen (Lkr. Freising)  
Seit 1.7.1972 zur Stadt Freising
- . Gemeinde Unterschleißheim  
(Lkr. München)
- 4. 6.1971
- 7.12.1971
- 5.12.1972

F l u g l ä r m k o m m i s s i o n    M ü n c h e n    I I

. Stellungnahme der Kommission                    10.10.1972

Abweichende Stellungnahmen

. Vertreter der Gemeinden Neufahrn            13.6./10.10.1972  
  in der Fluglärmkommission

. Vertreter der Antragstellerin                16.10.1972

. Deutsche Lufthansa AG                        12.10.1972

. Vertreter der Industrie- und  
  Handelskammer für München und  
  Oberbayern                                      24.10.1972

. Bayerisches Staatsministerium für  
  Landesentwicklung und Umweltfragen        3.11.1972

. Bayerisches Staatsministerium  
  des Innern                                      29.11.1972

III.    Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten und  
        Gutachten

1.      Notwendigkeit eines neuen Flughafens

Die Antragstellerin hat ausgeführt, daß der Flughafen München für den kontinentalen und den interkontinentalen Luftverkehr ausgelegt werden soll. Der von ihr derzeit betriebene Flughafen München-Riem könne nicht so ausgebaut werden, daß er den Anforderungen der langfristigen Entwicklung des Luftverkehrs entspricht. Bei der Planung des neuen Flughafens sei von folgenden Prognosewerten ausgegangen worden:

Jahr	Fluggäste pro Jahr in Mio	Fluggäste i.d.typ. Spitzen- stunde	Flugbewe- gungen/ Jahr (in 1000) *) m.Allg. Luftfahrt	Luftfracht in 1000 t. pro Jahr	Luftpost in 1000 t pro Jahr
	Min/Max	Min/Max	Min/Max	Min/Max	Min/Max
1970	3,0/ 3,5	1500/1750	92/110	25,4/ 28,7	7,5/ 9,0
1975	5,1/ 6,5	2230/2770	125/165	56,0/ 68,5	10,5/13,0
1980	8,4/12,1	3360/4660	160/230	112,0/137,0	13,1/16,9
1985	12,0/19,0	5000/7500	190/290	168,0/218,0	17,0/21,0

\*) Jeweils ein Start oder eine Landung zählt als eine Bewegung.

Einige Gebietskörperschaften wandten ein, die Planung des Interkontinentalflughafens entspreche nicht dem heutigen Stand "verkehrswirtschaftswissenschaftlicher Erkenntnis". Die Planung eines Großflughafens für die Länder Bayern und Baden-Württemberg genüge und sei aus Gründen der Bundesraumordnung und wegen der Ballung im Großraum München anzustreben. Die derzeitige Planung erfolge ohne eine Verkehrsgesamtplanung, ohne die Berücksichtigung in Entwicklung befindlicher neuer Verkehrssysteme und ohne Kosten-Nutzen-Analyse. Diese Einwände stützen die Verfahrensbeteiligten auch auf die verkehrswissenschaftliche Untersuchung von Prof. Oettle (Oettle; Standortwahl für große Verkehrsflughäfen in verkehrswirtschaftlicher, raumwirtschaftlicher und schutzpolitischer Sicht, 1971) sowie insbe-

sondere auf das Standortgutachten Müller/Beck-Erlang (1972), in dem ausgeführt wird, daß kein idealer Standort für einen Interkontinentalflughafen im Umkreis von 60 km um München gefunden werden könne. Deshalb sollte die Gesamtkonzeption so geändert werden, daß der interkontinentale Verkehr über einen zwischen den Städten München und Stuttgart gelegenen Flughafen Süd abgewickelt werde, während die Flughäfen München, Nürnberg und Stuttgart dem kontinentalen Verkehr dienen könnten. Eine Integration des Flughafens Süd in ein Hochleistungsschnellbahnsystem sei anzustreben.

Einige Gebietskörperschaften bezweifelten im Hinblick auf den "Dienst nach Vorschrift" der Flugsicherungs- loten sowie im Hinblick auf die "weltweite Energie- krise", daß die von der Antragstellerin angegebenen Prognosewerte erreicht würden. Sie hielten eine Über- prüfung des zu erwartenden Luftverkehrsaufkommens für notwendig.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwick- lung und Umweltfragen hat ausgeführt, die bayerische Landeshauptstadt könne angesichts ihrer überragenden Bedeutung als Verwaltungs-, Kultur-, Wirtschafts- und Fremdenverkehrszentrum nicht auf einen leistungs- fähigen Flughafen verzichten. Die Verwirklichung dieses Projekts sei um so notwendiger, als der Flug- hafen München-Riem wegen seiner ungünstigen Lage im Münchner Stadtgebiet nicht so ausgebaut und be- trieben werden könne, daß er den Anforderungen der langfristigen Entwicklung des Luftverkehrs entspricht.

Der geplante Verkehrsflughafen solle in erster Linie den Verkehrsbedürfnissen seines Einzugsbereichs - insbesondere den Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung des großen Verdichtungsraumes München - genügen.

## 2. Standortalternativen

Der Antrag der Antragstellerin lautet auf Anlegung und Betrieb eines Verkehrsflughafens am Standort Freising/Erding-Nord. Die Antragstellerin hat sich dabei auf das Ergebnis des in den Jahren 1966 bis 1969 durchgeführten Raumordnungsverfahrens bezogen.\*)

Einige Gebietskörperschaften führten aus, daß für die Errichtung eines neuen Flughafens nur der Raum München-Augsburg in Frage käme, wenn nicht die Entscheidung zugunsten eines süddeutschen Gemeinschaftsflughafens zwischen München und Stuttgart getroffen werden könne. Diese Auffassung begründeten sie mit den Ergebnissen des von ihnen vorgelegten Standortgutachtens. In diesem Gutachten wurden 13 Standorte innerhalb eines 60 km-Umkreises um München untersucht. Von diesen Standorten, die durch Anwendung von Ausschlußkriterien (z.B. Vermeidung Gebiete großer Bevölkerungsdichte, Naherholungsgebiete usw.) ermittelt worden waren, wurden fünf Standorte der engeren Wahl anhand folgender Beurteilungsmerkmale herausgefiltert:

---

\*) S. 23.

- Raumordnungsgesichtspunkte
- Freiraum (Bodengüte, Schutzgebiete, Waldflächen)
- Fluglärm und Siedlungsstruktur
- Verkehrsanbindung
- Ingenieurtechnik
- Flugsicherung
- Kostenbetrachtungen

Nach Auffassung der Gutachter waren von den fünf Standorten der engeren Wahl die Standorte Günzlhofen, Eismannsberg und Dünzelbach im Raum München-Augsburg aus raumplanerischen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten als günstig anzusehen, während die Standorte Erding (Variante des beantragten Standortes) und Moosinning im Raum München-Freising bei Vorrang der ingenieurtechnischen Gesichtspunkte relativ günstig lagen.

Zu den Gesichtspunkten der **R a u m o r d n u n g** wiesen die Gutachter darauf hin, daß weder ein Landesentwicklungsprogramm noch entsprechende Regionalpläne vorliegen. Sie wählten deshalb folgende vier ihnen möglich erscheinende Grundkonzepte für die Entwicklung des Verichtsungsraumes München aus und legten diese ihrer weiteren Untersuchung zugrunde:

#### A l t e r n a t i v e M 1

Diese entspricht dem Regionalentwicklungsplan des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München aus dem Jahre 1968. Die Konzeption geht von einer Gliederung der Region München in einen Kernbereich und eine größere Zahl von Nebenzentren aus.

#### A l t e r n a t i v e M 2

Diese sieht vor, daß sich der Zuwachs der Bevölkerung im Raum München stärker als bei der Alternative M 1 auf den Außenraum konzentriert und dort echte Verdichtungsschwerpunkte mit über 30 000 Einwohnern entlang ausgewählter Entwicklungsachsen geschaffen werden.

#### A l t e r n a t i v e M L

Diese geht davon aus, den zu erwartenden Bevölkerungszuwachs im Raum München zu einem wesentlichen Teil auf die Städte Augsburg, Ingolstadt, Rosenheim und Landshut umzulenken, wobei der Raum Landshut besonders bevorzugt werden soll.

#### A l t e r n a t i v e M A

Diese strebt an, den bei der Alternative M L auf die Entwicklungsschwerpunkte Augsburg, Ingolstadt, Rosenheim und Landshut verteilten Bevölkerungszuwachs allein auf den Entwicklungsschwerpunkt Augsburg hinzulenken. Die Gutachter halten diese Alternative für die sinnvollste.

Auf dieser Grundlage gelangten die Gutachter unter Gesichtspunkten der Raumordnung und Landesplanung zu der bereits erwähnten Bevorzugung der Standorte westlich und nordwestlich von München. Wörtlich heißt es im Gutachten:

"Will man den Überlastungserscheinungen im Raume München wirksam begegnen, so kann die Möglichkeit, einen Förderungsimpuls im Raum Augsburg zu geben, nicht hoch genug gewertet werden."



Zum Bewertungsmerkmal **F r e i r a u m** führten die Gutachter aus, daß die landwirtschaftlichen Bodengüten im Raum München-Augsburg etwas höher seien als im Raum München-Freising. Bei allen Standorten im Raum München-Augsburg seien Waldgebiete zu beseitigen, die 24 - 37 % des Flughafengeländes umfassen. Westlich und östlich der Standorte im Raum München-Freising seien Wasserschutzgebiete vorhanden. Die Gutachter bewerteten nach dem Merkmal Freiraum die Standorte im Raum München-Augsburg mit "gut" und die im Raum München-Freising mit "mittel".

Zum Bewertungsmerkmal **F l u g l ä r m** und **S i e d l u n g s s t r u k t u r** legten die Gutachter für alle Standorte ein einheitliches Startbahnsystem zugrunde, das gegenüber dem von der Antragstellerin vorgelegten Bahnsystem modifiziert war (Startbahnabstand 1800 m statt 2300 m). Unter Anwendung abstrahierter Lärmzonen für dieses Startbahnsystem wurde die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Bewohner unter Berücksichtigung der derzeitigen und der voraussichtlichen künftigen Siedlungsstruktur an den einzelnen Standorten ermittelt. Bei Zugrundelegung der derzeitigen Siedlungsstruktur benoteten die Gutachter alle fünf genannten Standorte mit "mittel". Unter Annahme der von den Gutachtern erwarteten künftigen Siedlungsstruktur erhielten die Standorte im Raum München-Augsburg die Noten "sehr gut" bzw. "gut" und die Standorte im Raum München-Freising die Noten "mittel" bzw. "ungünstig".

Unter dem Bewertungsmerkmal **V e r k e h r s a n - b i n d u n g** betrachteten die Gutachter für jeden Standort den Umfang des relativen Fluggastaufkommens, d.h. des von der Entfernung vom Flughafen abhängigen Fluggastaufkommens und die Möglichkeiten der verkehrlichen Anbindung. Das relative Fluggastaufkommen wurde für die Standorte im Raum München-Augsburg günstig dargestellt, vor allem infolge starker Betonung der Orte Augsburg und Ulm durch einen Zentralitätszuschlag. Die verkehrliche Anbindung der Standorte im Raum München-Augsburg sollte primär über die S-Bahnlinien nach Nannhofen bzw. Geltendorf und über die BAB München-Stuttgart, in weiterer Zukunft über die geplante Schnellfahrstrecke München-Stuttgart der Bundesbahn sowie eine eventuelle HSB-Strecke, erfolgen. Für die Verkehrsanbindung der Standorte im Raum München-Freising wurden im wesentlichen die Überlegungen der Antragstellerin zugrunde gelegt. Die Fahrzeitvergleiche zu den einzelnen Standorten fielen in dem Gutachten zugunsten der Standorte im Raum München-Augsburg aus. Insgesamt bewerteten die Gutachter hinsichtlich der Verkehrsanbindung die Standorte im Raum München-Augsburg mit "gut" bzw. "sehr gut", während die Standorte im Raum München-Freising die Note "gut" erhielten.

Das Bewertungsmerkmal **I n g e n i e u r t e c h n i k** enthält Ausführungen über das Ausmaß der Erdbewegungen, über die Hindernisfreiheit und über die meteorologischen Verhältnisse. Der Umfang der Erdbewegungen verhalte sich an den Standorten im Raum München-Augsburg gegenüber den Standorten im Raum München-Freising wie 10 : 1. Für die Standorte im Raum München-

Freising wurden die Sendemasten des Bayerischen Rundfunks bei Ismaning und des Senders "Stimme Amerikas" bei Erching als Luftfahrthindernisse angesehen. Hinsichtlich der Häufigkeit von schlechter Sicht (Nebel, tiefliegende Wolken) kamen die Gutachter zu der Auffassung, daß diese Probleme durch Einführung der Allwetterlandung und durch künstliche Sichtverbesserung gelöst werden könnten. Der Windeinfluß wurde bei der Ausrichtung der Start- und Landebahnen vernachlässigt, da moderne Verkehrsflugzeuge nur sehr wenig querwindempfindlich seien. Hinsichtlich der Ingenieurtechnik wurden die Standorte im Raum München-Augsburg mit "mittel", die Standorte im Raum München-Freising mit "relativ günstig" bewertet.

Unter dem Bewertungsmerkmal **F l u g s i c h e r u n g** behandelten die Gutachter vor allem die zentrale Lage der Konfliktsituation von militärischen und zivilen Flughäfen. Sie gingen davon aus, daß militärische und zivile Flugplätze grundsätzlich als gleichrangig anzusehen sind. Sie meinen aus § 30 Abs. 3 LuftVG sogar einen gewissen Vorrang der zivilen Belange ableiten zu können, da hiernach bei Anlegung von Militärflugplätzen eine Bindung des Bundesministers der Verteidigung an das Votum des Bundesministers für Verkehr vorgesehen ist. Eine umgekehrte Bindung an das Votum des Bundesministers der Verteidigung bei der Anlegung von Verkehrsflughäfen werde dagegen nicht gefordert. Die Standorte im Raum München-Augsburg benoteten die Gutachter wegen der notwendigen Auflassung der Militärflugplätze Fürstenfeldbruck

und/oder Lager Lechfeld mit "mittel", "ungünstig" und "sehr ungünstig", die Standorte im Raum München-Freising mit "mittel".

Das Bewertungsmerkmal **K o s t e n b e t r a c h - t u n g** enthält als Vorarbeit für eine für alle Standorte nach Auffassung der Gutachter notwendige Kosten-Nutzen-Analyse eine Zusammenstellung der standortabhängigen Kosten. Dabei ergaben sich für die Standorte im Raum München-Augsburg standortabhängige Kosten zwischen 565 Mio DM und 615 Mio DM zuzüglich der für Auflassung oder Einschränkung der dortigen Militärflugplätze anfallenden Kosten, die die Gutachter als "hoch" bis "sehr hoch" bezeichneten. Die für Standorte im Raum München-Freising ermittelten standortabhängigen Kosten betrugen 237 Mio DM bzw. 297 Mio DM. Dazu kamen die als "mittel" bezeichneten Kosten für Auflassung oder Einschränkung des Militärflugplatzes Erding.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat zu den raumordnerischen Überlegungen der Gutachter festgestellt, daß die Festlegung von Zielen der Raumordnung und Landesplanung für die weitere Entwicklung des Verdichtungsraumes München dem in Ausarbeitung befindlichen Landesentwicklungsprogramm und dem darauf aufbauenden Regionalplan vorbehalten bleiben müsse. Die bisherigen landesplanerischen Vorstellungen der Bayerischen Staatsregierung seien in den Programmen "Bayern I" vom 22. April 1969 und "Bayern II" vom 29. Juli 1970, mit denen sich die Gutachter nicht

ausreichend auseinandergesetzt hätten, ausführlich dargelegt. Aus den in diesen Programmen enthaltenen Absichtserklärungen ergäbe sich insbesondere, daß eine derartig einseitige Förderung der Entwicklungsachse München-Augsburg nicht in Betracht gezogen werde. Die Staatsregierung wolle vielmehr in Ergänzung zu den Städten, die schon jetzt die Funktion eines Oberzentrums wahrnehmen (u.a. München und Augsburg), den Ausbau weiterer möglicher Oberzentren (z.B. Landshut) unterstützen, um die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Versorgung der schwach strukturierten Räume des Staatsgebietes zu verbessern und auf die ungesunden Ballungstendenzen langfristig hemmend einzuwirken ("Bayern II", S. 14 f). Aus diesen raumordnungspolitischen Erwägungen ergäbe sich, daß aus der Sicht der Landesplanung ein im Bereich der Entwicklungsachse München-Landshut gelegener Standort für die Anlage eines Flughafens zumindest ebenso gut geeignet sei, wie ein im Bereich der Entwicklungsachse München-Augsburg gelegener. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat ferner zu dem Bewertungsmerkmal Fluglärm und Siedlungsstruktur ausgeführt, gegen die Verwendung von abstrahierten Lärmkurven bei Standortvergleichen sei grundsätzlich nichts einzuwenden, wenn sie dazu dienen sollen, eine Vorauswahl zu treffen. Für die von den Gutachtern aus der Sicht der Landesplanung und des Immissionsschutzes in die engere Wahl gezogenen Standorte hätte aber zur Bestimmung der Zahl der betroffenen Bevölkerung jeweils die Form von Lärmzonen verwendet werden sollen, die

sich aus den betriebstechnischen Daten, dem Abstand zwischen den Startbahnen und vor allem dem Verlauf der Hauptflugrouten ergibt. Erst dann könne ein Vergleich mit der Zahl der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung an dem zur Genehmigung anstehenden Standort vorgenommen werden.

Zur Bewertung der Standorte wurde bemerkt, daß sich nach Auffassung der Gutachter nur Oberzentren von der Größe Augsburgs bei der zunehmenden Konzentration und Spezialisierung gegenüber München zu behaupten vermögen. Dadurch hätten zwangsläufig die Standorte westlich von München im wesentlichen positive Bewertungen erhalten, während die Standorte im Raum München-Freising ungünstig benotet wurden, vor allem, da hier eine sehr starke Entwicklung der Gemeinden in der Zukunft angenommen wurde. Darüber hinaus falle auf, daß die sehr starke Siedlungstätigkeit entlang der Bahnlinie München - Markt Schwaben (Großsiedlungen Kirchheim-Heimstetten, Poing-Pliening, Münchner Osten) bei der Beurteilung des Standortes Moosinning offenbar nicht berücksichtigt wurde. Die An- und Abflugwege im Süden dieses Standortes würden über die vorbezeichneten Siedlungsgebiete oder über den Münchner Norden geleitet werden müssen.

Das für öffentlichen Nahverkehr zuständige Referat im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr hat zum Bewertungsmerkmal Verkehrsanbindung ausgeführt, daß eine Anbindung der zwischen München und Augsburg gelegenen Standorte an die S-Bahnlinie

München-Nannhofen-(Augsburg) bei dem derzeitigen Ausbauzustand dieser Strecke nicht möglich sei. Hinzu komme, daß jeder Flughafenstandort im Raum München-Augsburg das Ungleichgewicht des Münchener S-Bahnnetzes (derzeit 6 Linien nach Westen, 5 Linien nach Osten) weiter verstärken müßte. Zur Verkehrsanbindung auf der Straße hat die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern mitgeteilt, daß eine Verwendung der BAB München-Augsburg als Flughafenzubringer, wie von den Gutachtern vorgesehen, bei dem derzeitigen Ausbauzustand nicht vertreten werden könne.

Zum Bewertungsmerkmal Ingenieurtechnik haben die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern zu Fragen der Abwasserbeseitigung und die Energieabteilung im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr zur Energieversorgung Stellung genommen. Dabei wurde dargelegt, daß bei den Standorten im Raum München-Augsburg die Schmutzwasserbeseitigung wegen Mangel an ausreichenden Vorflutern schwierig ist. Als Vorfluter komme nur der Lech in Frage. Ebenso sei die Versorgung mit elektrischer Energie bei den Standorten zwischen München und Augsburg schwieriger und aufwendiger als am Standort Freising/Erding-Nord.

Hinsichtlich der von den Gutachtern angestrebten Auflassung der Militärflugplätze Fürstenfeldbruck, Lager Lechfeld und Landsberg hat der Bundesminister der Verteidigung wiederholt festgestellt, daß eine Auflassung oder betriebliche Einschränkung dieser Plätze nicht zur Grundlage einer Planung für einen neuen Flughafen München gemacht werden könne.

### 3. Startbahnsystem und Flugbetriebsflächen

#### a) Startbahnsystem

Nach dem Antrag soll der Flughafen München für die Benutzung durch alle Arten von Flugzeugen und Drehflüglern ohne Beschränkung von Antrieb und Gewicht genehmigt werden.

Für den Betrieb dieser Luftfahrzeuge wurde die Genehmigung für ein Startbahnsystem, bestehend aus vier parallelen Start- und Landebahnen beantragt. Jeweils zwei dieser Start- und Landebahnen sind paarweise zusammengefaßt. Zur Begründung der Zahl der Start- und Landebahnen hat die Antragstellerin folgende Prognose über die voraussichtliche typische Spitzenstundenbelastung\*) hinsichtlich der Flugbewegungen vorgelegt:

Bewegungen in der typischen Spitzen- stunde des Fluggast- verkehrs	1975		1980		1985	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Linienverkehr	35	42	40	51	45	56
Gelegenheitsverkehr	3	4	4	5	5	7
Insgesamt	38	46	44	56	50	63

In diesen Werten seien die Bewegungen der Allgemeinen Luftfahrt nicht enthalten. Unter Berücksichtigung der internationalen Erfahrungen, nach denen auf  
e i n e r Start- und Landebahn unter Instrumenten-

---

\*) Verkehrsaufkommen pro Stunde, das im Jahr dreißigmal erreicht oder überschritten wird.



flugregeln (IFR) bis zu 40 Bewegungen pro Stunde abgewickelt werden können, hält die Antragstellerin bereits in der ersten Ausbaustufe die Anlegung von zwei Start- und Landebahnen (08R / 26L und 09L / 27R) für erforderlich. Die Antragstellerin hat ferner dargelegt, daß in der ersten Ausbaustufe auch deshalb zwei Start- und Landebahnen notwendig seien, damit der Luftverkehr bei Schneeräumung, Ausbesserungsarbeiten und sonstigen Betriebsstörungen auf einer Bahn aufrechterhalten werden könne. Um auch den zukünftigen Entwicklungen Rechnung zu tragen, hat die Antragstellerin die Genehmigung von zwei weiteren Bahnen (08L / 26R und 09R / 27L) für den Endausbau des Flughafens beantragt.

Einige Gemeinden und die Fluglärmkommission haben gefordert, den Betrieb von heute noch nicht eingesetzten Luftfahrzeugen, insbesondere von V/STOL-Flugzeugen\*) und Überschallflugzeugen nicht zuzulassen, da deren Auswirkungen auf die Flughafen-umgebung noch nicht zu übersehen seien. Die äußeren Start- und Landebahnen (08L / 26R und 09R / 27L) sollten entfallen; zumindest sollte vor der Anlegung der Nachweis für die Notwendigkeit geführt werden. Weiter wurden eine halbjährliche wechselnde Benutzung der Startbahnpaare zur gleichmäßigen Verteilung der Belästigung auf alle Anlieger sowie eine Zusicherung verlangt, daß keine Erweiterung des Flughafens nach Süden über die genehmigten Grenzen hinaus erfolgt. Ferner wurde vorgeschlagen, in der Genehmigung gegebenenfalls nur die Anlegung von einer bzw. von zwei Start- und Landebahnen sowie nur den Betrieb bestimmter Luftverkehrsarten

---

\*) Vertical/Short Take-Off and Landing  
(Senkrecht/Kurzstartflugzeug)

zulassen; die jeweils nicht zugelassenen Luftverkehrsarten sollten in München-Riem verbleiben.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat in seiner Stellungnahme gefordert, daß Überschallflugzeuge zum Verkehr auf dem Flughafen München nur dann zuzulassen sind, wenn ihre Geräuschentwicklung im Unterschallbereich die ICAO-Zulassungswerte von 1969 für Unterschallflugzeuge nicht überschreitet. Die Bundesanstalt für Flugsicherung und die Deutsche Lufthansa haben in ihren Stellungnahmen das beantragte Startbahnsystem befürwortet, da es die notwendige Kapazität und Flexibilität biete, bezüglich der Lärmauswirkung auf die Nachbargemeinden günstig sei und genügend Möglichkeiten für die Unterbringung der Abfertigungseinrichtungen gebe.

b) Länge der Start- und Landebahnen

Laut Antrag sind für die Start- und Landebahnen 08R / 26L und 09L / 27R je 4000 m Länge und für die Start- und Landebahnen 08L / 26R und 09R / 27L je 2500 m Länge vorgesehen. Die Antragstellerin hat diese Längen mit den Anforderungen von Langstreckenflugzeugen im Interkontinentalverkehr (4000 m) und Mittelstreckenflugzeugen im Kontinentalverkehr (2500 m) begründet. Aufgrund der Geländehöhe, der Temperatur und der Längsneigung hat die Antragstellerin einen Korrekturfaktor von 1,2055 errechnet, mit dessen Anwendung sie Grundlängen von 3300 m bzw. 2070 m ermittelt.

Die Deutsche Lufthansa hat in ihrer Stellungnahme die vorgesehenen Längen der Start- und Landebahnen befürwortet.

c) Breite der Start- und Landebahnen

Der Antrag sieht für die Start- und Landebahnen 08L / 26R und 09R / 27L eine Breite von 45 m und für die Start- und Landebahnen 08R / 26L und 09L / 27R eine Breite von 60 m vor. Die Breite von 60 m bei den letzteren Bahnen wird mit einer Empfehlung der International Air Transport Association begründet. Die Deutsche Lufthansa hat die gewählten Startbahnbreiten befürwortet.

d) Richtung der Start- und Landebahnen

Die Antragstellerin hat für alle Start- und Landebahnen die Richtung  $083^{\circ}/263^{\circ}$  rechtweisend vorgesehen. Sie hat diese Richtung mit der Hauptwindrichtung im Raum München sowie mit den örtlichen Gegebenheiten, insbesondere der Besiedlung in der Umgebung des Standortes, begründet.

Der Deutsche Wetterdienst hat in seinem Gutachten aufgezeigt, daß die Hauptwindrichtung sowohl im Raum München als auch am Standort des beantragten Flughafens West-Ost ist, wobei Wind mit hohen Geschwindigkeiten vorwiegend aus Westen komme.

Die Gemeinde Eching regte eine Überprüfung der Startbahnrichtung mit dem Ziel einer Drehung um  $2 - 3^{\circ}$  aus Lärmgründen an.

e) Abstand der Start- und Landebahnen

Die Antragstellerin hat für den Abstand zwischen den Start- und Landebahnen 08R / 26L und 09L / 27R einen Abstand von 2300 m vorgesehen. Dieser Abstand wurde damit begründet, daß auf diesen beiden Bahnen gleichzeitige Landungen nach Instrumentenflugregeln erfolgen sollen, daß zwischen diesen Bahnen ausreichend Raum für die Anordnung der Flughafenanlagen notwendig sei und daß dieser Abstand im Hinblick auf die Lärmbelastung der Umgebung optimal sei. Für den Abstand zwischen den Bahnen 08L / 26R und 08R / 26L bzw. 09L / 27R und 09R / 27L wurde von der Antragstellerin 500 m gewählt. Dieser Abstand erlaube gleichzeitigen Betrieb nach IFR, wenn eine Bahn für Starts und die andere für Landungen benutzt wird.

Einige Gemeinden haben eine Verringerung des Abstands von 2300 m zwischen den beiden Startbahnpaaren auf 1800 m aus Lärmgründen gefordert.

f) Flugbetriebsflächen für V/STOL-Flugzeuge

Die Antragstellerin hat für diese Flugzeuge keine gesonderten Flugbetriebsflächen ausgewiesen.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat vorsorglich für den Fall der Aufnahme eines regelmäßigen V/STOL-Verkehrs am Flughafen München gefordert, durch geeignete Wahl der Betriebsflächen oder durch sonstige Vorkehrungen sicherzustellen, daß die Geräusentwicklung

lung dieser Luftfahrzeuge an keiner Stelle und zu keiner Zeit zu einer Vergrößerung der Schutzbereiche führt, die durch die Linien äquivalenten Dauerschallpegels von 65 dB(A) und 62 dB(A) begrenzt werden.

g) Rollbahnen

Die Antragstellerin hat ein Rollbahnsystem vorgesehen, das ein weitgehend ungehindertes und zügiges Rollen der Flugzeuge zwischen den Start- und Landebahnen und den Vorfeldflächen gewährleisten soll. Dieses System besteht aus Rollbahnen parallel zu den Start- und Landebahnen, aus Rollbahnen senkrecht zu den Start- und Landebahnen und aus Schnellabrollwegen. Für alle Rollbahnen ist eine Breite von 23 m geplant.

Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat in ihrer Stellungnahme die Konzeption des Rollbahnsystems befürwortet. Sie fordert jedoch eine Parallelverschiebung der parallelen Rollbahnen zwischen den Landebahnen 08L / 26R und 08R / 26L bzw. 09L / 27R und 09R / 27L in der Form, daß der Abstand zwischen den Mittellinien dieser Rollbahnen und den Mittellinien der Start- und Landebahnen 08R / 26L bzw. 09L / 27R mindestens 316 m beträgt, um die erforderlichen Freiflächen für die Gleitwegsender zu gewährleisten.

h) Vorfeldflächen

Die Antragstellerin hat die Vorfeldflächen zwischen den Start- und Landebahnen 08R / 26L und 09L / 27R vorgesehen.

1) Allwetterflugbetrieb

Die Antragstellerin hat die Zulassung des Flughafens München für Allwetterflugbetrieb mindestens nach Betriebsstufe II beantragt.

4. Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung

Die Antragstellerin ist bei ihrem Antrag von den Ergebnissen des landesplanerischen Gutachtens vom 22. Juli 1969 sowie dem Beschluß des Bayerischen Ministerrats vom 5.8.1969 ausgegangen.

Die Landesplanungsstelle im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr stellte in ihrer Stellungnahme im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren zusammenfassend fest, daß gegen die Errichtung des Flughafens München am Standort Freising/ Erding-Nord unter Gesichtspunkten der Raumordnung und Landesplanung keine Bedenken bestehen. Die Folgen des Flughafenbaues in struktureller Hinsicht deckten sich mit den Entwicklungszielen der Raumordnung und Landesplanung in dem Raum Erding-Freising. Härten infolge Grundabtretung und Umstrukturierung sollten durch Ausschöpfung aller Möglichkeiten ausgeschaltet werden. Die Verkehrsanbindung des Flughafens sei ohne Schwierigkeiten möglich. Aus der Sicht der Forstwirtschaft und des Fremdenverkehrs ergäben sich keine Einwendungen. Hinsichtlich der Beurteilung der Lärmauswirkungen war die Landesplanungsstelle von den seinerzeit vorliegenden Gutachten Bürck (1969) und Jansen (1969) ausgegangen.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen bestätigte die Stellungnahme der Landesplanungsstelle, ausgenommen die Beurteilung der Lärmauswirkungen. Hierzu stellte das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Gutachtens Meyer (1971) fest, daß es unter Gesichtspunkten der Raumordnung und des Immissions-schutzes erforderlich erscheint, die betriebliche Nutzung des Flughafens München im Interesse einer Begrenzung der Lärmauswirkungen zu beschränken.

Eine größere Zahl von Gebietskörperschaften, insbesondere soweit ihr Gemeindegebiet durch Lärmauswirkungen berührt wird, hat den Flughafen München unter Hinweis darauf abgelehnt, daß der Standort Freising/Erding-Nord aus raumordnerischen Gründen ungeeignet sei. Unter Bezugnahme auf die Standortuntersuchung Müller/Beck-Erlang (1972) verweisen einige Gemeinden darauf, daß an diesem Standort der Flughafen München das Entwicklungsband München-Freising-Landshut durchschneide. Ein Flughafen an diesem Standort bringe nicht die regionalpolitisch notwendige Entlastung des Raumes München, sondern führe zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrs- und Arbeitsmarktverhältnisse im Ballungsraum München. Die im Einflußbereich des Flughafens befindlichen Gemeinden würden in ihrer Entwicklung durch bauliche Beschränkungen behindert, z.T. werde die Entwicklung völlig stagnieren. Mit erheblichen Investitionen errichtete öffentliche Einrichtungen der Gemeinden seien bei derartigen Entwicklungsbeschränkungen nicht ausgelastet. Insbesondere die

durch Grundabtretung zugunsten des Flughafens betroffenen Gemeinden befürchten einen Einwohnerverlust und damit eine Schwächung der Wirtschaftskraft der Gemeinden. Zudem werde die Zerschneidung der Verkehrsanbindungen durch den Flughafen die Verkehrslage dieser Gemeinden wesentlich verschlechtern.

Im Falle der Anlegung des Flughafens fordern einige Gemeinden eine Verlegung der An- und Abflugrouten, um ein Überfliegen ihres Gemeindegebiets zu vermeiden.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat ausführlich zu den Belangen der Raumordnung und Landesplanung für den Standort Freising/Erding-Nord unter besonderer Würdigung der Äußerungen der Gebietskörperschaften Stellung genommen. Dabei wird ausgeführt, daß für den von dem Vorhaben betroffenen Raum, abgesehen von der Einteilung des Staatsgebietes in Regionen, noch keine Ziele der Raumordnung und Landesplanung vorliegen. Die Stellungnahme stütze sich daher im wesentlichen auf die Grundsätze der Raumordnung, die in § 2 Abs. 1 ROG\*) und in Art. 2 BayLplG\*\*) enthalten sind. Darüber hinaus seien auch die von der Bayerischen Staatsregierung beschlossenen Programme "Bayern I" und "Bayern II" sowie die bei den Landesplanungsbehörden in Ausarbeitung befindlichen landesplanerischen Zielvorstellungen mit berücksichtigt worden.

---

\*) Raumordnungsgesetz vom 8. April 1965 (BGBl I S. 306)

\*\*) Bayerisches Landesplanungsgesetz vom 6. Februar 1970 (GVBl S. 9)



Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen weist darauf hin, daß durch Errichtung eines neuen Flughafens München die Verkehrsverhältnisse im Bereich des Luftverkehrs verbessert werden. Zugleich könne damit den ungesunden Lebensbedingungen, wie sie im Verdichtungsraum München bestünden, entgegengewirkt werden, da die Belastung eines großen Teils der Münchner Bevölkerung nach Inbetriebnahme des Flughafens München entfallen werde.

Die mit dem Projekt verbundene verkehrs- und versorgungsmäßige Aufschließung sowie Schaffung von zusätzlichen Erwerbszweigen und Arbeitsstätten werde zu einer Sicherung und Weiterentwicklung des gesamten Raumes im Hinblick auf ausgewogene wirtschaftliche, soziale und kulturelle Verhältnisse beitragen.

Zu den Befürchtungen einiger Gebietskörperschaften, die Entwicklungssachse München-Freising-Landshut werde durch den Flughafen München zerstört, stellt das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen unter Hinweis auf die Standortuntersuchung Müller/Beck-Erlang (1972) fest, daß durch den Flughafen München lediglich ein beschränkter Abschnitt dieser Entwicklungssachse einer Wohnbebauung entzogen werde. Im übrigen sei auch unter Berücksichtigung des vorbezeichneten Gutachtens die Lage des Flughafens München zu dieser Entwicklungssachse als günstig anzusehen.

Zu den Einwänden mehrerer Gebietskörperschaften, der Standort sei nicht mit den vorhandenen regio-

nalen Entwicklungsplänen abgestimmt, wird ausgeführt, daß Regionalpläne für den angesprochenen Raum im Sinne des Art. 4 in Verbindung mit Art. 17 und 18 BayLplG bisher nicht vorliegen.

Sowohl die bisherigen Erklärungen der Bayerischen Staatsregierung, wie sie in den Programmen "Bayern I" und "Bayern II" niedergelegt sind, als auch die Zielvorstellungen, die im Zusammenhang mit der Aufstellung des Landesentwicklungsprogramms erarbeitet worden seien, gingen übereinstimmend davon aus, daß

- einer weiteren Verdichtung im Raum München durch bevorzugte Förderung von zentralen Orten und Entwicklungsachsen in den übrigen Landesteilen
- wie etwa der Entwicklungsachse München-Landshut - entgegengewirkt werden sollte, und
- eine Konzentration der künftigen Siedlungsentwicklung in der Region München im Außenraum, insbesondere längs der vom Verdichtungszentrum nach Norden und Osten führenden Nahverkehrslinien anzustreben sei.

Diesen Leitvorstellungen komme die Anlage des geplanten Flughafens München am Standort Freising/Erding-Nord entgegen. So werde der durch den Flughafen induzierte Zuwachs an Bevölkerung sich vor allem auf die außerhalb der Lärmzonen gelegenen zentralen Orte längs der S-Bahn-Linien München-Freising und München-Erding konzentrieren.

Daraus würden sich auch günstige Auswirkungen für das agrarische Hinterland der Städte Erding und Freising ergeben. Sie seien insbesondere für die

hinter der allgemeinen Entwicklung zurückgebliebenen östlichen Teile des Landkreises Erding erwünscht. Die sich abzeichnende überregionale Entwicklungssachse München-Freising-Landshut und der Raum Markt Schwaben-Erding würden insgesamt eine Kräftigung erfahren. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen strebe hierfür im Zusammenhang mit den betrieblichen Änderungen und Einschränkungen am Militärflugplatz Erding eine Verringerung der von dort ausgehenden Lärmauswirkungen im Bereich entlang der S-Bahn München-Erding zwischen Markt Schwaben und dem Südrand von Erding an. Durch die Überlagerung der Lärmauswirkungen des Flughafens München mit der Entwicklungssachse München-Freising würden den in diesem Abschnitt liegenden Gemeinden zum Teil einschneidende Beschränkungen ihrer künftigen Bauleitplanung auferlegt werden müssen. Die sich daraus ergebenden Entwicklungsbeschränkungen betreffen jedoch nur einen Teilabschnitt der gesamten Entwicklungssachse und bezögen sich ausschließlich auf Wohngebiete, nicht aber auf Gewerbe- und Industriegebiete. Es biete sich an, in dem Bereich außerhalb der Lärmzonen die Wohnbebauung, innerhalb der Lärmzonen aber die für die Kräftigung einer Entwicklungssachse ebenso wesentliche gewerbliche und industrielle Besiedelung zu konzentrieren.

Bei der Würdigung der Entwicklungsimpulse, die sich bei Anlage des Flughafens München am Standort Freising/Erding-Nord ergäben, sei ferner zu berücksichtigen, daß sie auch eine Verbesserung der Verkehrs-

gunst des möglichen Oberzentrums Landshut brächten, dessen Stärkung für das gesamte westliche Niederbayern von Bedeutung sei.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen führt unter Würdigung der Auswirkungen des Flughafens München auf zentrale Orte und die Entwicklung der Gemeinden aus, daß im Entwurf einer Verordnung über die Festlegung der im Landesentwicklungsprogramm zu bestimmenden zentralen Orte vom 14. Dezember 1972\*) die Städte Erding, Freising und Moosburg als Mittelzentren eingestuft seien, während die Gemeinden Eching und Neufahrn gemeinsam einen der Siedlungsschwerpunkte im Münchener Verdichtungsraum darstellten. Ebenso komme dem Markt Wartenberg eine zentralörtliche Bedeutung zu. Durch die vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vorgeschlagene Begrenzung des vom Flughafen ausgehenden Lärms werde sichergestellt, daß die Mittelzentren Erding, Freising und Moosburg sowie die Marktgemeinde Wartenberg mit ihrem Hauptsiedlungsgebiet außerhalb oder nur am äußersten Rand der Zone liegen, in der Lärmeinwirkungen eine Beschränkung der Bauleitplanung erfordern.

Die Gemeinde Eching reiche derzeit mit einem großen Teil ihres Gebietes in die Lärmzone, in der nach

---

\*) (LUMBl S. 89); jetzt: Verordnung über den Teilabschnitt "Bestimmung der zentralen Orte" des Landesentwicklungsprogramms vom 3.8.1973 (GVBl S. 452).

den vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen festgelegten Nutzungskriterien zwar eine Ausweisung von neuen Wohngebieten noch zulässig sei, jedoch nur zur Abrundung vorhandener Wohngebiete, wenn dies aus dringenden Gründen der örtlichen Planung erforderlich ist. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen unterstützt unter Gesichtspunkten der Raumordnung den Vorschlag der Gemeinde Eching, eine Verlegung der zwischen Eching und Lohhof nach Südosten führenden Abflugroute bei Weststarts zu überprüfen, damit die bauliche Entwicklung des Gemeindegebietes südlich der Bahnlinie München-Landshut nicht aus Gründen des Lärmschutzes behindert wird. Eching sei mehr als jede andere Gemeinde im Flughafenbereich durch das Zusammentreffen bestehender oder geplanter überörtlicher Einrichtungen (BAB München-Nürnberg, Standortübungsplatz, Lärmauswirkungen des Flughafens) in seiner weiteren Entwicklung beeinträchtigt. Bei der Gemeinde Neufahrn sei die nördliche Hälfte des Gemeindegebietes erheblich beeinträchtigt, während für die südliche Hälfte in beschränktem Umfang noch Entwicklungsmöglichkeiten bestünden. Da Neufahrn nur etwa 6,5 km vom Ende der südlichen Startbahnen des geplanten Flughafens entfernt liege, könne eine Verbesserung der Lärmsituation nicht in Aussicht gestellt werden. Unter diesen Umständen könne die Gemeinde Neufahrn künftig vor allem eine gewerblich-industrielle Funktion übernehmen, wobei aber keine besonders arbeitsintensiven Betriebe an-

gesiedelt werden sollten, damit eine sinnvolle Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätten (vgl. Art. 2 Nr. 6 BayLplG) möglich bleibe. Wegen der Lärmzonen müsse die Einwohnerzahl beschränkt bleiben. Dabei sei zu berücksichtigen, daß die Gemeinde Neufahrn zusammen mit der Gemeinde Eching die Voraussetzungen, die an Siedlungsschwerpunkte in großen Verdichtungsräumen gestellt werden, bereits jetzt erfülle. Die geforderte Beschränkung der Einwohnerzahl berühre daher nicht die Einstufung Neufahrns in diese Kategorie zentraler Orte. Wegen der zu erwartenden Lärmimmissionen müsse die Einwohnerzahl in den Gemeinden Fahrenzhausen, Günzenhausen, Hallbergmoos, Massenhausen und Pulling des Landkreises Freising sowie in den Ortsteilen Glasiern und Berglern der Gemeinde Berglern, in der Gemeinde Eitting und dem Ortsteil Schwaig der Gemeinde Oberding im Landkreis Erding begrenzt bleiben. In der Gemeinde Oberding werde bei Verwirklichung des Flughafens die Landwirtschaft an Bedeutung verlieren. Dafür würden die Wohnfunktion und die gewerblich-industrielle Funktion künftig bestimmend sein. Wohnbaugebiete sollten nur mehr in den Ortsteilen Oberding und Niederding ausgewiesen werden. Die Gemeinde Berglern könne neben der Agrarfunktion vor allem in den Ortsteilen Mitterlern und Niederlern noch zusätzliche Wohnfunktion übernehmen. Für alle in den Lärmzonen gelegenen Gemeinden und für die Gemeinden, deren Gebiet von Landabgaben für den Flughafen betroffen wird, ergäben sich somit schwerwiegende Anpassungsprobleme im Rahmen der Ortsplanung, die von der Neugestaltung der gesamten Bau-

leitplanung bis zu Einzelproblemen wie der Verlegung bestimmter öffentlicher Einrichtung reichen. Die vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen beabsichtigte Aufstellung einzelner Ziele der Raumordnung und Landesplanung (Art. 26 BayLplG) werde der Bauleitplanung der betroffenen Gemeinden einen Rahmen durch Bestimmung von Einwohnerrichtzahlen und anzustrebenden Gemeindefunktionen geben, innerhalb dessen die Planungshoheit der Gemeinden wirksam werden müsse.

Zusammenfassend stellt das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen fest, daß der Errichtung des Flughafens München am Standort Freising/Erding-Nord unter Gesichtspunkten der Landesplanung zugestimmt werden kann.

#### 5. Erfordernisse des Städtebaues

Eine Reihe von Gebietskörperschaften hat sich in ihren Stellungnahmen gegen den Flughafen München ausgesprochen, da durch dessen Anlegung und Betrieb ihre städtebauliche Entwicklung beeinträchtigt bzw. teilweise unmöglich werde. Für den Fall der Genehmigung des Flughafens wird von einigen Gemeinden gefordert, vom Lärm betroffene Ortsteile einschließlich der zugehörigen öffentlichen Einrichtungen (z.B. Schulen, Gemeindezentren) umzusiedeln. Bauliche Beschränkungen in anderen Ortsteilen sollten aufgehoben werden. Einige Gemeinden könnten ihre bisherige Planung nicht fortführen und müßten ein

neues Entwicklungskonzept erarbeiten. Hierfür werden eine Erstattung der Planungskosten sowie Zuschüsse zur Ausweisung und Erschließung neuer Baugebiete sowie für Anlegung neuer Infrastrukturanlagen verlangt. In einem Fall wird der Zusammenschluß zweier Gemeinden angestrebt. Weiterhin wünschen einige Gemeinden eine unmittelbare Verbindung mit dem Flughafen durch den Ausbau der Massenverkehrsmittel sowie günstige Anschlüsse an das neuzuordnende Straßennetz und die Ver- und Entsorgungsanlagen des Flughafens.

Das Bayerische Staatsministerium des Innern hat aus der Sicht des Städtebaues keine Einwendungen gegen Anlegung und Betrieb des Flughafens München am Standort Freising/Erding-Nord erhoben. Es hat nach Würdigung der Stellungnahmen der Gebietskörperschaften darauf hingewiesen, daß die meisten Gemeinden im Wirkungsbereich des künftigen Flughafens gültige oder in Aufstellung befindliche Flächennutzungspläne besitzen. Auch Bebauungspläne für bereits bebaute oder noch zu bebauende Teilgebiete seien vorhanden oder in Aufstellung. Die rechtsgültigen Bauleitpläne und bisherigen Investitionen berücksichtigten die Auswirkungen des neuen Flughafens nicht. Es sei deshalb zu fordern, daß die Ziele der Raumordnung und Landesplanung im Rahmen der Regionalplanung für den vom Flughafen berührten Raum so rasch wie möglich erarbeitet werden, damit die betroffenen Gemeinden in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange ihre bauliche und sonstige Nutzung durch Bauleitpläne neu ordnen und an diese Ziele anpassen könn-



ten. Die Bauleitpläne seien dabei auch mit der notwendigen Flurbereinigung und der Landschaftsplanung abzustimmen. Die Gemeinden sollten sich zu einem Planungsverband zusammenschließen und sich eines gemeinsamen Planungsbüros bedienen.

Die durch die Auswirkungen des Flughafens notwendige intensive Abstimmung der Bauleitpläne benachbarter Gemeinden werden am wirkungsvollsten sein, wenn sich die Gemeinden zur Aufstellung gemeinsamer Flächennutzungspläne i.S. des § 3 BBauG entschließen. Das empfehle sich besonders dort, wo die bauliche Entwicklung und Erschließung benachbarter Gemeinden eng miteinander verflochten sind und Aufgaben der örtlichen Gemeinschaft schon heute gemeinsam durch Zweckverbände wahrgenommen werden (Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Schulversorgung usw.).

## 6. Schutz vor Fluglärm

In dem von der Antragstellerin vorgelegten Gutachten B ü r c k ( 1 9 6 9 ) wird der Umfang des Fluglärms in der Umgebung des geplanten Flughafens für den Ausbauzustand des Jahres 1980 (zwei Start- und Landebahnen) berechnet. Dabei wird der im Jahre 1980 zu erwartende Flugbetrieb von ca. 384 Flugbewegungen pro Tag und die Lärmpegel der derzeit in Betrieb befindlichen Flugzeuge zugrunde gelegt. Die Berechnungsmethode richtet sich nach dem Entwurf des Fluglärmgesetzes vom 27.6.1968\*). Für die

---

\*) Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.3.1971 (BGBl I, S. 282); hier: Entwurfsvorschlag vom 27.6.1968

Berechnung wird ein von der Antragstellerin erarbeiteter Betriebsplan benutzt, der die Verteilung der Flugbewegungen auf die An- und Abflugstrecken enthält. Aus den Spitzenschallpegeln, aus der Dauer des Fluggeräusches und aus der Zahl der Flugbewegungen innerhalb eines bestimmten Bezugszeitraumes wird - wie auch in allen folgenden technischen Lärmgutachten - der äquivalente Dauerschallpegel ( $L_{eq}$ ) für repräsentative Geländepunkte berechnet und in Dezibel A ( $dB(A)$ ) angegeben. Als Bezugszeitraum wird der "Normaltag" gewählt, der das statistische Mittel aus 185 Tagen der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres darstellt. Bei der Berechnung wird bezüglich der unterschiedlichen Geräuschentwicklung zwischen 4strahligen Langstrecken-Verkehrsflugzeugen und 2- und 3strahligen Kurz- und Mittelstrecken-Verkehrsflugzeugen unterschieden. Als Ergebnis hat der Gutachter drei Grenzlinien mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 75, 67 und 62  $dB(A)$  ausgewiesen, wobei die ersten beiden Werte in dem damaligen Entwurf zum Fluglärmgesetz genannt und auch später in die Endfassung des Gesetzes übernommen wurden. Der dritte Wert wird in Anlehnung an das "Göttinger Gutachten"\*) gewählt. Die empfohlenen siedlungsplanerischen Maßnahmen werden ebenfalls dem Göttinger Gutachten entnommen.

---

\*) Fluglärm. Seine Messung und Bewertung, seine Berücksichtigung bei der Siedlungsplanung, Maßnahmen zu seiner Minderung. Gutachten, erstattet im Auftrag des Bundesministers für Gesundheitswesen, Göttingen, Mai 1965

Die errechneten Grenzlinien zeigen, daß der Flächenanteil mit mehr als 75 dB(A) im wesentlichen auf das Flughafengelände selbst beschränkt bleibt und zwei getrennte Bereiche um die beiden Startbahnen von insgesamt ca. 10 km<sup>2</sup> umfaßt (Ost-West-Ausdehnung ca. 6,5 und 7,5 km; größte Breite ca. 1 bis 1,5 km). Die 67 dB(A)-Lärmzone hat eine Längsausdehnung von ca. 21 km und eine Maximalbreite von ca. 4,5 km. Die Fläche zwischen der 75 und der 67 dB(A)-Linie beträgt etwa 30 km<sup>2</sup>. In dieses Gebiet fallen die nördlichen Ortsteile von Schwaig und Hallbergmoos und die südlichen Ortsteile von Pulling und Attaching sowie der Gemeindeteil Acherling. Die Grenzlinie von 62 dB(A) umspannt eine Fläche von etwa 110 km<sup>2</sup> (Fläche zwischen der 67 und der 62 dB(A)-Grenzlinie: ca. 70 km<sup>2</sup>) mit einer Längsausdehnung von etwa 30 km und einer größten Breite von ca. 5,5 km. Sie durchschneidet die Ortschaften Neufahrn, Mintraching, Hallbergmoos, Schwaig, Eitting, Berglern-Glaslern, Attaching und Pulling.

Als Ergänzung zum Gutachten Bürck (1969) wurde von der Antragstellerin das Lärmgutachten B ü r c k ( 1 9 7 0 ) in Auftrag gegeben, dem der Ausbauzustand des Jahres 1990 (Endausbau mit vier Start- und Landebahnen) zugrunde liegt. Ferner werden der im Jahre 1990 voraussichtlich zu erwartende Flugbetrieb von 521 Flugbewegungen pro Tag angenommen und die Lärmemissionswerte nach den Empfehlungen der ICAO-Fluglärmkonferenz 1969\*) berücksichtigt.

---

\*) "Report of the special Meeting on Aircraft Noise in the Vicinity of Aerodromes" - Aircraft Noise Certification Scheme, ICAO-DOC 8857 Noise (1969); jetzt: Anhang 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt.

Die Berechnungsmethode richtet sich wie im Gutachten Bürck (1969) nach dem Entwurf des Fluglärngesetzes vom 27.6.1968. Auch in diesem Gutachten werden Grenzlinien mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 75, 67 und 62 dB(A) ausgewiesen. Der Gutachter geht davon aus, daß die startenden und landenden Flugzeuge nicht von den im Betriebsplan angegebenen idealen Routen abweichen. Er weist nach, daß bei Berücksichtigung einer Streubreite keine signifikante Veränderung der Grenzlinien eintritt. Der Gutachter empfiehlt wiederum die Ausweisung einer 62 dB(A)-Grenzlinie als erweiterten Störbereich, da nach seiner Auffassung die im Entwurf des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festgelegte Grenze eines äquivalenten Dauerschallpegels von 67 dB(A) zur Festlegung von Planungszonen nicht ausreiche. Eine Eindämmung bzw. Verhinderung weiterer Wohnbebauung in Richtung auf das Flughafengelände müsse rechtzeitig allen berührten Gemeinden zur Auflage gemacht werden. Ferner verzichtet der Gutachter auf die Einrechnung lärmindernder Startverfahren, um die ungünstigsten Voraussetzungen für seine Berechnung zugrunde zu legen.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß die 75 dB(A)-Zone eine Fläche von etwa 28 km<sup>2</sup> umfaßt. Sie bedeckt außerhalb des geplanten Flughafengeländes mit Ausnahme der nördlichen Teile von Hallbergmoos kein Siedlungsgebiet (Ost-West-Ausdehnung jeweils ca. 11,5 km; größte Breite jeweils ca. 2 km). Die Fläche zwischen der 75 und 67 dB(A)-Grenzlinie beträgt etwa 106 km<sup>2</sup>. In ihr liegen die Orte Hetzenhausen,

Fürholzen, Massenhausen, Achering, die südlichen Ortsteile von Pulling, Attaching und die nördlichen Ortsteile von Großnöbach, Neufahrn, Mintraching, Hallbergmoos und Schwaig. Die 62 dB(A)-Zone hat eine Längsausdehnung von ca. 28 km und eine Maximalbreite von ca. 7 km. Die Fläche zwischen der 67 und 62 dB(A)-Grenze beträgt etwa 75 km<sup>2</sup>. In ihr liegen Fahrenzhausen, Günzenhausen, Giggenshausen, Eitting, größere Teile der Ortschaften Großnöbach, Neufahrn, Mintraching, Pulling, Hallbergmoos, Attaching, Schwaig und Eichenkofen sowie Teile von Eching und Berglern.

Das von der Antragstellerin vorgelegte medizinische Gutachten J a n s e n ( 1 9 6 9 ) übernimmt alle im Gutachten Bürck (1969) getroffenen Annahmen. Es untersucht zusätzlich zu dem Startbahnsystem mit zwei Bahnen (Ausbauzustand 1980) auch ein solches mit vier Bahnen (Ausbauzustand 1990). Im Gegensatz zum äquivalenten Dauerschallpegel bei den technischen Lärmgutachten geht Jansen bei der medizinischen Beurteilung vom Einzelschallpegel, d.h. von den höchsten Intensitäten beim Startvorgang der lautesten Flugzeuge aus. Als Kriterium dienen ihm hierfür die aufgrund von Beobachtungen und Erfahrungen experimentell ermittelten Grenzwerte für die vegetative Belastbarkeit des Menschen. Unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen werden Lärmlinien gleichen Spitzenschallpegels ausgewiesen und dabei nach einem Gefährdungs- und einem Schutzgebiet unterschieden.

Das "Gefährdungsgebiet" berücksichtigt die Fluglärmbelastung bei Tag. Kriterium für die medizinische Beurteilung ist die Abschätzung der Gesundheitsgefährdung. Die äußere Begrenzung des Gefährdungsgebietes wird als "Grenze für die Besiedlung" um den Flughafen aufgefaßt. Bei der Ermittlung kommt neben der Beurteilung des Einzelschallpegels auch der Frage nach der Häufigkeit der Startvorgänge und der Aufteilung auf die einzelnen Start- und Landebahnen Bedeutung zu. Das ausgewiesene Gebiet reicht mit seinen Spitzen etwas über die im Gutachten Bürck (1969) angegebene Grenzlinie von 75 dB(A) hinaus.

Das "Schutzgebiet" berücksichtigt die Belastung durch Nachtfluglärm. Es wird durch experimentelle Befunde über Schlafbeeinträchtigung durch Lärm sowie durch experimentelle Befunde zur Frage der vegetativen Belastbarkeit des Menschen begründet. Die Ermittlung eines Schutzgebietes ist nach Ansicht des Gutachters notwendig, da die Anzahl der Flugbewegungen während der Nachtstunden nicht mehr als "seltenes Ereignis"\*) angesprochen werden könne. Das so ermittelte Gebiet entspricht etwa der Größe der durch die Grenzlinie von 67 dB(A) im Gutachten Bürck (1969) eingeschlossenen Fläche. Während im Gefährdungsgebiet Wohnbauvorhaben nicht gestattet werden sollten, würde im Schutzgebiet nach Ansicht des Gutachters die Durchführung von baulichen Schallschutzmaßnahmen genügen. Bei der

---

\*) Folge von Schallereignissen, bei denen die Summe der jeweiligen Einwirkungszeiten kleiner ist als 1 % der Bezugszeit (max. 9 Bewegungen in 8 Nachtstunden, max. 19 Bewegungen in 16 Tagstunden).

Beurteilung des Ausbauzustandes 1990 werden, da die zahlenmäßige Belastung der beiden zusätzlichen Bahnen und die Abflugrichtungen von diesen damals noch nicht festlagen, die für den Ausbauzustand 1980 errechneten Gefährdungs- und Schutzgebiete auf die im Ausbauzustand 1990 vorgesehenen zusätzlichen Bahnen übertragen.

Die Genehmigungsbehörde hat das Gutachten Meyer ( 1 9 7 1 ) in Auftrag gegeben, um Aufschluß über die zu erwartende Fluglärmsituation unter Zugrundelegung der praktischen Maximalkapazität des geplanten Bahnsystems des Flughafens zu erhalten. Dem Gutachten wird ein Startbahnsystem mit vier Bahnen und der Flugbetrieb bei Erreichen der praktischen Maximalkapazität (1280 Flugbewegungen pro Tag) zugrunde gelegt. Der für die früheren Gutachten erarbeitete Betriebsplan wird übernommen. Ferner wurde gefordert, sowohl die Lärmemissionswerte nach den Empfehlungen der ICAO von 1969 als auch weitere einschlägige Vorschriften zu berücksichtigen. Die auftretenden Maximalpegel sollten besonders im Hinblick auf ihre Auswirkungen im Nachtflugverkehr neben dem äquivalenten Dauerschallpegel gesondert beurteilt werden. Weiterhin waren Vorschläge für die bauliche Nutzung in besonders auszuweisenden Gebieten auszuarbeiten.

Einleitend erklärt der Gutachter, er habe die Beurteilungsmaßstäbe des seiner Meinung nach unvollkommenen Fluglärmgesetzes verlassen, weil der Fluglärm Teil des Verkehrslärms sei und bei der Beurteilung die gesamte Verkehrslärmsituation berücksicht-

sichtigt werden müsse. Er zieht damit eine Parallele zur TALärm\*) und übernimmt von dort den Grenzwert für die Ausweisung von Wohngebieten. Die Einführung neuer Grenzwerte zur Beurteilung von Verkehrslärm, wie es durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm geschieht, hält der Gutachter gegenüber den in der TALärm bereits festgelegten Richtwerten nicht für zweckmäßig. Für die Ausweisung einer inneren Grenzlinie wird dagegen in Anlehnung an die Richtlinien des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ein äquivalenter Dauerschallpegel von 75 dB(A) gewählt, in dem für bauliche Nutzung und Schallschutz die in diesem Gesetz für die Schutzzone 1 formulierten Bestimmungen gelten sollen. Für die technisch mögliche Maximalkapazität des vorgegebenen Startbahnsystems werden nach den Erfahrungen auf ähnlich großen nordamerikanischen Flughäfen 80 lärmrelevante Flugbewegungen pro Stunde bzw. 1280 Bewegungen pro Tag angenommen. Als "nicht lärmrelevant" werden alle Flugzeuge angesehen, deren Maximalpegel um 10 bis 20 dB(A) unter denen der Strahlflugzeuge bleiben. Diese tragen nach Ansicht des Gutachters zur Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels nicht bei, solange ihr Anteil an den Gesamtbewegungszahlen 20 bis 30 % nicht übersteigt. Bezüglich der Geräuschentwicklung der Flugzeuge zum Zeitpunkt des Erreichens der Endkapazität geht Meyer davon aus, daß alle Flugzeuge mindestens den ICAO-Empfehlungen von 1969, in denen für neu zuzulassende

---

\*) "Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm" (TALärm) vom 16.7.1968, veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 137 vom 26.7.1968



Flugzeuge bestimmte höchstzulässige Schallpegel vorgeschrieben werden, genügen. Bei der Beurteilung der Spitzenschallpegel im Nachtflugverkehr wird dagegen noch die Geräuschentwicklung der heute im Verkehr befindlichen Maschinen angenommen, die durchwegs nicht den ICAO-Empfehlungen genügen. Diese Beurteilung deckt nach Ansicht des Gutachters auch die ungünstigste Möglichkeit ab.

Die Grenzlinien mit äquivalenten Dauerschallpegeln von 75 und 65 dB(A) werden nach dem  $\bar{Q}$ -Verfahren berechnet, wobei allerdings unterschiedliche Halbierungsparameter  $q$  eingesetzt werden; bei der Bestimmung der 75 dB(A)-Grenze wird  $q = 4$  in Übereinstimmung mit dem Fluglärmgesetz, bei der Bestimmung der 65 dB(A)-Grenze  $q = 3$  entsprechend den ICAO-Empfehlungen gewählt. Weiterhin werden im Gegensatz zu früheren Gutachten keine idealen Flugspuren mehr angenommen, sondern eine Streuung der Flugbahnen um die einzelnen Flugrouten berücksichtigt. Durch gesonderte Berechnung der Spitzenschallpegel hinsichtlich ihrer Störwirkung während der Nacht, für die nach Meinung des Gutachters ein Halbierungsparameter von  $q = 4$  das tatsächliche Störempfinden besser trifft als  $q = 3$ , werden in Abhängigkeit von der Entfernung des Flugzeuges mehrere Grenzlinien in entsprechender Abstufung ausgewiesen und Schallschutzmaßnahmen für Wohnbauten vorgeschlagen, durch die bestimmte Innenpegel nicht überschritten werden sollen. Der Umfang der vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen richtet sich in der Hauptsache nach den noch tolerierbaren Maximalschallpegeln in Innenräumen bei geschlossenen Fenstern und Türen. Für Flugzeuge, deren Maximalpegel über den von der ICAO empfohlenen Grenzwerten liegen,

wird die Benutzung bestimmter Startbahnen in der Nacht vorgeschlagen. Außerhalb der Grenzlinie mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 65 dB(A) wird durch eine weitere Grenzlinie 3 ein sogenanntes Warngelände ausgewiesen, in dem für die Durchführung einer geschlossenen Bebauung Auflagen gemacht werden sollen. Für VTOL-Flugzeuge nimmt Meyer an, daß sie nach dem Abheben die gleichen Flugbahnen wie andere Verkehrsflugzeuge benutzen. Für Helikopter werden infolge möglichen Abfliegens quer zum Startbahnsystem Mindestflughöhen verlangt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß die 75 dB(A)-Grenzlinie eine Fläche von insgesamt etwa 18 km<sup>2</sup> umfaßt (Ost-West-Ausdehnung jeweils ca. 9,5 km; größte Breite ca. 1,4 bzw. 1,6 km). Die innerste Lärmzone ist damit gegenüber der im Gutachten Bürck (1970) ausgewiesenen Zone um etwa 10 km<sup>2</sup> kleiner. Meyer hat dabei nur mit der Hälfte der Einwirkdauer eines Einzelflugereignisses gerechnet. Die Zone zwischen den 75 und 65 dB(A)-Grenzlinien bedeckt eine Fläche von ca. 210 km<sup>2</sup>. Sie hat eine Längsausdehnung von etwa 38 km und eine größte Breite von etwa 8 km. In diesem Gebiet liegen zusätzlich zu den Ortschaften im Lärmschutzbereich nach Bürck (1970) noch die Orte Giebing, Kammerberg, Lauterbach und Viehbach sowie ein Teil von Haimhausen. Für Planungszwecke werden vom Gutachter diese beiden Zonen als Planungszonen 1 und 2 in einer weiteren Karte in begradigter Form ausgewiesen. Das Gebiet der Planungszone 2 außerhalb der Planungszone 1 unterteilt der Gutachter in drei Zonen, deren Begrenzung sich nach den im Freien auftretenden Maximalpegeln von Flugzeugen, welche die ICAO-Grenzwerte einhalten, richtet (Grenzlinie 1 :  $L_{\max} = 90$  dB(A));

Grenzlinie 2 :  $L_{\max} = 85 \text{ dB(A)}$ ). Ferner wird außerhalb der Planungszone 2 mit der Grenzlinie 3 ( $L_{\max} = 75 \text{ dB(A)}$ ) ein Untersuchungsgebiet ausgewiesen.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, das seit dem 22.2.1971 anstelle des Bayerischen Staatsministeriums des Innern als Fachbehörde für Fragen des Schutzes gegen Fluglärm zuständig ist, äußerte sich in einer Stellungnahme vom 12.7.1971 eingehend zu diesen Gutachten. Insbesondere werden die unterschiedlichen Prämissen der Gutachter diskutiert und festgestellt, daß im Gutachten Meyer (1971) die Belange des Immissionsschutzes grundsätzlich besser berücksichtigt werden als in Bürck (1969) und Bürck (1970). Die im Gutachten Meyer (1971) vertretene Auffassung, daß außerhalb einer Grenzlinie mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von  $65 \text{ dB(A)}$  bereits eine geschlossene Wohnbebauung uneingeschränkt zulässig sei, wird nicht übernommen. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen orientiert sich vielmehr an den Empfehlungen des "Göttinger Gutachtens"\*) und legt für die äußere Begrenzung des Bereichs, in dem eine uneingeschränkte bauliche Nutzung nicht zulässig sein soll, den Wert von  $L_{eq} = 62 \text{ dB(A)}$  fest. Da jedoch die Ausweisung einer zusätzlichen  $62 \text{ dB(A)}$ -Zone im Gutachten Meyer (1971) einen erheblich größeren Bereich des Flughafenumlandes erfaßt hätte, wird in der vorbezeichneten Stellungnahme vom 12.7.1971 eine Begrenzung des den neuen Flughafen umgebenden Lärmeinwirkungsgebietes vorgeschlagen. Da-

---

\*) S. Fußnote S. 81

nach soll die betriebliche Nutzung des Flughafens derart geregelt werden, daß der durch den Flugbetrieb erzeugte äquivalente Dauerschallpegel an der im Gutachten Meyer (1971) ausgewiesenen Grenzlinie mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 65 dB(A) zu keiner Zeit den Wert von 62 dB(A) überschreitet. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen kommt zu der abschließenden Feststellung, daß gegen die Errichtung des beantragten Flughafens keine Einwendungen erhoben werden, sofern die Begrenzung der vorgeschlagenen Lärmbelastung berücksichtigt werde.

Die Antragstellerin hat hierzu in einer Zusatzberechnung die Anzahl möglicher Flugbewegungen in Abhängigkeit vom Nachtfluganteil ermittelt. Dabei werden 4 Fälle unterschieden:

1. ca. 1 - 2 % Nachtfluganteil	-	ca. 900 mögl. Gesamt- bew./24 Std.
2. ca. 5 %	"	- ca. 750 " "
3. ca. 15 %	"	- ca. 520 " "
4. ca. 20 %	"	- ca. 450 " "

Nach Auffassung der Antragstellerin bedeutet Fall 1 praktisch ein Nachtflugverbot mit einigen Ausnahmegenehmigungen. Fall 2 entspreche den durchschnittlichen Verhältnissen in München-Riem. Fall 3 sei eine Rückrechnung der im Lärmgutachten Bürck (1970) angenommenen Flugbewegungen. Fall 4 stelle eine obere Grenze für einen möglichen Nachtfluganteil

dar, die selbst auf stark ausgelasteten Verkehrsflughäfen in den USA auch in der Zukunft nicht überschritten werden wird.

Die Antragstellerin kam aufgrund dieser Berechnungen zu dem Ergebnis, bei Berücksichtigung des 2. Falles könne die Errichtung des Flughafens München am vorgesehenen Standort mit den dafür erforderlichen Investitionen verantwortet werden.

In Anbetracht der in der Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 12.7.1971 vorgeschlagenen "Lärmkontingentierung" gab die Genehmigungsbehörde das Gutachten J a n s e n ( 1 9 7 1 ) in Auftrag. Diesem Gutachten werden alle im Gutachten Meyer (1971) getroffenen Annahmen zugrunde gelegt. Ziel des Gutachtens ist die Ausweisung von medizinisch begründeten Grenzlinien, wobei verschiedene Anteile der pro Tag möglichen Flugbewegungen (Fälle 1 - 4 der Zusatzberechnung) innerhalb einer Zone, die durch einen äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) bestimmt ist, sowie variable Nachtfluganteile zu berücksichtigen waren. Ferner sollte zu den Vorschlägen des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen für die bauliche Nutzung in der Umgebung des Flughafens Stellung genommen werden. Wie im Gutachten Jansen (1969) werden auch hier zur Abschätzung der Gesundheitsgefährdung die Maximalpegel herangezogen. Der Gutachter unterstreicht abermals, daß "seltene Ereignisse"\*) bei Nacht die Schlafqualität nicht beein-

---

\*) S. Fußnote S. 85

flussen bzw. bei Tag die Gesundheit nicht gefährden.\*) Daraus ergibt sich, daß etwa 9 Bewegungen pro Nacht bzw. 19 Bewegungen pro Tag über einem angenommenen Geländebezugspunkt noch als seltene Ereignisse anzusehen sind. Diese Werte werden auf dem Flughafen überschritten. Deshalb hat Jansen als Ergebnis der medizinischen Beurteilung bei Berücksichtigung der Lärmemissionswerte heutiger Flugzeuge ein Schutzgebiet für die Nachtflugbelastung und ein Gefährdungsgebiet für die Tagflugbelastung ausgewiesen. Auf mehreren Karten werden die Ergebnisse der möglichen lärmrelevanten Flugbewegungen bei verschiedenen Nachtfluganteilen (Fälle 1 - 4 der Zusatzberechnung) dargestellt. Unter Berücksichtigung einiger betrieblicher Forderungen stimmt das Gefährdungsgebiet mit einem Nachtfluganteil von 5 % in etwa mit dem vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen festgelegten Gebiet  $\bar{Q} = 72 \text{ dB(A)}$  überein. Das Schutzgebiet geht im Westen wegen der großen Streubreiten der Abflugrouten stark zurück. Im Osten ist die Streuung gering, die medizinische Grenzlinie geht an einigen Stellen geringfügig über die 62 dB(A)-Linie hinaus. Bei Berücksichtigung der von der ICAO empfohlenen Lärmemissionswerte werden die Gebiete wesentlich kleiner. Die Vorschläge für eine bauliche Nutzung stimmen mit denen des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen überein. Innerhalb des Gefährdungsgebietes soll keine neue Wohnbebauung zugelassen werden. Innerhalb des Schutzgebietes

---

\*) S. 85

sollen nach Ansicht des Gutachters abgestufte Planungszonen festgelegt werden, in denen in gewissem Umfang Wohnbebauung unter Beachtung baulicher Schallschutzmaßnahmen möglich ist. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, daß vom medizinischen Gesichtspunkt aus Lärmgründen keine Einwendungen gegen Anlegung und Betrieb des Flughafens München bestehen, wenn die Empfehlungen hinsichtlich Bauverbotes und baulichen Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt werden.

Zu den Auswirkungen des zu erwartenden Fluglärms äußerte sich neben anderen Fachstellen insbesondere noch das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus. Es befaßt sich in seinen Stellungnahmen mit den Auswirkungen auf die Grund- und Hauptschulen in der Flughafenumgebung sowie auf die Bereiche Weihenstephan (Fakultät der Technischen Universität München und Fachhochschule) und Garching und mit den notwendigen Abhilfemaßnahmen. Zur Beurteilung der Störwirkung wird der äquivalente Dauerschallpegel herangezogen. Danach liegen die Grund- und/oder Hauptschulen in Hallbergmoos, Fahrenzhausen, Neufahrn, Eitting und Pulling innerhalb der Lärmgrenzlinie mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A); die Volksschulen in Berglern, Eching und Haimhausen befinden sich an oder in unmittelbarer Nähe dieser Grenzlinie. Hinsichtlich der Forschungseinrichtungen in Weihenstephan und Garching werden Lärmauswirkungen auf den Forschungs- und Versuchsbetrieb befürchtet. Die Fakultät für Landwirtschaft und Gartenbau meint,

daß die Versuchsgüter Wildschwaige, Grünschaibe und Hirschau sowie das Stammgelände auf dem Weihenstephaner Berg u.a. durch Lärm stark betroffen und dadurch Lehre und Forschung beeinträchtigt werden. Auf das Lärmproblem vor allem bei Erreichen der Endkapazität des Bahnsystems und bei ungünstigen Wetterlagen wird hingewiesen.

Dem Gutachten Richards (1971), das die Gemeinde Neufahrn zusammen mit mehreren anderen Gemeinden als gemeinsame Stellungnahme vorgelegt hat, liegt eine Verkehrsuntersuchung für den Flughafen München von dem Beratungsbüro Stratford zugrunde. In der Verkehrsuntersuchung werden Prognosewerte für die Jahre 1990 und 1996 (Erreichen der Endkapazität des Bahnsystems) angegeben. Für das Jahr 1990 werden ca. 25 Mio Fluggäste bzw. 240 000 Flugbewegungen und für das Jahr 1996 ca. 55 Mio Fluggäste bzw. 450 000 Flugbewegungen erwartet. Hierbei wird für die Jahre 1990 bzw. 1996 ein Anteil des Pauschalreiseverkehrs am Gesamtluftverkehr in München von 59 % bzw. 70 % zugrunde gelegt. Die Prognosewerte werden aufgrund einer Trendextrapolation ermittelt.

Das auf dieser Prognose aufbauende Lärmgutachten weist neben Grenzkurven für den mittleren Spitzenschallpegel auch Lärmzonen auf, die unter dem Gesichtspunkt der Lästigkeit von Fluggeräuschen nach zwei verschiedenen Bewertungsmethoden bestimmt worden sind. Die eine Methode stellt das  $\bar{Q}$ -Verfahren,



die andere das vorwiegend in Großbritannien angewandte Noise-and-Number-Index (NNI)-Verfahren dar. Ferner wird zur Abschätzung der künftigen Lärmbelastung in der Umgebung des geplanten Verkehrsflughafens der gemittelte Spitzenschallpegel benutzt. Als Ergebnis werden vom Gutachter in entsprechenden Karten jeweils für das Jahr 1990 und für das Jahr der Endkapazität Grenzlinien für Werte des durchschnittlichen Maximalpegels, des 'NNI-Index' und des 'Q-Index' ausgewiesen. Die Grenzwerte für den durchschnittlichen Maximalpegel liegen bei 100, 95, 90, 85 und 80 PNdB (Perceived Noise dB). Die Grenzwerte für den NNI-Index werden bei den Indices 60, 55, 50, 45, 40 und 35 ermittelt. Auftragsgemäß werden für den Störindex  $\bar{Q}$  die Grenzlinien mit 75, 67, 62 und 55 dB(A) ausgewiesen. Die Lärmzonen für das Jahr 1990 liegen hinsichtlich der Ausdehnung in derselben Größenordnung wie die Lärmzonen des Gutachtens Bürck (1990). Für das Jahr der Maximalkapazität ist die 75 dB(A)-Zone wesentlich größer als die entsprechende Zone im Gutachten Meyer (1970). Die 75 dB(A)-Grenzlinie umfaßt eine Fläche von etwa 57 km<sup>2</sup> bei einer Ost-West-Ausdehnung von etwa 24 km und einer größten Breite von etwa 4,4 km. In diesem Gebiet liegen der Ortsteil Achering sowie Teile der Ortschaften Pulling, Hallbergmoos, Schwaig, Attaching und Glaslern. Die 62 dB(A)-Zone umfaßt ungefähr dasselbe Gebiet wie die entsprechende Zone im Gutachten Meyer (1971). Der nördliche Teil Neufahrns liegt zwischen der 75 und 67 dB(A)-Linie.

Die Ausweisung von Kurven für den durchschnittlichen Maximalpegel dient ähnlich wie im Gutachten Meyer (1971) zur Festlegung der für erforderlich gehaltenen Schallschutzmaßnahmen. Die ausgewiesene breite Palette des NNI-Index' von 60 bis 35 wird mit den Ergebnissen der soziologischen Studie der Wilson-Kommission von 1961 über die Auswirkungen von Fluglärm auf die Bevölkerung begründet. Die Wahl der Grenzwerte für den Störindex  $\bar{Q}$ , insbesondere für  $\bar{Q} = 55$  dB(A) wird nicht erläutert. Offensichtlich lehnen sich die Werte  $\bar{Q} = 75, 67$  und  $62$  dB(A) an den ursprünglichen Entwurf des Fluglärmgesetzes an. Der Gutachter kommt abschließend zu dem Ergebnis, daß die Lärmbelastung der Bevölkerung bei diesem Flughafenstandort auf jeden Fall hoch genug sei, um eine eingehende Untersuchung von anderen möglichen Standorten zu rechtfertigen; dadurch könnte es möglich sein, die Situation zu verbessern.

Mehrere Gebietskörperschaften bringen gegen die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 12.7. 1971, in der eine Begrenzung der Lärmbelastung vorgeschlagen wird, Einwendungen vor. Sie bemängeln insbesondere, daß das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen die Annahme für gerechtfertigt halte, zum Zeitpunkt der erreichten Endkapazität würden alle Flugzeuge in Bezug auf ihre Lärmentwicklung mindestens den ICAO-Empfehlungen genügen. Die Gemeinden halten diese

optimistische Annahme für nicht berechtigt, weil es nach ihrer Meinung keinerlei effektive Handhabe gebe, die ICAO-Empfehlungen gegenüber den Fluggesellschaften, insbesondere dem Bedarfsluftverkehr, durchzusetzen. Als Haupteinwand gegen das Gutachten Meyer (1971) wird vorgebracht, daß die Berechnung der Lärmzonen nicht nach den Vorschriften des Fluglärmgesetzes vorgenommen worden sei. Die Gemeinden befürchten, daß das Minimum, welches das Fluglärmgesetz als "Entschädigungsgesetz" der betroffenen Bevölkerung noch gebe, durch private Meinungen und Annahmen der Gutachter beschnitten werde. Ebenso wird bemängelt, daß größere und damit günstigere Überflughöhen gewählt werden als in den Gutachten Bürck (1969) und Bürck (1970).

Eine Reihe von Gebietskörperschaften wendet sich aus Lärmgründen generell gegen die Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Flughafens. Gefordert wird die Einholung weiterer technischer und medizinischer Gutachten, gegebenenfalls durch Einschaltung eines "Wissenschaftlerteams", sowie die Einbeziehung des Richards-Gutachtens in das Genehmigungsverfahren.

Unter Hinweis auf bei der Flughafenplanung Hamburg-Kaltenkirchen vorgelegte "Gegengutachten" werden die dem technischen und dem medizinischen Lärmgutachten zugrundeliegenden wissenschaftlichen Methoden und Hypothesen in Zweifel gezogen. Die teilweise sehr umfangreichen Stellungnahmen der Gebietskörperschaften kommen in vielen Punkten zu gleichen Aussagen.

Für den Fall der Erteilung der Genehmigung verlangen die Gebietskörperschaften die Berücksichtigung folgender Anregungen und Forderungen:

### Begrenzung der Schallpegel

- Einige Gemeinden machen ihre "Zustimmung" zum Flughafen von der Forderung abhängig, daß auf ihrem Gemeindegebiet die durch Fluglärm verursachten Spitzenschallpegel und äquivalenten Dauerschallpegel bestimmte Werte nicht überschreiten.
- Der Vorschlag des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen auf Festlegung einer Grenzlinie, an der ein bestimmter äquivalenter Dauerschallpegel nicht überschritten werden darf, soll in den Bescheid als Auflage aufgenommen werden.

### Errichtung einer Fluglärmmeßanlage, Standorte für Fluglärmmeßstellen

- Eine Lärmmeßanlage soll eingerichtet und jeweils eine Meßstelle dieser Überwachungsanlage auf dem Gebiet verschiedener Gemeinden errichtet werden.
- Bei Lärmuntersuchungen sollen auch künftige leisere Flugzeuge berücksichtigt werden, damit die Zonen in ihrer Ausdehnung beschränkt werden und den Nachbargemeinden des Flughafens noch Entwicklungsmöglichkeiten verbleiben. Ferner soll auch das Einzelschallereignis bei derartigen Fluglärmuntersuchungen berücksichtigt werden.

Beschränkung der Arten der den Flughafen  
anfliegenden Luftfahrzeuge

- Die Genehmigung des Flughafens soll hinsichtlich der Arten der zugelassenen Luftfahrzeuge eingeschränkt werden, um unwägbar Belastungen der Flughafenumgebung auszuschließen. Sie soll gegenwärtig noch nicht eingesetzte Luftfahrzeuge, insbesondere Überschallflugzeuge (SST)\* und kurz-/senkrechtstartende Flugzeuge (V/STOL) nicht enthalten.
- Die Benutzung des Flughafens soll auf die derzeit am Verkehrsflughafen München-Riem eingesetzten Luftfahrzeuge beschränkt werden; zusätzlich sollen jedoch Hubschrauber ausgeschlossen werden.

Änderung des Lärmschutzbereiches durch  
Verlegung von Flugrouten

- Die bevorstehende Einführung des Mikrowellenlandesystems (MLS) werde die Unfallhäufigkeit herabsetzen und lärmindernde Flugverfahren ermöglichen. Mit wesentlich geänderten Lärmgrenzlinien infolge der Änderung der Flugverfahren sei zu rechnen. Es wird daher verlangt, bei der Ermittlung der Lärmauswirkungen von Flugverfahren unter Zugrundelegung des MLS auszugehen.
- Es wird eine Überprüfung vorgeschlagen, ob die derzeit zwischen Lohhof und Eching nach Südosten führende Abflugroute bei Weststarts so geführt

---

\*) Super Sonic Transport

bzw. hinsichtlich der Zahl der Flugbewegungen oder der Betriebsstunden so ausgelastet werden könne, daß die Grenzlinie, an der ein äquivalenter Dauerschallpegel von 62 dB(A) nicht überschritten werden dürfe, im Bereich der Gemeinde Eching zumindest entlang oder nördlich der Bahnlinie München-Freising zu liegen komme.

- Durch eine Parallelverschiebung der Start- und Landebahnen 09L / 27R und 09R / 27L oder durch eine Drehung des gesamten Startbahnsystems solle versucht werden, eine Lärminderung für die Gemeinden Eching und Neufahrn ohne stärkere Belastung anderer größerer Gemeinden zu erreichen.
- Eine Lärmentlastung der Gemeinden Eching und Neufahrn könne eventuell auch dadurch erzielt werden, daß ausschließlich auf der Startbahn 08R / 26L gestartet werde.
- Die Gemeinden lehnen Warteräume über ihrem Gebiet ab.
- Durch eine halbjährliche wechselseitige Benutzung des Startbahnsystems soll zur gleichmäßigen Verteilung der Belästigung auf alle Anlieger beigetragen und der Bahnabstand von 2300 m auf 1800 m verringert werden; die beiden Start- und Landebahnen 08L / 26R und 09R / 27L sollen wegfallen.

Beschränkung bzw. Verbot des Nachtluftverkehrs

- Der Flugbetrieb soll für die Nachtzeit verboten

oder zumindest auf weniger lärmerzeugende Flugzeugmuster beschränkt werden.

- In den Genehmigungsbescheid soll aufgenommen werden, daß für die Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr ein Flugverbot oder eine Beschränkung des Flugbetriebs auf bestimmte Verkehrsarten, bestimmte Flugzeugmuster oder bestimmte An- und Abflugwege angeordnet werden könne.

#### Lärm sonstiger Geräuschquellen am Flughafen

- In die Lärmgutachten soll auch der voraussichtliche Lärm auf den Verkehrsanbindungen des Flughafens sowie der beim Betrieb des Flughafens entstehende Bodenlärm einbezogen werden.

#### Militärflugplatz Erding

- Der Flugbetrieb auf dem Militärflugplatz Erding soll eingeschränkt werden.

#### Vermeidung baurechtlicher Beschränkungen infolge Fluglärm, Entschädigungen

- Die Antragstellerin soll verpflichtet werden, auf Antrag alle Grundstücke zu erwerben, die in einer Zone mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 62 dB(A) liegen und nicht mehr in der bisherigen Weise genutzt werden können. Ferner

soll die Antragstellerin die Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen übernehmen.

- Den Gemeinden soll der Aufwand für erforderliche Neu- bzw. Umbauten von Schulhäusern oder für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet werden.
- Für betroffene Wohngebiete und lärmempfindliche Anlagen sollen bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet werden.
- Allen Gewerbetreibenden, die durch den Flughafen geschädigt werden, soll volle Entschädigung gezahlt werden.
- Die Ortschaften Eitting, Reisen und Eittingermoos einschließlich aller örtlichen Einrichtungen sollen umgesiedelt werden.
- Ein lärmhemmender Waldgürtel soll angelegt werden.

In Ergänzung seiner Stellungnahme vom 12.7.1971 erarbeitete das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen nach Auswertung und Würdigung aller nach diesem Zeitpunkt der Genehmigungsbehörde zugegangenen Gutachten und Stellungnahmen von Fachstellen und Gebietskörperschaften am 28.3.1973 eine neuerliche Stellungnahme. Darin erhebt es unter dem Gesichtspunkt des Schutzes gegen Fluglärm gegen die Erteilung der beantragten Genehmigung keine Einwendungen, wenn folgende Maßnahmen getroffen werden:



- Der mit einem Halbierungsparameter  $q = 3$  zu bestimmende, von Fluggeräuschen gebildete äquivalente Dauerschallpegel soll an der mit Schreiben vom 12.7.1971 vorgeschlagenen äußeren Begrenzungslinie mit der Bezeichnung "62" an keinem Ort und an keinem Tag den Wert von 62 dB(A) überschreiten.
- Eine geeignete kontinuierlich arbeitende Überwachungsanlage soll unabhängig von der Anlage nach § 19 a LuftVG installiert werden, mit der jederzeit der äquivalente Dauerschallpegel an der zuvor genannten Begrenzungslinie festgestellt und registriert werden kann.
- In Abständen von fünf Jahren sollen im Hinblick auf die technologische Entwicklung im Flugzeug- und Triebwerksbau sowie die verbesserten Flugverfahren die Linien gleichen äquivalenten Dauerschallpegels überprüft werden.
- Ein etwaiger regelmäßiger Helikopter-, Kurz- oder Senkrechtstartverkehr darf in der Geräuschentwicklung dieser Luftfahrzeuge an keiner Stelle und zu keiner Zeit zu einer Vergrößerung der Schutzbereiche führen, die durch die Linien eines äquivalenten Dauerschallpegels von 65 dB(A) und 62 dB(A) begrenzt werden.
- Luftfahrzeuge, deren Geräuschentwicklung über den Schallpegelgrenzwerten der ICAO-Regelung (Annex 16) von 1969 liegen, sollen nur auf den inneren Start- und Landebahnen verkehren.

- Fünf Jahre nach Inkrafttreten neuer ICAO-Empfehlungen soll diese Regelung auch auf solche Flugzeuge angewendet werden, die den neuen ICAO-Richtwerten nicht genügen.
- Überschallflugzeuge sollen zum Verkehr auf dem Flughafen nur dann zugelassen werden, wenn ihre Geräuschentwicklung im Unterschallbereich die ICAO-Zulassungswerte von 1969 für Unterschallflugzeuge nicht überschreitet.
- Durch die Geräuschentwicklung der am Boden rollenden Flugzeuge und bei Probefläufen mit Strahltriebwerken dürfen benachbarte Siedlungen nicht erheblich belästigt werden.
- Im Gebiet der Gemeinde Eching westlich der BAB München-Nürnberg und südlich der Bahnlinie München-Landshut sollen die Lärmauswirkungen so verringert werden, daß sich für diesen Raum keine erheblichen Beschränkungen der Bauleitplanung ergeben. Daraus sollen sich jedoch keine zusätzlichen Lärmbelastungen für Siedlungsgebiete anderer Gemeinden ergeben.
- Ein grundsätzliches Nachtflugverbot in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr MEZ für alle Luftfahrzeuge, deren Geräuschentwicklung über den ICAO-Zulassungswerten von 1969 liegt, soll erlassen werden; Ausnahmen hiervon sollen nur zugelassen werden, wenn diese Luftfahrzeuge den Flughafen

aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Not- und Ausweichflughafen benützen oder in Katastrophenfällen sowie zu medizinischen Hilfeleistungen eingesetzt werden müssen.

- Vom Nachtflugverbot sollen auch die Luftfahrzeuge, welche die ICAO-Zulassungswerte von 1969 erfüllen, nur dann ausgenommen werden, wenn in dem im Gutachten Jansen (1971) ausgewiesenen Schutzgebiet (Topographische Karte 2) ausreichende Schallschutzvorkehrungen gegen Fluglärm an den Wohngebäuden getroffen worden sind. Insbesondere sollen in den Schlafräumen geeignete Schallschutzfenster mit einer schallgedämpften Lüftungseinrichtung vorgesehen werden.
- An den vorhandenen Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern, Altenheimen und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen im gesamten von der Grenzlinie mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) umschlossenen Bereich sind ausreichende Schallschutzmaßnahmen gegen Fluglärm zu treffen.
- Die Schallschutzmaßnahmen sollen auf Antrag der Betroffenen durchgeführt werden. Die Kosten soll die Antragstellerin tragen.

Zu der Forderung, daß die Antragstellerin im Hinblick auf die vom Bayerischen Staatsministerium für Landes-

entwicklung und Umweltfragen getroffene Festlegung der Grenzlinie mit 62 dB(A) äquivalentem Dauerschallpegel die Aufwendungen für ausreichende Schallschutzmaßnahmen innerhalb dieser Grenzlinie zahlen soll, wendet die Antragstellerin ein, zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flughafens müßten Schallschutzmaßnahmen zunächst nur im Rahmen des Fluglärmggesetzes getroffen und vom Flughafenunternehmer kostenmäßig übernommen werden.

Die Fluglärmkommission München II nahm in ihrer Sitzung am 10.10.1972 zum Fluglärmproblem Stellung. Sie lehnt den beantragten Standort aus Lärmschutzgründen ab, da im Ballungsraum München Auswirkungen auf die Bevölkerung in großem Umfang einträten. Ferner gebe es nach einer gutachtlichen Äußerung des Stuttgarter Flughafenteams\*) eine Reihe von denkbaren Standorten, die hinsichtlich der Lärmauswirkungen auf die Bevölkerung als günstiger angesehen werden müßten, wobei eine Überprüfung dieser Standorte bisher nicht erfolgt sei.

Für den Fall, daß die Genehmigung erteilt werde, unterbreitet sie folgende Empfehlungen:

Nach Auffassung der Kommission muß der Vorschlag des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 12.7.1971 Ausgangspunkt aller weiteren Empfehlungen sein. Die Genehmigungsbehörde soll sicherstellen, daß die 62 dB(A)-

---

\*) Standortuntersuchung Müller/Beck-Erlang (1972)

Grenzlinie später nicht mehr zu Ungunsten der Gemeinden verändert werden könne und daß deren spätere Einhaltung in der Praxis durch integrierende Messungen überprüft werde. Es solle auch sichergestellt werden, daß eine spätere Einschränkung dieser Lärmzone unter Beteiligung der Gemeinden möglich bleibe. Eine weitere Beschäftigung mit den Berechnungsmodalitäten und Prämissen der technischen Gutachter könne entfallen.

Die Kommission erwartet Einschränkungen für Planung und Betrieb. Vor der Anlegung der beiden äußeren Start- und Landebahnen müsse jeweils deren Notwendigkeit besonders nachgewiesen werden. Eine Überprüfung der Flugstreckenführung unter Hinzuziehung der zuständigen Stellen wird empfohlen. Insbesondere sei zu prüfen, ob die Abflugwege von der Start- und Landebahn 09L / 27R nach Westen länger im Geradeausweg geführt werden könnten, als dies im jetzigen Betriebsplan vorgesehen sei (späteres Abbiegen nach Süden). Generell wird gefordert, daß große Siedlungen wie Freising, Eching, Neufahrn, Erding und Moosburg nicht überflogen werden dürfen. Die Kommission geht davon aus, daß hinsichtlich des Gesamtsiedlungsraumes eine optimale Lösung angestrebt werde. Neben einer entsprechenden Flugwegführung im gegebenen Startbahnsystem sei sicherzustellen, daß große Siedlungen auch nicht von querstartenden und -landenden Luftfahrzeugen überflogen werden. Damit sei auch eine mögliche spätere Errichtung einer Querwindbahn ausgeschlossen. Die Kommission behält sich vor, zu späteren Streckenführungsplänen in jedem Zeitpunkt

ihres Bestehens Stellungnahmen abzugeben. Die Genehmigung für Überschallflugzeuge und Flugzeuge, die nicht dem ICAO-Anhang 16 entsprechen, soll versagt werden. Falls die technische Entwicklung im Überschallverkehr so weit fortschreite, daß Werte, die jetzt im Anhang 16 festgelegt seien, erreicht werden könnten, seien gegebenenfalls neue Überlegungen anzustellen. Für den Fall der Beibehaltung des beantragten Startbahnsystems und bei Ablehnung von Absiedlungsmaßnahmen beantragt die Kommission eine nahezu völlige Einschränkung des Nachtflugverkehrs.

In Bezug auf den Schutz vor Lärmauswirkungen ist die Kommission zu der Auffassung gelangt, daß an den Stellen, an denen ein höherer Spitzenschallpegel als 80 dB(A) auftritt, Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung nicht mehr ausreichend seien. Hieraus folgert sie, daß der betroffenen Bevölkerung ohne Anwendung von Zwang die Möglichkeit der Absiedlung bei völliger Wahrung des Besitzstandes gegeben werden solle. In den Bereichen mit einem außerhalb der Gebäude feststellbaren Spitzenschallpegel von weniger als 80 dB(A) seien Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, die mindestens im Schlaf- und Kinderzimmerbereich der Gebäude einen Innenspitzenschallpegel von 55 dB(A) sicherstellten. Die entstehenden Kosten für Absiedlung bzw. Schallschutzmaßnahmen seien von den Gesellschaftern der Antragstellerin zu übernehmen; gegebenenfalls sei ein entsprechender Passus in den Konsortialvertrag aufzunehmen. Die Kommission schließt ihre Stellungnahme

mit dem Hinweis, sie sei sich darüber im klaren, daß die finanziellen Folgen dieser Forderungen über die Festlegungen des Fluglärngesetzes hinausgingen. Nachdem jedoch Staatsminister Anton Jaumann am 4.2.1971 in Neufahrn erklärt habe, man beabsichtige, diese Grenzen zu überschreiten, habe sich die Kommission für berechtigt gehalten, diese Vorschläge zu unterbreiten.

Zu einzelnen Punkten vertraten Mitglieder der Kommission abweichende Meinungen.

Nach Auffassung des von der Gemeinde Neufahrn benannten Mitglieds lasse der Verfahrensstand eine abschließende Stellungnahme der Kommission noch nicht zu, da noch zahlreiche Untersuchungen, u.a. zur Standortfrage, vorzunehmen seien.

Zu der Empfehlung, den Standort abzulehnen, führen die Vertreter der Deutschen Lufthansa AG und der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern sowie die Antragstellerin aus, aufgrund der Sachlage könne dieser Empfehlung nicht zugestimmt werden. Zu der empfohlenen Beschränkung des Flughafens ausschließlich auf Luftfahrzeuge, die den Bestimmungen des ICAO-Anhangs 16 entsprechen sowie zu dem weitgehenden Nachtflugverbot machen die Vertreter der Deutschen Lufthansa AG und der Antragstellerin geltend, daß derartige Einschränkungen bei der Lage des Flughafens zu Siedlungsgebieten jeder rechtlichen und sachlichen Berechtigung entbehren.

Zu den Empfehlungen hinsichtlich des Umfangs von Absiedlungen und baulichen Schallschutzmaßnahmen führen die Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, der Deutschen Lufthansa AG sowie der Antragstellerin aus, daß derartige Forderungen wissenschaftlich nicht zu belegen und vom Standpunkt des Immissionschutzes nicht zu rechtfertigen seien.

7. Eignung des in Aussicht genommenen Geländes

a) Hindernisfreiheit

Die Antragstellerin hat ausgeführt, daß das für die Anlegung des Flughafens München vorgesehene Gelände ein geringfügiges Gefälle von Südwesten nach Nordosten habe. Der Niveauunterschied im gesamten Flughafenbereich betrage 10 m. Geländeerhebungen, die als Luftfahrthindernisse in Betracht kommen, seien innerhalb des Bauschutzbereiches nach § 12 LuftVG nicht vorhanden. Die Objekte, die die Grenzen nach § 12 LuftVG durchstoßen, sind in dem von der Antragstellerin vorgelegten Plan des Bauschutzbereiches dargestellt.

Einige Gemeinden vertreten mit dem vorgelegten Standortgutachten Müller/Beck-Erlang (1972) die Auffassung, daß die Sendemasten bei Erching (Stimme Amerikas) und Ismaning (Bayerischer Rundfunk) Luftfahrthindernisse darstellen.



Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat eine Abtragung der im Plan des Bauschutzbereiches dargestellten Objekte nicht verlangt; eine Voraussetzung für die Realisierung des Flughafens sei aber, daß der Sendemast der "Stimme Amerikas" bei Erching abgebaut werde.

b) Flugsicherung

Die Antragstellerin hat als Grundlage für die Lärmgutachten ein Flugbetriebssystem für den Flughafen München ausgearbeitet. Die An- und Abflugwege sowie die Verteilung der Flugbewegungen sind darin näher dargelegt.

Einige Gemeinden haben verlangt, daß über ihrem Gemeindegebiet keine Warteräume vorgesehen werden. Ferner fordern mehrere Gemeinden die vertragliche Sicherung der An- und Abflugwege, um nachträgliche Änderungen zu ihren Ungunsten auszuschließen. Im Zusammenhang mit Anlegung und Betrieb des Flughafens München wird schließlich eine Einschränkung des Flugbetriebs am Militärflugplatz Erding zur Entlastung der benachbarten Gemeinden vom Fluglärm verlangt.

Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat in ihrer Stellungnahme folgende Punkte behandelt:

- Die Lage des geplanten Flughafens zu anderen Flugplätzen und zu vorhandenen Navigationsanlagen sowie seine Einordnung in die vorhandene Luftraumstruktur (Lagebeziehung);
- das Bahnsystem des geplanten Flughafens und die Startbahnkapazität;

- die flugsicherungsbetrieblichen Folgerungen hinsichtlich der Eingliederung des Flughafens in das Streckennetz im Raum München und hinsichtlich der Durchführung der Flugsicherungskontrolle;
- die flugsicherungstechnischen Forderungen hinsichtlich der funkelektrischen Navigations- und Landehilfen sowie der optischen Landehilfen.

Nach einer Darstellung der derzeitigen Flugsicherungssituation in der Umgebung des geplanten Flughafens vertritt die Bundesanstalt für Flugsicherung die Auffassung, daß der geplante Flughafen der bestimmende Faktor für das Flugsicherungssystem im Raum München werden wird. Insbesondere die enge Nachbarschaft des geplanten Flughafens zu dem militärischen Flugplatz Erding werde bei der Gestaltung der An- und Abflugwege eine gegenseitige Abstimmung erforderlich machen. Hierbei werde insbesondere zu klären sein, ob neben dem neuen Flughafen der Flughafen München-Riem als IFR-Flughafen bestehen bleibe oder ob dieser Flughafen zum VFR-Landeplatz für die allgemeine Luftfahrt zurückgestuft oder geschlossen werde. Neben München-Riem und Erding müßten aber auch die Verfahren der anderen Flugplätze bei der Eingliederung der An- und Abflugstrecken des neuen Flughafens in das bestehende Streckensystem berücksichtigt werden. In welchem Umfang das heute bestehende Flugsicherungssystem im Großraum München hierbei zu ändern sei, müßte einer späteren Überprüfung vorbehalten bleiben.

Zum Flugbetriebssystem des Flughafens München stellt die Bundesanstalt für Flugsicherung fest, daß die in den Gutachten über die Geräuschbelastung in der Umgebung des geplanten Flughafens angenommene Führung der An- und Abflüge als realistisch anzusehen sei.

Die von der Bundesanstalt für Flugsicherung für erforderlich gehaltene gemeinsame Kontrolle (Regionalkontrolle) aller Flugbewegungen im Luftraum München werde durch Erweiterung der bereits vorhandenen Regionalkontrolle in München-Riem leicht möglich sein. Die Regionalkontrolle sei nicht an einen Flughafen gebunden. Auf dem Flughafen München werde die Bundesanstalt für Flugsicherung eine Platzkontrolle einrichten. Der hierzu gehörige Kontrollturm solle im Zentrum des Startbahnsystems vorgesehen werden.

Entsprechend der Aufgabenstellung des geplanten Flughafens und der hohen Kapazität des vorgesehenen Startbahnsystems empfiehlt die Bundesanstalt für Flugsicherung, auch auf dem Gebiet der Flugsicherung alle Möglichkeiten für die Ausrüstung mit technischen Anlagen offenzuhalten. Für beide Anflugrichtungen seien funkelektrische und optische Landehilfen vorzusehen, die Allwetterflugbetrieb mindestens nach Betriebsstufe II ermöglichen. Die Bundesanstalt für Flugsicherung werde die flugsicherungsbetrieblichen und flugsicherungstechnischen Anlagen und Einrichtungen noch zum Gegenstand einer detaillierten Planung machen.

Der Bundesminister der Verteidigung hat sich bereiterklärt, bei Errichtung eines Verkehrsflughafens

fens am Standort Freising/Erding-Nord den Flugbetrieb der Bundeswehr auf dem Militärflugplatz Erding zugunsten des zivilen Luftverkehrs einzuschränken. Darüber hinaus dürfe die Einsatzbereitschaft der umliegenden Militärflugplätze und Schießgelände nicht berührt werden.

Zur Lagebeziehung des neuen Flughafens und des Flughafens München-Riem hat die Antragstellerin mit Schreiben vom 17.12.1977 mitgeteilt, daß die Gesellschafter der Flughafen München GmbH am 14.12.1973 beschlossen haben, den Flughafen München-Riem mit der Inbetriebnahme des beantragten Flughafens aufzulassen.

Hinsichtlich der Lage des am Standort Freising/Erding-Nord geplanten Flughafens zu dem Militärflugplatz Erding unter navigatorischen Gesichtspunkten hat die Bundesanstalt für Flugsicherung ergänzend festgestellt, daß ein gemeinsamer Betrieb dieser Flugplätze insbesondere auch in der Form einer gleichzeitigen Flugbetriebsabwicklung möglich ist.

c) Flugmeteorologie

Der Deutsche Wetterdienst hat sich bereiterklärt, an dem Flughafen die für die meteorologische Sicherung des Flugbetriebs notwendigen Dienste durchzuführen. Voraussetzung hierfür seien Räumlichkeiten für die Flugwetterwarte und ein Landebahnbeobachtungshaus.

In dem flugklimatologischen Gutachten des Deutschen Wetterdienstes werden folgende Punkte im einzelnen behandelt:

- Luftdruck
- Lufttemperatur
- Luftfeuchtigkeit
- Gesamtbewölkung und Sonnenscheindauer
- Niederschläge
- Wind
- Nebel.

Die Meßdaten für Freising/Erding-Nord (EN) werden vom Deutschen Wetterdienst, soweit möglich, mit denen von München-Riem (MR) verglichen. Das Gutachten zeigt, daß der Luftdruck an dem vorgesehenen Gelände gegenüber dem Flughafen München-Riem aufgrund der etwas geringeren Höhenlage um etwa 8 mm höher ist. Die Lufttemperatur sei in den Sommermonaten an dem vorgesehenen Gelände um etwa 0,2 - 0,3<sup>o</sup> C geringer als am Flughafen München-Riem.

Die Auswertung der Windbeobachtungen zeigt für die flugbetrieblich bedeutsamen Windgeschwindigkeiten von mehr als 11 Knoten folgendes Bild:

- Nordwind                    5°/oo aller Beobachtungen  
  (315° - 45°)
- Ostwind                    15°/oo aller Beobachtungen  
  (45° - 135°)
- Südwind                    4°/oo aller Beobachtungen  
  (135° - 225°)
- Westwind                   105°/oo aller Beobachtungen  
  (225° - 315°)

Windgeschwindigkeiten mit mehr als 22 Knoten treten nur aus Westen (12°/oo aller Beobachtungen) auf.

Die Beobachtung der Niederschläge zeigt, daß diese am Standort Freising/Erding-Nord insgesamt mit 782 mm pro Jahr um rd. 20 % geringer sind als am Verkehrsflughafen München-Riem. Die Neuschneehöhe sei um 40 % niedriger als am Verkehrsflughafen München-Riem. Ebenso sei die Häufigkeit und Intensität der Niederschläge sowie die Häufigkeit von Gewittern am Standort Freising/Erding-Nord geringer als am Verkehrsflughafen München-Riem.

Die Beobachtungen der Sichtweite werden in dem Gutachten sowohl nach meteorologischer Sicht als auch nach dem in der Luftfahrt üblichen Begriff der Runway Visual Range (RVR)\*) ausgewertet. Dabei werden die Betriebsstufen des Allwetterflugbetriebes entsprechend den Richtlinien des Bundesministers

---

\*) Start- und Landebahnsicht

für Verkehr zugrunde gelegt. Die Beobachtungen haben ergeben, daß Betriebsverhältnisse unterhalb der auf den meisten deutschen Verkehrsflughäfen heute üblichen Betriebsstufe II (Wolkenuntergrenze  $< 30$  m, Sichtweite  $< 400$  m) an dem beantragten Standort derzeit etwa zwei- bis dreimal so häufig auftreten wie am Verkehrsflughafen München-Riem.

In der Stellungnahme der Antragstellerin zu diesem Gutachten wird im Hinblick auf den Vergleich der Häufigkeit von schlechter Sicht an den Standorten Freising/Erding-Nord und München-Riem ausgeführt, daß die Sichtverhältnisse am Standort Freising/Erding-Nord etwa denen der wichtigen europäischen Flughäfen London-Heathrow und Zürich-Kloten bzw. dem geplanten Flughafen Hamburg-Kaltenkirchen entsprechen. Im Vergleich mit den übrigen d e u t s c h e n Flughäfen komme an dem Standort schlechte Sicht am häufigsten vor. Die Antragstellerin ist der Auffassung daß durch Einführung der automatischen Landung und durch Verfahren zur künstlichen Sichtverbesserung die Einflüsse von schlechter Sicht auf die Regelmäßigkeit des Luftverkehrs immer mehr an Bedeutung verlieren. Ferner werde im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen eine Verringerung des vor allem auftretenden Strahlungsnebels erwartet. Die übrigen für den Flug- und Flughafenbetrieb maßgebenden Klimafaktoren (Luftdruck, Temperatur, Niederschläge, Wind) werden von der Antragstellerin gleich gut oder günstiger beurteilt als am Flughafen München-Riem.

Einige Gebietskörperschaften haben auf die große Nebelhäufigkeit an dem Standort hingewiesen und

halten deshalb dort aus wirtschaftlichen Gründen sowie wegen einer möglichen Beeinträchtigung der Flugsicherheit die Anlegung des Flughafens für nicht vertretbar. Sie meinen, daß im Falle einer Verwirklichung des Vorhabens der Flughafen München-Riem in Betrieb bleiben müsse, um bei Nebelwetterlagen einen Ausweichflughafen zur Verfügung zu haben. Der zwar technisch mögliche Einsatz von "Blindlandeeinrichtungen" sei für die Allgemeine Luftfahrt und für Teile des Bedarfsluftverkehrs zu teuer. Ferner befürchten einige Gemeinden Auswirkungen des Nebels auf die Sicherheit des Zubringerverkehrs mit Kraftfahrzeugen. In dem Standortgutachten Müller/Beck-Erlang (1972) wird zur Frage des Einflusses von Nebel auf den Luftverkehr ausgeführt, daß im Hinblick auf die Entwicklung der automatischen Landung die Zahl der Nebeltage nicht entscheidend für die Bewertung der Standorte sei.

d) Hydrogeologie

Die Antragstellerin hat ausgeführt, der Untergrund des Standortes sei aus Schottern mit einer Mächtigkeit von 5 - 11 m aufgebaut, unter denen Mergel, Tonmergel, Feinsande und Feinkiese des Tertiärs anstehen. Der Grundwasserspiegel sei von Süden nach Norden abgedacht. Bedingt durch die Tatsache, daß die Schottermächtigkeit von Süden nach Norden abnehme und das Grundwasser in gleicher Richtung fließe, nähere sich der Grundwasserspiegel gegen Norden immer mehr der Geländeoberfläche. Der Flurabstand betrage im Flughafengelände zwischen 0,5 -



3,0 m. Die Antragstellerin hält es deshalb für notwendig, den Grundwasserspiegel großflächig bei einem Flurabstand von ca. 1,5 m zu halten. Innerhalb der Bebauungszone sei während der Bauzeit eine Grundwasserabsenkung bis auf etwa 7,0 m unter Gelände erforderlich. Mit diesen Annahmen hat das Bayerische Geologische Landesamt die möglichen Auswirkungen einer Grundwasserabsenkung außerhalb der Flughafengrenzen ermittelt und kommt zu dem Ergebnis, daß die Absenkungstrichter grundwasserstromaufwärts (nach Süden) nicht über die Flughafengrenzen hinausreichen. Grundwasserstromabwärts (nach Norden) sowie quer zur Fließrichtung des Grundwassers (nach Osten und Westen) sei außerhalb des Flughafens mit Absenkungen im Dezimeterbereich zu rechnen. Der Absenktrichter werde nicht über die Isar hinausreichen. Mit Gebäudeschäden in den benachbarten Gemeinden infolge der Grundwasserabsenkung sei aufgrund der beim Münchner U-Bahnbau gewonnenen Erfahrungen nicht zu rechnen.

Von einigen Gebietskörperschaften werden infolge der Grundwasserabsenkungen nachhaltige Störungen des gesamten Grundwasserhaushaltes befürchtet, die vor allem die landwirtschaftlichen Sonderkulturen beeinträchtigen könnten. Durch die mit der Grundwasserabsenkung verbundene Austrocknung des Bodens könne es zu einem vermehrten Auftreten der bereits jetzt im Erdinger Moos bekannten Staubstürme kommen. Ferner werden infolge der Grundwasserabsenkung Gebäudeschäden befürchtet. Schließlich sei eine Gefährdung der großen Grundwasservorräte im Erdinger Moos durch die vom Flughafen ausgehende Verschmutzung

durch Kraftstoff, Öl und Enteisungsmittel zu erwarten. Für den Fall der Genehmigung des Flughafens wird seitens der Gebietskörperschaften gefordert, die Eingriffe in das Grundwasser so gering wie möglich zu halten, wobei eine Gemeinde glaubt, eine Absenkung bis auf 2,5 m unter Gelände an der Flughafengrenze sei noch vertretbar. Das bereits vorhandene Grundwasserbeobachtungsnetz müsse zum Zwecke der Beweissicherung erweitert werden. Die Auswirkungen der Grundwasserabsenkungen auf die landwirtschaftlichen Nutzpflanzen sollten außerdem in einem pflanzensoziologischen Gutachten behandelt werden.

Das Bayerische Staatsministerium des Innern hat zur Gefährdung der Grundwasservorkommen im Erdinger Moos ausgeführt, daß das Grundwasser im Quartärschotter nicht ohne weiteres als Trinkwasser verwendet werden könne. Der geringe Flurabstand ermögliche bei Unfällen eine wirksame Sachadensbekämpfung und kontrollierbare Schutzmaßnahmen. Im übrigen lägen derzeit alle wichtigen Erschließungsgebiete für die Wasserversorgung westlich der Isar bzw. vom Flughafen aus grundwasserstromaufwärts.

e) Verkehrserschließung

Die Antragstellerin hat eine Beschreibung der in Aussicht genommenen verkehrlichen Erschließung des Flughafens sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene vorgelegt. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und die Deutsche Bundesbahn haben als zuständige Fachbehörden in ihren

Stellungnahmen festgestellt, daß grundsätzlich eine verkehrliche Erschließung des Flughafens möglich ist. Nach ihrer Auffassung sollten Einzelheiten, wie Priorität beim Ausbau der Verkehrswege und Trassenführung, in gesonderten Untersuchungen und gegebenenfalls Verfahren behandelt werden.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat ausgeführt, die verkehrliche Erschließung des Flughafens München auf der Straße und auf der Schiene bereite keine Schwierigkeiten.

f) Ver- und Entsorgung

Zur Ver- und Entsorgung des geplanten Flughafens (Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Energieversorgung) hat die Antragstellerin in den Antragsunterlagen eine Beschreibung vorgelegt. Die zuständigen Fachbehörden - Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Energieabteilung) - haben in ihren Stellungnahmen mitgeteilt, daß eine Versorgung des Flughafens mit Wasser und Energie sowie eine Beseitigung des Abwassers grundsätzlich möglich sind. Einzelheiten seien in gesonderten Untersuchungen und gegebenenfalls Verfahren zu erarbeiten.

8. Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Im Verlauf des Genehmigungsverfahrens wurden hinsichtlich der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

zu Fragen des Bodenlärms, der Luftverschmutzung sowie zu etwa möglichen Flugzeugunfällen Stellungnahmen abgegeben. Zur Frage der Luftverschmutzung holte die Genehmigungsbehörde ein Gutachten ein.

a) Bodenlärm

Einige Gebietskörperschaften haben eingewandt, daß in den vorgelegten Lärmgutachten die durch den Flughafenbetrieb verursachte Geräuschbelastung (z.B. Probeläufe von Flugzeugen, lautstarke Betriebsfahrzeuge des Flughafens wie Schneeräumgeräte) nicht berücksichtigt sei. Sie fordern im Fall der Errichtung des Flughafens Schutzmaßnahmen gegen Bodenlärm in Form von Lärmschutzwällen oder lärmabsorbierenden Waldgürteln entlang der Flughafengrenze.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat ausgeführt, daß solche Geräuschquellen mit wenigen Ausnahmen um Größenordnungen leiser seien oder wegen ihrer Bodennähe mit zunehmender Entfernung eine so starke Dämpfung erhalten, daß sie schon am Rande des Flughafenbereichs nicht zur dortigen Lärmbelastung beitragen. Eine Ausnahme bildeten die Geräusche der Triebwerksprobeläufe und des durch die Erschließung gegebenen Bodenverkehrs. Bei Triebwerksprobeläufen werden man für einen möglichst guten Lärmschutz an der Quelle sorgen müssen (z.B. durch Lärmschutzhallen, -wände, -wälle, -kabinen), damit benachbarte Siedlungen nicht erheblich belästigt werden; Lärmschutzwälle am Rande des Flughafenterrains seien in diesem Fall nur für unmittelbar benachbarte Siedlungen wirksam.

Ihre Wirkung nehme mit zunehmender Entfernung zur Schallquelle bzw. zum Immissionsort stark ab. Die Planung des Straßen- und Schienenverkehrs müsse so erfolgen, daß vorhandene Siedlungen nicht übermäßig beeinträchtigt werden. Diese Probleme seien jedoch im Planfeststellungsverfahren zu lösen.

b) Luftverschmutzung

In dem Gutachten Spengler (1971) über eine mögliche Luftverschmutzung beim Flughafen München werden vier verschiedene Ausbaustufen einschließlich der vom Startbahnsystem her möglichen technischen Endkapazität unter Berücksichtigung künftiger Flugzeugentwicklungen untersucht. Um zu den Immissionswerten zu gelangen, wird aus experimentellen Immissionsmessungen am Verkehrsflughafen München-Riem auf die Schadstoffimmission im Bereich des beantragten Flughafens extrapoliert. Zur Kontrolle wird aus den rechnerisch ermittelten Schadstoffemissionen aus Flugbetrieb, Kfz-Verkehr und Heizanlagen unter Berücksichtigung der Schadstoffausbreitung die Immission für das Flughafengelände und die Flughafenumgebung ermittelt. Die so ermittelten Immissionswerte werden mit den Grenzkonzentrationswerten MIK und MAK\*) verglichen. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, daß aufgrund der geschätzten Immissionswerte gegen einen Betrieb des Flughafens bei normalen Wetterbedingungen bis zu einem Verkehrsaufkommen

---

\*) MIK-Wert - maximal zulässige Immissionskonzentration  
MAK-Wert - maximal zulässige Immissionskonzentration  
am Arbeitsplatz

von etwa 750 Flugbewegungen pro Tag mit Verkehrsflugzeugen nach dem gegenwärtig gesicherten Stand der Technik keine Bedenken hinsichtlich einer Beeinträchtigung oder unzumutbaren Belästigung von Umgebung, Benutzern und Personal bestehen. Bei austauscharmen Wetterlagen in Gegenwart von sehr stabilen Inversionsschichten großer Mächtigkeit erwartet der Gutachter eine Anhäufung von Schadstoffen im Flughafenbereich. Zur Vermeidung einer Gefährdung bzw. einer Beeinträchtigung der Umgebung könne in solchen Fällen, die etwa zwei- bis viermal innerhalb von 10 Jahren auftreten, eine Einschränkung des Flugbetriebs notwendig werden.

Der Gutachter empfiehlt abschließend die Erstellung eines Immissionswarnsystems und die Ausarbeitung eines Immissionswarnplanes. Ferner werden Untersuchungen über Häufigkeit, Verteilung und Andauer von austauscharmen Wetterlagen sowie die Zusammenhänge zwischen deren Auftreten und der jeweiligen Großwetterlage empfohlen.

Verschiedene Gebietskörperschaften haben in ihren Stellungnahmen eine gesundheitsgefährdende Luftverschmutzung durch den Betrieb des Flughafens befürchtet. Sie halten eine Ergänzung des Gutachtens Spengler (1971) aus medizinischer Sicht für notwendig. Dabei sei auch die Frage der Sauerstoffzehrung zu untersuchen. Vor allem im Hinblick auf die landwirtschaftlichen Sonderkulturen im Erdinger Moos halten einige Gebietskörperschaften eine spezielle Untersuchung der Auswirkungen von Abgasimmissionen auf landwirtschaftliche Produkte für notwendig.

Dieser Forderung schließt sich auch das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus bezüglich der Versuchseinrichtungen der Technischen Universität München in Weihenstephan und im Erdinger Moos an.

Das Bayerische Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung hält aus Gründen des Immissionssschutzes für die Ölheizungsanlage des Flughafens einen nach den Vorschriften der Technischen Anleitung - Luft\*) zu bemessenden Schornstein für erforderlich.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen teilt weitgehend die in dem Gutachten Spengler (1971) vertretenen Auffassungen über die zu erwartenden Auswirkungen des geplanten Flughafens hinsichtlich der Luftverschmutzung. Es bestätigt vor allem, daß unter den bei der gutachtlichen Beurteilung verwendeten MIK-Werten diejenigen Konzentrationen von Schadstoffen zu verstehen sind, bei deren Einhaltung auch bei Dauereinwirkung (bei  $MIK_k$  = Einwirkung über kürzere Zeitabschnitte) weder für den menschlichen oder tierischen Organismus noch für die Pflanzenwelt eine Schädigung zu befürchten ist. Diese MIK-Werte seien die jeweils festgelegten zulässigen Grenzwerte für luftverunreinigende Stoffe unter Berücksichtigung der von medizinischer Seite angegebenen vertretbaren Konzentrationen. Die Auswirkungen luftverunreinigender Stoffe auf Menschen, Tiere und Vegetation seien bei der Festsetzung dieser maximal zulässigen Immissions-Konzentration durch Einschaltung von Medizinern, Biologen usw. in vollem Umfang berücksichtigt worden. Sollten sich die Er-

---

\*) Allgemeine Verwaltungsvorschriften über genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 16 GewO (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) vom 8.9.1964 (GMBI S. 433)

kenntnisse über die Auswirkungen einzelner Stoffe im Laufe der Zeit ändern, seien die zulässigen Werte jeweils den neuesten Erkenntnissen anzupassen. Eine Beurteilung der Abgasbelastung nach Inbetriebnahme des Flughafens durch ein medizinisches Gutachten wird seitens des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen grundsätzlich für sinnvoll gehalten, da keine Grenzwerte für die inkorporierten Schadstoffmengen - herührend von Luftverunreinigungen - festgelegt seien. Die Erstellung eines derartigen Gutachtens vor Inbetriebnahme des Flughafens habe dagegen nur theoretischen Charakter; es solle daher erst nach Vorliegen von Meßwerten erstellt werden.

Die von verschiedenen Seiten angesprochene "Sauerstoffzehrung" spiele, sowohl weltweit als auch örtlich betrachtet, keine Rolle. Durch den weltweiten Vorrat von etwa  $1,3 \times 10^{15}$  t Sauerstoff in der Erdatmosphäre und die ständig vorhandene Luftzirkulation werde die seit 1910 bis zum heutigen Tage mit einer Meßgenauigkeit von 0,006 % ermittelte Volumenkonzentration an Sauerstoff von 20,946 % infolge des zu erwartenden Flugverkehrs nicht meßbar verringert werden.

Wenn die Frage der Verschmutzung oder allgemein der Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Erzeugnisse durch Abgase, die durch den Betrieb des Flughafens entstehen, auch eng in Zusammenhang mit der Konzentration luftverunreinigender Stoffe und der Einwirkungsdauer dieser Stoffe stehe, sollte sie nach Auffassung des Bayerischen Staatsministeriums für Lan-



desentwicklung und Umweltfragen doch zweckmäßigerweise nach Inbetriebnahme des Flughafens vom Bayerischen Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten beurteilt werden. Dort seien entsprechende Untersuchungen über die Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Erzeugnisse entlang vielbefahrener Straßen angestellt worden; auch falle die Bewertung von Schädigungen landwirtschaftlicher Erzeugnisse in den gleichen Zuständigkeitsbereich.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hält die ständige Feststellung der Immissionskonzentration im Bereich des Flughafens durch fortlaufend registrierende Messungen für notwendig. Diese Überwachung müsse sich auf Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe sowie zumindest für einige Zeit auf Stickoxide erstrecken. Die Messung könne im Bedarfsfalle auch weitere Schadstoffe einbeziehen. Die Standorte der Meßgeräte sollten nach eingehenden örtlichen meteorologischen und topographischen Untersuchungen festgelegt werden. Die einzelnen Meßstationen seien in das lufthygienische Überwachungssystem Bayern zu integrieren.

Zur eventuell erforderlichen Verminderung der durch den Betrieb des Flughafens hervorgerufenen Abgasimmissionen hält das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen die Aufstellung eines Alarmplanes für erforderlich. Die Grenzwerte sollten unter Berücksichtigung der jeweils gültigen zulässigen Konzentrationswerte für Luftverunreinigungen festgelegt werden.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen kommt zu der zusammenfassenden Feststellung, daß gegen den Betrieb des Flughafens von seiten der Luftreinhaltung keine grundsätzlichen Bedenken zu erheben sind, sofern die Durchführung der vorstehenden Maßnahmen gesichert sei.

c) Flugzeugunfälle

Verschiedene Gebietskörperschaften haben befürchtet, durch eventuelle Flugzeugabstürze in Flughafennähe seien die Bevölkerung und die gemeindlichen Einrichtungen (z.B. Trinkwasserversorgungsanlagen) gefährdet.

Das Landratsamt Erding - untere Naturschutzbehörde - hat auf die große Zahl von Vögeln aller Art im Erdinger Moos und die damit verbundene Gefährdung des Luftverkehrs hingewiesen. Eine Vertreibung der Vögel habe wenig Aussicht auf Erfolg.

9. Öffentliche Interessen

Der Bundesminister für Verkehr hat mitgeteilt, daß der Anlegung und dem Betrieb des Flughafens die öffentlichen Interessen des Bundes nicht entgegenstehen.

Einige Gemeinden haben befürchtet, die Erholungslandschaft des Erdinger Mooses sowie die Naherholungsgebiete in den Isarauen würden durch den Flughafen schwer beeinträchtigt. Insbesondere wird

- auch vom Landratsamt Erding - vorgetragen, daß durch Grundwasserableitung, Lärm und Abgase, begleitende Infrastrukturmaßnahmen und Siedlungsfolgen der Naturhaushalt des Moores geschädigt, das durch Offenheit, Weite und Siedlungsfreiheit geprägte Landschaftsbild gestört und der Naturgenuß sowie der Zugang zur freien Natur erheblich beeinträchtigt würde. Ein Absenken des Grundwasserspiegels müsse zu einer Versteppung des Erdinger Moores führen. Überdies stehe der Flughafen im Widerspruch zum Programm "Freizeit und Erholung" der Bayerischen Staatsregierung vom 28.4.1970; im Regionalentwicklungsplan des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München werde darüber hinaus das Erdinger Moos als hochwertiger zur Erholung einladender Landschaftsraum dargestellt. Das Landratsamt Erding ist aufgrund der Stellungnahme des Kreisnaturschutzbeauftragten des Landkreises Freising der Auffassung, daß das Erdinger Moos als großes, ursprüngliches Niedermoor mit charakteristischer Pflanzen- und Tierwelt insgesamt als einzigartiges Naturdenkmal im Norden von München zu betrachten und zu werten sei. Insbesondere wird auf das Naturschutzgebiet "Ismaninger Teichgebiet" hingewiesen, das als berühmtes Vogelparadies schwer beschädigt würde. Aus diesen Gründen wird die Genehmigung des Flughafens abgelehnt.

Zumindest müßten im Falle der Genehmigung Maßnahmen zur Abmilderung der negativen Konsequenzen des Flughafenbaues für Natur und Landschaft getroffen werden. Gefordert wird in diesem Zusammenhang ein Landschaftsrahmenplan für die Landschaft im Norden Münchens, ein Landschaftsplan für das Flughafenumland

und ein weiterer Grünplan für das Flughafengelände. Des weiteren seien die Grundwasserordnung im Bereich des Erdinger Mooses neu zu planen, die neuen Wasserläufe außerhalb des Flughafens naturnah zu gestalten und ein ausreichend breiter Waldgürtel aus Gründen des Lärm- und Sichtschutzes anzulegen. Zur Überwachung der Auswirkungen des Flughafens seien Vorkehrungen zur ökologischen Beweissicherung durch langfristige Beobachtung von Pflanzengesellschaften und Tiergruppen im gefährdeten Gebiet zu treffen. Die Kiesausbeute sollte konzentriert erfolgen; die entstehenden Wasserflächen sollten öffentlichen Erholungszwecken gewidmet werden.

Zu den Gesichtspunkten des Natur- und Landschaftschutzes führt das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen aus, das Erdinger Moos könne im Vergleich mit anderen großen stadtnahen Landschaftsräumen wie z.B. dem Isartal südlich von München, dem Hofoldingener Forst oder dem Ebersberger Forst nicht als wichtiges Naherholungsgebiet angesprochen werden. Dementsprechend sei es auch in keinem der im Programm "Freizeit und Erholung" der Bayerischen Staatsregierung vom 28. April 1970 dargestellten Naherholungsgebiete enthalten. Die mögliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion der Isarauen im Bereich zwischen Grüneck und Freising durch Fluglärm und die wahrscheinlich in gewissem Umfang nicht vermeidbare Störung des Vogelparadieses "Ismaninger Teichgebiet" müßten mit Rücksicht auf die übrigen Vorteile des Standortes Freising/Erding-Nord für die Anlage des Flughafens und

die in diesem Fall übergeordneten Belange des Luftverkehrs hingenommen werden. Eine Anschneidung der Isarauen außerhalb der Lärmzonen durch die wegen der Erschließung des Flughafens über Straße und Schiene notwendigen neuen Trassen müsse jedoch vermieden werden, damit die Verwirklichung der vom Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsflächen bisher vorgelegten Planung für den Ausbau der Isarauen als Naherholungsgebiet jedenfalls außerhalb der Lärmzonen gesichert bleibe. Zusammenfassend werden aus der Sicht des Natur- und Landschaftschutzes keine Einwände gegen die Errichtung des Flughafens erhoben.

10. Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Antragstellerin

Einige Gemeinden haben eingewandt, die Antragstellerin habe ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nicht nachgewiesen. Angesichts des zu geringen Eigenkapitals der Antragstellerin sei nicht gesichert, daß die erforderlichen Mittel aufgebracht werden könnten. Außerdem fordern sie eine "fundierte Kostenschätzung".

Die Gemeinden sind der Ansicht, die von dem geplanten Vorhaben Betroffenen müßten Beschränkungen nur dann hinnehmen, wenn das Vorhaben in absehbarer Zeit verwirklicht werden könne. Am 26. 9.1973 ist die Bundesrepublik Deutschland der Flughafen München GmbH beigetreten; die drei Gesellschafter - Freistaat Bayern, Bundesrepublik Deutschland und Landeshauptstadt München - haben sich in einem Konsortial-

vertrag gegenseitig verpflichtet, die für den neuen Flughafen erforderlichen Mittel entsprechend ihren Beteiligungsquoten aufzubringen und bereitzustellen.

#### 11. Sonstige Gesichtspunkte

Von den Gebietskörperschaften wurden im Laufe des Verfahrens noch Einwendungen vorgetragen, die sich vor allem mit der Abwicklung des Genehmigungsverfahrens sowie mit Fragen der Entschädigung befassen.

So wurde gefordert, im Genehmigungsverfahren weitere Erörterungstermine durchzuführen. Das Genehmigungsverfahren solle nicht abgeschlossen werden, bevor nicht eine Rahmenplanung für die Militärflugplätze im Raum München erfolgt sei. Schließlich solle das Genehmigungsverfahren so lange ausgesetzt werden, bis der Bund eine Luftverkehrsplanung als Teil einer Gesamtverkehrsplanung vorgelegt hat.

Mehrere Gemeinden fordern Ersatz für die Mehraufwendungen für den Unterhalt an Gemeindestraßen, soweit dies durch Bau und Betrieb des Flughafens bedingt ist. Ferner wird ein Ersatz für gemeindeeigene Grundstücke verlangt, die innerhalb des Flughafens liegen. Ein Flurbereinigungsverfahren wird für notwendig gehalten. Die den Gemeinden durch das Genehmigungsverfahren entstandenen Kosten sollen ihnen erstattet werden.

Die Gemeinden verlangen weiter Zusagen hinsichtlich einer Verbesserung der Infrastruktur sowie Lieferverträge mit dem Flughafen zur Versorgung mit elek-

trischer Energie und Wasser aus den gemeindeeigenen Anlagen.

Die Antragstellerin solle ferner als Veranlasser für alle derzeit erkennbaren und noch nicht erkennbaren künftigen Schäden sowohl gegenüber Gemeinden als auch Einzelpersonen aufkommen. Dazu solle auch die Entschädigung von Gewerbetreibenden gehören, die durch den Flughafen beeinträchtigt werden. Einige Gemeinden wünschen eine Entschädigung für Einnahmen, die den Gemeinden entgehen (z.B. Jagdpachtschilling) sowie einen finanziellen Ausgleich für den Wegfall "ideeller Werte" (z.B. für den Zusammenschluß nicht mehr entwicklungsfähiger Gemeinden mit anderen Gemeinden). Das Gutachten über die Preise beim Grunderwerb müsse überarbeitet werden. Den abzusiedelnden Bürgern solle Baugelände zur Verfügung gestellt und bei Grundstückskäufen weitgehende Steuerfreiheit eingeräumt werden.

Ferner solle eine Regelung der Altersversorgung für abzusiedelnde Landwirte getroffen werden.

Eine Gemeinde wünscht eine direkte Fernsprechverbindung zu einer Lärmbeschwerdestelle.

Für den Fall der Erteilung der Genehmigung halten die Gemeinden die Anordnung der sofortigen Vollziehung nicht für rechtmäßig.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Würdigung

1. Rechtsgrundlage

Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (BGBl I S. 1113), geändert durch Gesetz vom 23. Juni 1970 (BGBl I S. 805) und vom 30. März 1971 (BGBl I S. 282) dürfen Flugplätze nur mit Genehmigung angelegt und betrieben werden. Flugplätze sind Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände. Nach § 38 Abs. 2 der Luftverkehrszulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. November 1968 (BGBl I S. 1263) werden Flughäfen als Verkehrsflughäfen oder als Sonderflughäfen genehmigt. Flughäfen bedürfen zur Sicherung des vorgesehenen Flugbetriebs eines Bauschutzbereiches nach § 12 LuftVG (§ 38 Abs. 1 LuftVZO). Die von der Antragstellerin im vorliegenden Fall beantragte Maßnahme zielt auf die Genehmigung der Anlegung und des Betriebs eines Verkehrsflughafens.

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor der Erteilung einer Flugplatzgenehmigung insbesondere zu prüfen, ob die geplante Maßnahme die Erfordernisse der Raumordnung, der Landesplanung und des Städtebaues sowie den Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet ist



oder Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch das Vorhaben gefährdet wird (§ 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG). Für Verkehrsflughäfen darf die Genehmigung außerdem nicht erteilt werden, wenn durch die Anlegung und den Betrieb des beantragten Flughafens die öffentlichen Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt werden (§ 6 Abs. 3 LuftVG).

§ 6 LuftVG stellt nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 17.2.1971\*) die Erteilung einer Genehmigung - abgesehen von den zwingenden Versagungsgründen in § 6 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 LuftVG - in das Ermessen der zuständigen Behörde. In nachstehender Ziffer II wird das Vorhaben in materiell-rechtlicher Hinsicht im einzelnen überprüft und im gesetzlich vorgeschriebenen, oben näher erläuterten Sinne gewürdigt.

Allgemeine Verwaltungsvorschriften im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung nach Art. 85 Abs. 2 GG\*\*) in Verbindung mit § 32 Abs. 5 LuftVG sind für den Vollzug des Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung nicht erlassen. Das Verfahren richtet sich daher nach den allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen, wobei davon auszugehen ist, daß die Genehmigung eines Flugplatzes eine sogenannte Unternehmerngenehmigung darstellt und gleichzeitig Planungsentscheidung ist (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.2.1969\*\*\*).

- 
- \*) Deutsches Verwaltungsblatt 1971, S. 415  
\*\*) Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.5.1949, BGBI S. 1  
\*\*\*) Deutsches Verwaltungsblatt 1969, S. 362

Bei der Auslegung der luftverkehrsrechtlichen Vorschriften sind die vom Bundesminister für Verkehr im Rahmen der Auftragsverwaltung auf dem Gebiet des Luftverkehrs nach Art. 87 d GG als allgemeine Weisungen nach Art. 85 Abs. 3 GG erlassenen Richtlinien zu berücksichtigen. Im einzelnen sind dies die "Richtlinien für die Markierung und die Befeuerung von Flughäfen" vom 20. Mai 1970 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I - 171/70), die "Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen auf Verkehrsflughäfen" vom 19. August 1971 (Verkehrsblatt S. 464), die "Richtlinien über Einrichtung und Betrieb von Fluglärm-Meßanlagen für Verkehrsflughäfen" vom 19. Juni 1972 (NfL I - 230/72) und die "Richtlinien für Verkehrsflughäfen und Luftfahrtunternehmen beim Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II" vom 15. November 1972 (NfL I - 350/72).

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7.4.1956 (BGBl II S. 411) wurde die Bundesrepublik Deutschland Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organization - ICAO). Nach Art. 37, 38 des Abkommens sind alle Vertragsstaaten grundsätzlich gehalten, den von der ICAO festgelegten Richtlinien nachzukommen. Abweichungen von Richtlinien sind der ICAO anzuzeigen. Außer den Richtlinien richtet die ICAO zur Vereinheitlichung der Luftfahrt Empfehlungen an die Vertragsstaaten. Die Richtlinien und Empfehlungen sind in sogenannten Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt zu-

sammengefaßt (Art. 54 Buchst. 1 in Verbindung mit Art. 90 des Abkommens). Die grundlegende internationale Bestimmung für die Anlegung und den Betrieb von Flugplätzen (Aerodromes) stellt Anhang 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (6. Ausgabe vom 6.1.1972, ergänzt am 7.12.1972) dar. Zum Fluglärm (Aircraft Noise) ist Anhang 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (1. Ausgabe vom 6.1.1972) ergangen.\*) Außerdem gibt die ICAO Technische Handbücher (Technical Manuals) heraus, von denen für die Anlegung von Flugplätzen insbesondere die Aerodrome Manuals (ICAO-Doc 7920 - AN/865) von Bedeutung sind.

Im Hinblick auf die durch den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zur ICAO anerkannten Ziele dieser Organisation ist auf die Einhaltung der Richtlinien und Empfehlungen der ICAO bei der Genehmigung von Flugplätzen zu achten. Eine Übereinstimmung mit den Technischen Handbüchern der ICAO ist anzustreben.

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich als Mitglied der Weltgesundheitsorganisation (WGO) verpflichtet, die Internationalen Gesundheitsvorschriften einzuhalten (Gesetz vom 21. Dezember 1955, BGBl II S. 1060 und vom 29. September 1965, BGBl II S. 1413)\*\*). Für die Ausstattung von Flughäfen mit ärztlichen Einrichtungen ergeben sich daraus bestimmte Verpflichtungen.

Nach § 6 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, § 42 Abs. 1 LuftVZO kann die Genehmigung eines Flughafens mit Auflagen verbunden werden.

---

\*) Siehe Bekanntmachung des Luftfahrtbundesamts über Lärmgrenzwerte bei Flugzeugen über 5700 kg Höchstgewicht mit Strahltriebwerken vom 6.8.1973, NfL II S. 177

\*\*\*) Siehe auch Gesetz vom 1.7.1971 zu den Internationalen Gesundheitsvorschriften vom 25.7.1969, BGBl II S. 265

2. Vorbehalt nachträglicher Anordnungen

Nach § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG, § 48 Abs. 1 LuftVZO kann die Genehmigung unter anderem widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben oder nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Damit besteht die gesetzliche Möglichkeit, den Umfang der erteilten Genehmigung auch nachträglich noch zu beschränken, falls die bei der Erteilung der Genehmigung zugrunde gelegten Voraussetzungen nicht eintreten.

Neben dieser im Gesetz enthaltenen Widerrufsmöglichkeit ist die Genehmigung des Flughafens mit einem Widerrufsvorbehalt zu verbinden. Dieser Vorbehalt ist als Möglichkeit der nachträglichen Beschränkung der Betriebsgenehmigung sowie der Anordnung weiterer Auflagen für Anlegung und Betrieb des Flughafens in der Genehmigung enthalten (Vgl. A.III). Der Vorbehalt ist notwendig, um jeden Zweifel daran auszuschließen, daß die Genehmigung für den Betrieb auch dann beschränkt und nachträgliche Auflagen für die Anlegung und den Betrieb auch dann angeordnet werden können, wenn die Entwicklung des Luftverkehrs, insbesondere des Luftfahrtgeräts, in einer Weise verläuft, die nachteilige Auswirkungen für die Flughafenbewohner mit sich bringen kann. Dies gilt vor allem für den Bereich des Überschallverkehrs und des Verkehrs von Kurz- und Senkrechtstartern. Ein etwa bestehendes Interesse der Antragstellerin an einem unveränderten Umfang der erteilten Genehmigung muß gegenüber dem öffentlichen Interesse an einem Schutz der Allgemeinheit vor etwaigen nachteiligen Auswirkungen des Flugbetriebs auf dem genehmigten Flughafen zurücktreten.

### 3. Ausbauplan

Nach § 12 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, § 42 Abs. 3 LuftVZO ist mit der Genehmigung eines Flughafens die Festlegung des Ausbauplans zu verbinden. Der Ausbauplan ist maßgebend für den Bereich, in dem die in § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG bezeichneten Baubeschränkungen (Bauschutzbereich) gelten (§ 12 Abs. 1 Satz 2 LuftVG). Der Ausbauplan ist rechtlich von dem Plan zu unterscheiden, der nach den §§ 8 ff LuftVG vor der Anlegung eines Flughafens festzustellen ist\*). Der Ausbauplan muß die Angaben enthalten, durch die der Bauschutzbereich für den Flughafen bestimmt wird (§ 12 Abs. 1 Satz 3 LuftVG). Maßgebend für die Abmessungen des Bauschutzbereiches sind der Flughafenbezugspunkt und die Startbahnbezugspunkte. Der Antragstellerin war deshalb aufzugeben, diese Punkte bodengleich zu vermarken (vgl. A.II.7).

### 4. Vorbehalt der Planfeststellung

Nach § 8 Abs. 1 LuftVG dürfen Flughäfen nur angelegt werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. Oktober 1968\*\*) geht die privatrechtsgestaltende Wirkung des § 11 LuftVG in Verbindung mit § 14 BImSchG\*\*\*) nicht von der Genehmigung, sondern von der Planfeststellung aus. Rechte von privaten Dritten können daher durch die Genehmigung nicht verletzt werden.

Das Planfeststellungsverfahren ist durch die Genehmigung nicht präjudiziert. Dies folgt aus § 6 Abs. 4

---

\* ) Hofmann, Komm. zum LuftVG, 1971, § 12 Anm. 5  
\*\* ) Neue Juristische Wochenschrift 1969, S. 340  
\*\*\* ) Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge vom 15.3.1974, BGBl I, S. 721

Satz 1 LuftVG, wonach die Genehmigung zu ergänzen oder zu ändern ist, wenn dies nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens notwendig ist, ferner daraus, daß das Planfeststellungsverfahren zwar mit einer Entscheidung abschließen muß, hierbei jedoch keine Verpflichtung besteht, den Plan festzustellen. Die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde kann auch negativ ausfallen (BVerwG a.a.O.).

Während danach die Genehmigung insbesondere dazu dienen soll, der Genehmigungsbehörde den erforderlichen Überblick über das in Frage kommende Gelände zu verschaffen, stellt die Planfeststellung die endgültige Entscheidung dar, ob und gegebenenfalls wie in allen Einzelheiten der Flughafen angelegt werden darf. Erst bei dieser endgültigen Entscheidung kann festgelegt werden, für welche Maßnahmen die Antragstellerin über bestehende gesetzliche Verpflichtungen hinaus nach dem Veranlassungsprinzip die Kosten zu übernehmen hat.

#### 5. Zuständigkeit

Nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG in Verbindung mit Art. 87 d Abs. 2 GG obliegt die Genehmigung von Flugplätzen nach § 6 LuftVG den Ländern als Bundesauftragsverwaltung. Dem Bundesminister für Verkehr ist dabei aber die Prüfung und Entscheidung vorbehalten, inwieweit durch die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden.

Für die Erteilung der Genehmigung ist im vorliegenden Fall das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr örtlich und sachlich zuständig (§ 39 LuftVZO in Verbindung mit Art. 1 des Gesetzes über die Zuständigkeit auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung in Bayern vom 10.7.1961 - GVBl S. 182).

6. Antragsteller und Antrag

Die Genehmigung eines Flugplatzes wird nur auf Antrag erteilt. Die Erteilung der Genehmigung stellt einen mitwirkungsbedürftigen Verwaltungsakt dar. \*) Der Antrag muß die in § 40 Abs. 1 LuftVZO aufgeführten Angaben und Unterlagen enthalten. Nach § 40 Abs. 2 LuftVZO kann die Genehmigungsbehörde weitere Unterlagen, insbesondere auch Sachverständigengutachten fordern. Sie bestimmt, in welcher Anzahl der Antrag und die Unterlagen einzureichen sind. Nach allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen kann die Genehmigungsbehörde auch von sich aus weitere Gutachten einholen, sofern und soweit dies für die Behandlung eines Genehmigungsantrags notwendig ist.

Im vorliegenden Fall wurde der erforderliche Antrag mit den Schreiben der Flughafen München GmbH vom 14.8./29.12.1969 gestellt. Der Antrag ist von dem damals vertretungsberechtigten Geschäftsführer unterzeichnet.

Den Schreiben vom 14.8./29.12.1969 waren noch nicht alle in § 40 Abs. 1 LuftVZO aufgeführten Unterlagen

---

\*) Hofmann, Komm. zum LuftVG, 1971, § 6 Anm. 56

beigefügt. Mit Schreiben vom 16.2.1971 wurde das nach § 40 Abs. 1 Nr. 9 LuftVZO erforderliche Gutachten des Deutschen Wetterdienstes vom 10.2.1971 vorgelegt. Ein Ergänzungsgutachten des Deutschen Wetterdienstes vom 9.8.1971 wurde mit Schreiben der Antragstellerin vom 22.12.1971 der Genehmigungsbehörde übermittelt. Ferner hat die Antragstellerin mit Schreiben vom 10.8.1970 ein ergänzendes Gutachten zu Fragen des Fluglärms vorgelegt. Mit Schreiben vom 19.8.1971 hat die Antragstellerin die Zahlenangaben zum Flughafenbezugspunkt berichtigt und mit Schreiben vom 19.2.1973 mitgeteilt, daß die in den Schreiben vom 14.8./29.12.1969 mit  $82^{\circ}/262^{\circ}$  angegebene Richtung der Start- und Landebahnen zutreffend  $083^{\circ}/263^{\circ}$  heißen muß. In den vorgelegten Planunterlagen, die der Sachbehandlung zugrunde gelegen haben, waren der Flughafenbezugspunkt und die Richtung der Start- und Landebahnen zutreffend eingezeichnet.

Mit Schreiben vom 11.7.1972 und vom 4.1.1974 hat die Antragstellerin Neufassungen ihres Gesellschaftsvertrages übermittelt.

Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat die Antragstellerin mit Schreiben vom 20.1.1971 zwei Gutachten des Bayerischen Geologischen Landesamtes zu Grundwasserfragen vom 14.7.1970 und vom 18.9.1970 vorgelegt.

Nach den übermittelten Angaben und den vorgelegten Unterlagen ist der vorliegende Genehmigungsantrag ordnungsgemäß im Sinne des § 40 LuftVZO gestellt. Die oben genannten Mitteilungen der Antragstellerin vom 19.8.1971 und vom 19.2.1973, hinsichtlich der



Berichtigung der Zahlenangaben zum Flughafenbezugs-  
punkt sowie zur Richtung der Start- und Landebahnen,  
stellen keine Änderung des Antrags, sondern ledig-  
lich eine Richtigstellung dar. Die Neufassung des  
Gesellschaftsvertrages ergab sich aus dem Eintritt  
der Bundesrepublik Deutschland in die Flughafen  
München GmbH.

Bei der Entscheidung über den Antrag lagen der Ge-  
nehmigungsbehörde über die von der Antragstellerin  
vorgelegten Unterlagen und Gutachten hinaus auch  
die von Amts wegen eingeholten Gutachten Meyer (1971),  
Jansen (1971) und Spengler (1971) vor.

#### 7. Beteiligte

An dem Genehmigungsverfahren sind die Stellen betei-  
ligt worden, deren Beteiligung rechtlich geboten oder  
aus fachlichen Gründen zweckmäßig war.

##### a) Bundesanstalt für Flugsicherung

Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat mit Schreiben  
vom 21.1.1971 und vom 18.4.1974 die nach § 31 Abs. 3  
LuftVG für die Genehmigung eines Flugplatzes vorge-  
schriebene gutachtliche Stellungnahme abgegeben.

##### b) Kommission zum Schutz gegen Fluglärm

Nach § 32 b Abs. 1 LuftVG wird zur Beratung der Ge-  
nehmigungsbehörde über Maßnahmen zum Schutz gegen  
Fluglärm für jeden Verkehrsflughafen, der dem Flug-  
linienverkehr angeschlossen ist, eine Kommission ge-

bildet. Ist die Anlage eines neuen Flugplatzes geplant, wird die Kommission vor Einleitung des Genehmigungsverfahrens gebildet. Im vorliegenden Fall war das Genehmigungsverfahren bereits anhängig, als das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, mit dem § 32 b in das Luftverkehrsgesetz eingefügt wurde, am 3. April 1971 in Kraft trat. Eine ausdrückliche Regelung, wie bei bereits anhängigen Verfahren vorzugehen ist, enthält das Gesetz nicht. Nach Inkrafttreten des Gesetzes hat die Genehmigungsbehörde daher die Bildung der Kommission unverzüglich in Angriff genommen und die Kommission am 15.7.1971 konstituiert. Dem Sinn und Zweck der Vorschrift ist damit genügt.

Nach § 32 b Abs. 2 Satz 2 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung zur Anlegung eines Flugplatzes der Genehmigungsantrag mit den vorgeschriebenen Unterlagen der Kommission zuzuleiten. Dies ist mit Schreiben vom 23.8.1971 geschehen. Die Kommission hat auch die später eingegangenen Unterlagen erhalten. Darüber hinaus erhielten die Mitglieder der Kommission Gelegenheit, an den Erörterungsterminen am 25. bis 27.7.1972 teilzunehmen.

Nach § 32 b Abs. 3 LuftVG ist die Kommission berechtigt, der Genehmigungsbehörde Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen. Mit Schreiben ihres Vorsitzenden vom 1.12.1972 hat die Kommission ihre Stellungnahme der Genehmigungsbehörde zugeleitet. Mit Schreiben vom 9. 5.1974 hat die Genehmigungsbehörde die Kommission darüber unterrichtet, aus welchen Gründen verschiedene von der Kommission vorgeschlagene

Maßnahmen nicht geeignet oder nicht durchführbar sind (§ 32 b Abs. 3 Satz 2 LuftVG).

c) Gebietskörperschaften

Eine ausdrückliche Vorschrift über die Beteiligung von Gebietskörperschaften am Verfahren zur Erteilung einer Genehmigung nach § 6 LuftVG enthält das Luftverkehrsgesetz nicht. Im Hinblick auf das den Gemeinden durch Art. 28 Abs. 2 GG eingeräumte Selbstverwaltungsrecht und ihrer daraus fließenden Planungshoheit für den örtlichen Bereich könnte den Gemeinden jedoch ein Beteiligungsrecht am luftrechtlichen Genehmigungsverfahren auch in den Fällen zustehen, in denen, wie hier, ein Planfeststellungsverfahren mit den für die Gemeinden damit verbundenen Anhörungsrechten gemäß § 10 LuftVG nachfolgt und in dem daher das Geltendmachen der gemeindlichen Auffassung in einem späteren Verfahrensabschnitt möglich ist. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Frage in dem Urteil vom 14.2.1969\*) und in dem Beschluß vom 21.2.1973\*\*) offen gelassen. Zumindest vorsorglich sind danach die Gemeinden am luftrechtlichen Genehmigungsverfahren zu beteiligen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen. Neben 39 Gemeinden wurden der Regierungsbezirk Oberbayern und 4 Landkreise beteiligt.

An dem Genehmigungsverfahren waren die Gemeinden zu beteiligen, die von dem beantragten Vorhaben mög-

---

\*) Deutsches Verwaltungsblatt 1969, S. 362  
\*\*) Deutsches Verwaltungsblatt 1973, S. 448

licherweise in ihren örtlichen Belangen, insbesondere in ihrer örtlichen Planung, rechtlich berührt werden. Nach diesem Grundsatz wurden an dem vorliegenden Verfahren die Gemeinden beteiligt, auf deren Gebiet der Flugplatz angelegt werden soll; ferner die Gemeinden, deren Gebiet nach Erteilung der Genehmigung ganz oder teilweise von dem Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG oder einem Lärmbereich überdeckt wird, dessen Umfang durch die Grenzlinie eines äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A) bestimmt wird. Flugverkehr außerhalb dieser Bereiche ist dem Flughafen nicht mehr zuzurechnen.\*)

Der Umfang der gemeindlichen Beteiligung an einem Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG bestimmt sich danach, daß die Gemeinden Gelegenheit erhalten müssen, auf die Genehmigungsentscheidung einzuwirken, und zwar in dem Sinne, daß die Gemeinden von der Genehmigung nicht überrascht werden, sondern nach Unterrichtung über das Vorhaben Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Ferner sind die Gemeinden über ernsthaft in Betracht gezogene Möglichkeiten zur Unterbringung des beantragten Flugplatzes in anderen Bereichen und über die dazu von der zuständigen Behörde angestellten Erwägungen ins Bild zu setzen. Diesen vom Bundesverwaltungsgericht in dem Urteil vom 14.2.1969\*\*) entwickelten und in dem Beschluß vom 21.2.1973\*\*\*) bestätigten Grundsätzen ist im vorliegenden Fall entsprochen worden. Die

---

\*) Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs  
- II OE 67/72 - vom 24. Februar 1972

\*\*\*) Deutsches Verwaltungsblatt 1969, S. 362

\*\*\*\*) Deutsches Verwaltungsblatt 1973, S. 448

Gemeinden haben mit Schreiben der Genehmigungsbehörde vom 30.9.1970 und vom 16.11.1971 bzw. vom 14.11.1972 die Antragsunterlagen erhalten. Auch die weiter von der Antragstellerin vorgelegten oder von der Genehmigungsbehörde eingeholten Sachverständigengutachten wurden den Gemeinden übermittelt. Im Verlaufe des Genehmigungsverfahrens wurden mit den Gemeinden mehrere Besprechungen zur Erläuterung des Vorhabens und vom 25. bis 27.7.1972 ein dreitägiger Erörterungstermin durchgeführt. Mit Schreiben vom 30.9.1970, 16.11.1971 bzw. 14.11.1972 und vom 3.4.1973 wurden die Gemeinden auch darüber unterrichtet, warum sich die ernsthaft in Betracht gezogenen Möglichkeiten zur Unterbringung des Flughafens in anderen Bereichen nicht verwirklichen lassen. Einem etwa bestehenden Beteiligungsrecht von Gemeinden an dem Verfahren zur Genehmigung des beantragten Flughafens wurde damit entsprochen. Bei der nachstehenden materiell-rechtlichen Würdigung wurden die Stellungnahmen der Gemeinden im einzelnen erwogen und bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt.

d) Sonstige Beteiligte

Vor der Erteilung einer Genehmigung nach § 6 LuftVG hat die Genehmigungsbehörde die in § 6 Abs. 2 und Abs. 3 LuftVG normierten materiell-rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen. Sie ist dieser Verpflichtung durch die Beteiligung von fachlich zuständigen Behörden oder Stellen nachgekommen. Insbesondere gilt dies für die Beurteilung des Vorhabens unter dem Gesichtspunkt der Erfordernisse der Raumordnung

und Landesplanung, des Städtebaues sowie des Schutzes vor Fluglärm. Ob sich aus der Regelung des § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG oder den einschlägigen Vorschriften des Raumordnungs- und des Landesplanungsrechts sogar eine rechtliche Verpflichtung ergibt, die zuständigen Landesplanungsbehörden am luftrechtlichen Genehmigungsverfahren zu beteiligen, hat das Bundesverwaltungsgericht in dem Beschluß vom 21. Februar 1973\*) offen gelassen. Im vorliegenden Fall sind die Landesplanungsbehörden am Genehmigungsverfahren beteiligt worden. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat mit mehreren Schreiben, zuletzt mit Schreiben vom 28.3.1973 eine Stellungnahme unter dem Gesichtspunkt der Raumordnung und Landesplanung sowie des Umweltschutzes abgegeben. Die Stellungnahme berücksichtigt auch die Gesichtspunkte der Regionalplanung, des Landschaftsschutzes und der Naherholung. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat auf Veranlassung der Genehmigungsbehörde die gesamten Unterlagen zum Projekt Verkehrsflughafen München dem Regionalen Planungsverband München zur Kenntnisnahme zugeleitet. Den unteren Naturschutzbehörden war im Raumordnungsverfahren und im Genehmigungsverfahren die Möglichkeit gegeben, sich zu dem Vorhaben zu äußern. Eine im Hinblick auf Art. 6 Abs. 1, 38 des am 1.8.1973 in Kraft getretenen Bayerischen Naturschutzgesetzes\*\*) vorsorglich eingeholte Stellung-

---

\*) Deutsches Verwaltungsblatt 1973, S. 448

\*\* ) Gesetz für den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur vom 27. Juli 1973, GVBl S. 437

nahme der unteren Naturschutzbehörde hat das Landratsamt Erding mit Schreiben vom 7.12.1973 vorgelegt. Das für Fragen des Städtebaues fachlich zuständige Bayerische Staatsministerium des Innern hat sich ebenfalls in mehreren Schreiben, zuletzt am 23.1.1973 geäußert. Ferner haben die Bayerischen Staatsministerien für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, für Arbeit und Sozialordnung, für Unterricht und Kultus sowie der Finanzen aus der Sicht ihrer Ressorts im Genehmigungsverfahren Stellung genommen.

Stellungnahmen haben auch das Bayerische Geologische Landesamt, die Kommission für die Vorbereitung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes, die Deutsche Bundespost sowie die Deutsche Lufthansa abgegeben. Zu verschiedenen Einzelfragen hat die Genehmigungsbehörde die Äußerung weiterer Fachstellen eingeholt. Schließlich hat sich auch eine Vielzahl von privaten Personen oder privaten Vereinigungen, wie z.B. die Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e.V., im Verlaufe des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens an die Genehmigungsbehörde gewandt. Insgesamt ist die Genehmigungsbehörde bei der Überprüfung der materiell-rechtlichen Voraussetzungen zur Genehmigung des beantragten Vorhabens allen auftretenden Fragen nachgegangen und hat diese Fragen geklärt. Soweit das Vorbringen von Verfahrensbeteiligten keine ausdrückliche Würdigung erfahren hat, wurde es als für die Genehmigungsentscheidung nicht erheblich angesehen.

## II. Materiell-rechtliche Würdigung

### 1. Öffentliches Interesse an einem neuen Flughafen

An der Errichtung des Flughafens München besteht ein öffentliches Interesse.

Die Bedeutung des Luftverkehrs im gesamten Verkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland hat seit Beginn der sechziger Jahre sowohl im internationalen als auch im nationalen Bereich ständig zugenommen. Dies wird vor allem durch die Zuwachsraten im Fluggastaufkommen dokumentiert, die von 1960 bis 1970 mit durchschnittlich 15 % pro Jahr rund zehnmal so hoch wie die der übrigen öffentlichen Verkehrsträger waren.\*)

Die vorliegenden Prognosen erwarten auch für die Zukunft eine weiter zunehmende Entwicklung des Luftverkehrs. Die International Air Transport Association (IATA) rechnet bis 1985, bezogen auf das Jahr 1970, auf den europäischen Flughäfen mit einer Zunahme des Fluggastaufkommens auf das 4,8fache sowie mit einer Verdoppelung der Zahl der Flugbewegungen (Starts und Landungen).\*\*) Nach einer Prognose der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) aus dem Jahre 1967\*\*\*), fortgeschrieben im Jahre 1973, ist auf den Flughäfen der Bundesrepublik insgesamt

---

\*) Gesamtverkehrsplan Bayern, 1970, Abschnitt 9

\*\*\*) IATA, Bericht über die 19. Technische Konferenz 1972, Arbeitspapier 3

\*\*\*\*) ADV, Die Verkehrsentwicklung, die Ausbauplanung und der Investitionsbedarf der deutschen Verkehrsflughäfen bis 1977, Stuttgart, 1967



bzw. auf dem Flughafen München bis 1985 mit folgenden Fluggastzahlen zu rechnen, wobei in der Übersicht die Ist=Werte\*) in Klammern angegeben sind:

	Fluggäste alle deutschen Flughäfen	in Mio/Jahr Flughafen München
1970	28,3 - 29,4 (30,4)	2,9 - 3,0 (3,4)
1972	34,9 - 39,1 (35,7)	3,7 - 4,1 (4,2)
1975	50,1 - 56,9	5,4 - 6,1
1977	58,2 - 71,2	6,5 - 7,9
1980	80,8 - 100,3	9,2 - 11,3
1985	120,3 - 150,6	15,7 - 19,2

Die im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom IFO-Institut erarbeitete Prognose der Personenverkehrsnachfrage in Bayern\*\*) sowie die im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Prognose\*\*\*) zeigen ebenfalls, daß bis zum Jahre 1985 bzw. 1990 mit erheblichen jährlichen durchschnittlichen Wachstumsraten im deutschen Luftverkehr (8,5 - 9,5 %) zu rechnen ist. Zwar bleiben die nach diesen Prognosen in den Zieljahren

- 
- \*) ADV, Die Verkehrsleistungen der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahre 1970 bzw. 1972, Stuttgart, 1970 bzw. 1972
  - \*\*) IFO-Institut für Wirtschaftsforschung: Die voraussichtliche Entwicklung der Personen- und Güterverkehrsnachfrage in Bayern bis zum Jahre 1985; Zweiter Teil: Der Personenverkehr, München 1972
  - \*\*\*) Bundesverkehrswegeplan, 1. Stufe, BT-Drucks. 7/1045, Nr. 115

zu erwartenden Verkehrsaufkommen hinter den von den Luftfahrtverbänden (IATA, ADV) vorausgesagten Werten etwas zurück; die tatsächliche Entwicklung dürfte mit hoher Wahrscheinlichkeit innerhalb der durch die verschiedenen Prognosen gegebenen Bandbreite liegen. Dies zeigt sich insbesondere bei einem Vergleich der Prognosewerte bis zum Jahre 1972 mit den entsprechenden Ist-Zahlen. Die Genehmigungsbehörde ist überzeugt, daß die hier herangezogenen Prognosen, die von verschiedenen Stellen erarbeitet wurden, keinen Zweifel lassen, daß auch in der Zukunft der Luftverkehr mit einem erheblich steigenden Verkehrsaufkommen rechnen muß. Auf diese Entwicklung haben auch Ereignisse wie z.B. die Go-Slow-Aktion der Fluglotsen, die derzeitigen Engpässe in der Energieversorgung sowie der durch den Berlinvertrag bedingte Rückgang des Luftverkehrs mit Berlin langfristig keinen Einfluß. Die Aktion der Flugsicherungslotsen wurde inzwischen beendet; die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Investitionen\*) für die Flugsicherung lassen eine umfassende Modernisierung und damit auch die angestrebte Entlastung des Flugsicherungspersonals erwarten. Die Engpässe in der Energieversorgung sind auch nach Auffassung der Energieabteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vorübergehender Natur; die weltweite mengenmäßige Verfügbarkeit der Energieträger reicht aus, um insgesamt den Energiebedarf auch unter Berücksichtigung eines weiteren wirtschaftlichen Wachstums zu decken. Der vorübergehende Rück-

---

\*) Bundesverkehrswegeplan, a.a.O., Nr. 173

Selbst unter der Annahme, daß eine Schnellverkehrs-  
magistrale in der Bundesrepublik Teile des  
innerdeutschen Luftverkehrs übernehmen könnte,  
würde eine sich daraus ergebende Verringerung  
des Luftverkehrsaufkommens in München durch die  
zu erwartenden Zuwachsraten im Luftverkehr in  
wenigen Jahren jedoch wieder ausgeglichen sein.

- Kurzstartflugzeuge (STOL-Flugzeuge) haben heute  
einen technischen Entwicklungsstand, der eine Ein-  
satzreife zu Beginn des nächsten Jahrzehnts er-  
lauben würde. Allerdings wird die Reichweite die-  
ser Flugzeuge aus technischen Gründen über 800 km,  
d.h. den Kurzstreckenbereich, kaum hinausgehen.  
Der gesamte Mittel- und Langstreckenbereich wird  
dem konventionellen Fluggerät vorbehalten blei-  
ben. Die Einbeziehung von Senkrechtstartern (VTOL-  
Flugzeuge) in die Luftverkehrsplanung ist bei dem  
derzeitigen Entwicklungsstand dieser Flugzeuge  
noch nicht möglich. Insbesondere ist das Problem  
der Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit  
dieser Flugzeuge noch nicht gelöst.\*)
  
- Eine Zusammenfassung des gesamten Mittel- und  
Langstreckenluftverkehrs auf einen zentralen Ver-  
kehrsflughafen ist angesichts der dezentralen  
Wirtschaftsstruktur der Bundesrepublik Deutsch-  
land\*\*) als verfehlt anzusehen. Im Übrigen würde

---

\*) Bundesverkehrswegeplan, a.a.O., Nr. 26

\*\*) Bundesverkehrswegeplan, a.a.O., Nr. 87

die Leistungsfähigkeit eines solchen Verkehrsflughafens durch den dann notwendigen sehr intensiven Zubringerverkehr sowohl auf der Luft- als auch auf der Bodenseite sehr schnell erschöpft sein.

- Ein Gemeinschaftsflughafen München-Stuttgart kann auch nach Auffassung der Gutachter Müller/Beck-Erlang keine Alternative für die Notwendigkeit des Flughafens München sein. Das Verkehrsaufkommen der Flughäfen München und Stuttgart konzentriert sich überwiegend auf die beiden Städte München und Stuttgart sowie deren wirtschaftliche Einzugsgebiete in ihrer unmittelbaren Umgebung. Ein - nach den Vorstellungen von Prof. Oettle - 100 bis 150 km von München und Stuttgart entfernt liegender Flughafen würde der Lage der tatsächlichen Aufkommensschwerpunkte nicht gerecht werden und die Städte München und Stuttgart praktisch vom Luftverkehr abschneiden. Diese Auffassung hat ebenfalls das Land Baden-Württemberg vertreten, das bei der Standortuntersuchung für einen neuen Flughafen Stuttgart von denselben Kriterien ausging. \*) Im Übrigen muß bei der Anbindung eines Flughafens davon ausgegangen werden, daß ein Zubringerverkehr entsprechend den Vorstellungen von Prof. Oettle ausschließlich durch schnelle Bahnen nicht möglich ist. Der Zubringerverkehr wird auch in Zukunft zu einem großen Teil durch Individualverkehr erfolgen. Eine 40-Minuten-Isochrone - bezogen auf das Haupteinzugsgebiet - als Annahme für die Zubringerzeit a l l e r Verkehrsmit-

\*) Vorlage des Innenministeriums Baden-Württemberg an den Baden-Württembergischen Landtag vom 12.7.1971 Nr. XII 8805 Süd/2 und spätere Beschlüsse der Baden-Württembergischen Landesregierung

tel ist daher nach wie vor als Maximum anzusehen.

- Bei einem etwaigen Ausbau des Verkehrsflughafens München-Riem zur Anpassung an das Verkehrsaufkommen der weiteren Zukunft würden umfangreiche Wohngebiete der Landeshauptstadt München sowie die geplanten Siedlungsgebiete im Osten des Großraums München auf unabsehbare Zeit von Fluglärm des ständig wachsenden Luftverkehrs betroffen. Außerdem sind für einen derartigen Ausbau des Startbahnsystems unvertretbar hohe Aufwendungen für Grunderwerb (ca. 1600 ha) und Absiedlungen notwendig. Die Möglichkeit eines umfassenden Ausbaus des Verkehrsflughafens München-Riem anstelle der Errichtung eines neuen Flughafens muß daher - im Gegensatz zur Entscheidung der Baden-Württembergischen Landesregierung im Falle des Flughafens Stuttgart-Echterdingen vom 23.10.1973 - aus den Überlegungen ausgeschlossen werden.

Für den Nachweis der Notwendigkeit eines Flughafens eignet sich die Anwendung der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) nicht. Ihre Anwendung ist nur dann sinnvoll, wenn es sich bei den Eingabedaten um eindeutig quantifizierbare, abgrenzbare Größen handelt. Sobald dies jedoch wie hier nicht der Fall ist, kann den Ergebnissen einer KNA nur noch ein sehr bedingter Aussagewert beigemessen werden, da dann die Eingabedaten sehr stark subjektiven Einflüssen unterliegen. Außerdem setzt eine KNA das Vorliegen echter Alternativen voraus. Solche sind jedoch weder in Bezug auf die Notwendigkeit eines neuen Flughafens München noch hinsichtlich des beantragten Standortes gegeben.

## 2. Standortalternativen

Ein Alternativstandort zum Standort Freising/Erding-Nord ist für die Anlegung eines Verkehrsflughafens im Raum München nicht vorhanden. Das Genehmigungsverfahren erstreckt sich auf die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens am Standort Freising/Erding-Nord. Die Genehmigungsbehörde hat jedoch entsprechend der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes\*) die verfahrensbeteiligten Gebietskörperschaften über alle ernsthaft in Erwägung gezogenen Standorte, d.h. die von der Kommission "Standort Großflughafen München" untersuchten Standorte, unterrichtet. Bei der durch die Genehmigungsbehörde vorgenommenen Überprüfung dieser Standorte im Hinblick auf ihre Lage zu den dichtbesiedelten Gebieten der Landeshauptstadt München und zu den Naherholungsgebieten im Alpenvorraum, auf die Entfernung zum Aufkommensschwerpunkt, auf die topographischen Verhältnisse und auf die Lage zu anderen Flugplätzen, insbesondere Militärflugplätzen zeigte sich, daß in der Umgebung von München lediglich der Standort Freising/Erding-Nord für die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens in Frage kommt. Dabei wurde auch das Ergebnis des für die Standorte Freising/Erding-Nord und Hofoldinger Forst in den Jahren 1966 bis 1969 durchgeführten Raumordnungsverfahrens gewürdigt. Auch das von einigen Gebietskörperschaften vorgelegte Standortgutachten Müller/Beck-Erlang (1972) kann an dieser Beurteilung nichts ändern. Zu den raumordnerischen Überlegungen der Gutachter Müller/Beck-Erlang und Prof. Oettle, den Standort eines

---

\*) Siehe insbes. Urteil des BVerwG vom 14.2.1969, Deutsches Verwaltungsblatt 1969, 362 und Beschluß des BVerwG vom 29.11.1973 - BVerwG IV B 108.73

Flughafens unter dem Gesichtspunkt der Förderung strukturell schwächerer Gebiete auszuwählen, muß grundsätzlich festgestellt werden, daß es primär Aufgabe eines Flughafens ist, die Verkehrsbedürfnisse seines Einzugsgebietes zu decken. Dieser Gesichtspunkt muß für die Wahl eines Flughafenstandortes maßgebend sein. Es ist zwar zu begrüßen, wenn damit als Sekundäreffekt die Förderung von strukturell schwächeren Gebieten möglich wird; der Gesichtspunkt der Strukturverbesserung kann jedoch bei der Wahl eines Flughafenstandortes nicht vorrangig sein. Die von den Gutachtern Müller/Beck-Erlang geforderte Bevorzugung des Raumes München-Augsburg in raumordnerischer Hinsicht ist auch unter besonderer Berücksichtigung der Ausführungen des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen nicht gerechtfertigt.

Bei Anlegung des Bewertungskriteriums Freiraum haben die Gutachter offenbar die Tatsache, daß bei den Standorten im Raum München-Augsburgz.T. erhebliche Waldgebiete beseitigt werden müssen und höherwertige landwirtschaftliche Flächen betroffen werden, nicht genügend gewürdigt. Die Ermittlung der Zahl der durch Fluglärm betroffenen Bewohner erfolgte unter willkürlichen, sehr unterschiedlichen Annahmen über die Bevölkerungsentwicklung in den Untersuchungsräumen. Vor allem wurden hierbei nicht die Möglichkeiten von landesplanerischen Steuerungsmaßnahmen insbesondere auf dem Gebiet der Bauleitplanung berücksichtigt, die das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen

in die angekündigte Aufstellung einzelner Ziele der Raumordnung und Landesplanung einbeziehen will.

Eine ähnlich subjektive Beurteilung zeigt sich bei dem Bewertungsmerkmal Verkehrsanbindung, wo die Gutachter hinsichtlich der Verwendung der S-Bahn und der BAB München-Stuttgart als Zubringer zu Flughafenstandorten im Raum München-Augsburg von unzutreffenden Voraussetzungen ausgingen. Die Stellungnahmen der zuständigen Fachbehörden haben demgegenüber eindeutig ergeben, daß diese Verkehrsverbindungen hierfür kapazitätsmäßig nicht ausreichen. Die Anbindung eines jeden Standortes im Raum München-Augsburg durch die S-Bahn müßte das unerwünschte Ungleichgewicht in der Belastung des Münchner S-Bahn-Netzes weiter nach Westen verschieben.

Bei dem Bewertungsmerkmal Ingenieurtechnik wurde der wichtige Gesichtspunkt der Ver- und Entsorgung eines Flughafens von den Gutachtern nicht behandelt. Damit haben die Gutachter vor allem die im Gebiet zwischen München und Augsburg außerordentlich schwierige und nur mit erheblichen Kosten durchführbare Abwasserbeseitigung nicht gewürdigt.

Zur Frage der Ausrichtung der Start- und Landebahnen im Hinblick auf die Windverhältnisse muß festgestellt werden, daß nach ICAO-Anhang 14, Teil III Ziff. 1.1 die Windverteilung ein wichtiger Faktor für die Ausrichtung der Start- und Landebahnen ist. Die ICAO-Empfehlungen gehen davon aus, daß aus Gründen der Flugsicherheit Starts und Landungen bei



mehr als 20 Knoten Seitenwind für große Flugzeuge und bei mehr als 13 Knoten für kleinere Flugzeuge ausgeschlossen sind. Diese Empfehlungen besagen, daß ein Flugbetrieb bis zu den vorgenannten Querswindkomponenten zwar in Ausnahmefällen noch möglich aber keinesfalls als optimal anzusehen ist. Vielmehr sollte durch Ausrichtung der Start- und Landebahnen der Gegenwind als zusätzliche Auftriebshilfe weitgehend ausgenutzt werden. Da außerdem bei Starts gegen den Wind wesentlich steilere Abflugwinkel möglich sind als bei Querwindstarts, wird auch unter dem Gesichtspunkt der Fluglärmverringerung in der Flughafenumgebung eine Ausrichtung der Start- und Landebahnen in Hauptwindrichtung anzustreben sein. Diese Auffassung wird durch Äußerungen der Deutschen Lufthansa und der International Air Transport Association bestätigt.

Schließlich kommen die Gutachter unter dem Bewertungsmerkmal Flugsicherung zu dem falschen Schluß, daß zivile Flughäfen gegenüber militärischen Flugplätzen Priorität hätten. Eine Regelung, wonach der Bundesminister der Verteidigung gehalten wäre, einen Militärflugplatz zugunsten eines neuen Verkehrsflughafens aufzugeben oder betrieblich einzuschränken, ist den luftrechtlichen Vorschriften nicht zu entnehmen. Eine Überschneidung von zivilen und militärischen Interessen kann nur durch Vereinbarungen vermieden werden.

Damit ergibt sich aus dem vorgelegten Standortgutachten, daß bei einer realistischen Einschätzung der Situation der Militärflugplätze im Raum München, bei einer objektiven Betrachtung der verkehrlichen

Anbindung und der Möglichkeiten der Ver- und Entsorgung sowie bei Berücksichtigung der landesplanerischen Steuerungsmaßnahmen dem Standort Freising/Erding-Nord insgesamt die beste Bewertung zukommen muß. Die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen der Bayerischen Staatsregierung werden damit bestätigt.

### 3. Startbahnsystem und Flugbetriebsflächen

#### a) Startbahnsystem

Das beantragte Startbahnsystem entspricht den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen.

Dem Antrag auf Benutzung ausschließlich durch Flugzeuge und Drehflügler konnte entsprochen werden. Durch diese Beschränkung auf nur zwei Arten von Luftfahrzeugen wird eine wünschenswerte Homogenität des Luftverkehrs und damit eine günstige Betriebsabwicklung ermöglicht. Der Forderung von Gemeinden auf Ausschluß heute noch nicht zugelassener Luftfahrzeugmuster wurde nicht gefolgt, da solche Luftfahrzeuge den Lärmzulassungsvorschriften des ICAO-Anhangs 16 sowie den einschlägigen deutschen Rechtsvorschriften\*) unterliegen. Diese Vorschriften stellen sicher, daß künftige Luftfahrzeuge erheblich leiser sein werden als die derzeit in Betrieb befindlichen Luftfahrzeuge. Es sind Bestrebungen im Gang, in diese Regelungen auch Überschallverkehrsflugzeuge einzubeziehen.

---

\*) Siehe S. 138

Die Prognosewerte der Antragstellerin für die typische Spitzenstundenbelastung\*) entsprechen dem erwarteten zugehörigen jährlichen Verkehrsaufkommen. Nach den Berechnungsgrundlagen der US-Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration)\*\*) kann die Kapazität einer Start- und Landebahn mit 44 Flugbewegungen pro Stunde angenommen werden. Aufgrund eines Vergleiches der Prognosewerte mit diesen maximalen Kapazitätswerten ist es angezeigt, in der ersten Ausbaustufe bereits mindestens zwei Start- und Landebahnen anzulegen. In der Genehmigung ist festgelegt, daß die erste Ausbaustufe die Start- und Landebahnen 08R / 26L und 09L / 27R sowie die dazugehörigen Rollbahnen und Vorfelder umfaßt (A.I.5). Nur bei Anlegung dieser Flugbetriebsflächen schon in der ersten Ausbaustufe ist die dem erwarteten Verkehrsaufkommen entsprechende Kapazität gesichert.

Hinsichtlich der Anlegung von zwei weiteren Start- und Landebahnen war zu berücksichtigen, daß der Bayerische Landtag mit Beschluß vom 15.7.1971\*\*\*) die Bayerische Staatsregierung ersucht hat, die Planung des Verkehrsflughafens München so auszulegen, daß nach Inbetriebnahme der ersten Ausbaustufe auch die allgemeine Luftfahrt untergebracht werden kann. Unter der Annahme, daß auch in Zukunft der Anteil der allgemeinen Luftfahrt am Münchner Luftverkehr wie derzeit mit rd. 30 % anzusetzen ist, muß etwa

---

\*) Siehe S. 63

\*\*\*) Federal Aviation Administration, Airport Capacity Criteria used in preparing the national airport plan, 1968

\*\*\*) LT-Drs. 1101

im Jahre 1985 die allgemeine Luftfahrt auf einer zusätzlichen dritten Start- und Landebahn abgewickelt werden.

Darüber hinaus war, wie beantragt, eine vierte Start- und Landebahn zu genehmigen. Eine Infrastrukturanlage von der Größenordnung des Flughafens München muß aus verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Gründen den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen über einen möglichst langen Zeitraum gewachsen sein. Es ist davon auszugehen, daß die Errichtung eines vergleichbaren weiteren Flughafens im südbayerischen Raum für die Zukunft ausgeschlossen ist. Es ist daher notwendig, die Kapazität der Anlagen langfristig zu planen bzw. - soweit noch nicht völlig übersehbar - Möglichkeiten für einen weiteren Ausbau zu geben, um zukünftigen Entwicklungen auf dem Gebiet des Luftverkehrs Rechnung zu tragen. Das beantragte System mit vier Start- und Landebahnen entspricht vergleichbaren Planungen für andere neue Flughäfen (z.B. Paris-De-Gaulle-Aéroport, London-Maplin, Dallas/Fort Worth, Hamburg-Kaltenkirchen). Der Forderung von Gemeinden, lediglich eine, höchstens aber zwei Start- und Landebahnen zu genehmigen, konnte deshalb nicht entsprochen werden.

Die Anordnung der vier Start- und Landebahnen in Form eines Parallelbahnsystems erlaubt eine hohe Kapazität und Flexibilität und ist allen anderen Startbahnsystemen überlegen, wie die vorgenannte Veröffentlichung der Federal Aviation Administration zeigt. Der Forderung einer Gemeinde nach einer halb-

jährlich wechselnden Benutzung der Startbahnpaare kann nicht entsprochen werden, da für die Benutzung der Bahnen betriebliche Gesichtspunkte (Windrichtung, Flugsicherungssituation) maßgebend sind. Eine Erweiterung des Flughafens über die genehmigten Grenzen hinaus wäre nur nach Durchführung eines neuen Genehmigungsverfahrens möglich.

b) Länge der Start- und Landebahnen

Die Länge der Start- und Landebahnen entspricht den betrieblichen Erfordernissen.

Entsprechend den Empfehlungen des ICAO-Anhangs 14 Teil III Ziff. 12 soll die Länge einer Start- und Landebahn so groß sein, daß sie den Anforderungen der dafür vorgesehenen Flugzeuge entspricht. Nach den Flughafenplanungsrichtwerten der Flugzeughersteller sind die von der Antragstellerin vorgesehenen Start- und Landebahnlängen ausreichend. Da der Flughafen München allen Flugzeugen und Drehflüglern im interkontinentalen und kontinentalen Luftverkehr dient, waren die Start- und Landebahnen in der beantragten Länge zu genehmigen (A.I.4).

Unter Berücksichtigung eines Gesamtkorrekturfaktors für Höhenlage, Temperatur und Längsneigung von 1,2055 betragen die Grundlängen der Start- und Landebahnen 3300 m bzw. 2070 m. Die Start- und Landebahnen entsprechen damit dem Kennbuchstaben A bzw. B im ICAO-Anhang 14 Teil III Ziff. 3 (A.I.3).

c) Breite der Start- und Landebahnen

Die Breite der Start- und Landebahnen entspricht den betrieblichen Erfordernissen.

Nach den Empfehlungen des ICAO-Anhangs 14 Teil III Ziff. 1.4 soll die Breite von Start- und Landebahnen, die den Kennbuchstaben A oder B entsprechen, mindestens 45 m betragen. Alle Start- und Landebahnen des geplanten Flughafens erfüllen damit die Empfehlungen der ICAO. Die vorgesehene Breite von 60 m für die Start- und Landebahnen OBR / 26L und O9L / 27R ist im Hinblick auf den Betrieb mit Großflugzeugen (z.B. B 747) zweckmäßig, um den Abmessungen dieser Flugzeuge (Fahrwerksbreite, Lage der äußeren Triebwerke) Rechnung zu tragen.

d) Richtung der Start- und Landebahnen

Die Richtung der Start- und Landebahnen entspricht den betrieblichen Erfordernissen.

Nach den Empfehlungen des ICAO-Anhangs 14 Teil III Ziff. 1.1 ist der Benutzbarkeitsfaktor, der durch die Windverteilung an dem Standort festgelegt wird, ein wichtiger Beurteilungsmaßstab für die Ausrichtung der Start- und Landebahnen. Wie dort ausgeführt wird, sind die Landung oder der Start von Luftfahrzeugen normalerweise ausgeschlossen, wenn die Seitenwindkomponente größer als 20 Knoten ist. In Anlage B zu ICAO-Anhang 14 wird unter Ziff. 2 darauf hingewiesen, daß sich diese höchstzulässige Seitenwindkomponente auf normale Verhältnisse be-

zieht. Daneben sind eine Reihe von Faktoren zu berücksichtigen, z.B. Böen und Turbulenzen, Zustand der Startbahnoberfläche. Vor allem Wasser, Schnee und Eis auf oder neben der Start- und Landebahn können die zulässige Seitenwindkomponente beträchtlich verringern.

Die Auswertung der Windverteilung, die in dem von der Antragstellerin vorgelegten meteorologischen Gutachten enthalten ist, zeigt, daß die von der ICAO geforderte größtmögliche Benutzbarkeit der Start- und Landebahnen im Raum München nur bei Bahnrichtungen zwischen  $60^{\circ}/240^{\circ}$  und  $90^{\circ}/270^{\circ}$  rechtweisend möglich ist. Die von der Antragstellerin in den Planunterlagen ausgewiesene Startbahnrichtung von  $83^{\circ}/263^{\circ}$  rechtweisend trägt diesen Überlegungen Rechnung, wobei insbesondere auch die im Raum München häufig anzutreffenden Winterbedingungen und vielfach auftretende anhaltende Niederschläge berücksichtigt wurden. Die Genehmigungsbehörde hat daher die Start- und Landebahnen in der beantragten Richtung genehmigt (A.I.4).

Die von einer Gemeinde angeregte Prüfung einer Drehung der Startbahnrichtung hat ergeben, daß hierbei andere Gemeinden stärker durch Lärm belastet werden. Diese Maßnahme würde nur eine Verlagerung des Lärmproblems bedeuten.

e) Abstand der Start- und Landebahnen

Die von der Antragstellerin gewählten Abstände zwischen den Start- und Landebahnen tragen den planerischen und betrieblichen Anforderungen Rechnung.

Für den Abstand von parallelen Start- und Landebahnen sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Der Betriebsfall der gleichzeitigen Landungen auf beiden Bahnen nach Instrumentenflugregeln (IFR) erfordert entsprechend dem ICAO-Aerodrome Manual\*) einen Mindestabstand von 1500 m. Dieser Abstand ergibt sich aus den Betriebsbedingungen der für Schlechtwetterlandungen notwendigen funkelektrischen Landehilfen. Bei Bahnabständen unter 750 m ist ein gleichzeitiger unabhängiger Flugbetrieb auf beiden Bahnen nach Sichtflugregeln und ein gekoppelter Betrieb, d.h. Start auf einer Bahn, Landung auf der anderen Bahn, unter Instrumentenflugregeln möglich.\*\*)
  
- Bei Bahnabständen von 1500 m und mehr ist es aus betrieblichen Gründen sowie insbesondere zur rationellen Nutzung des Geländes notwendig, den Abfertigungsbereich zwischen den Start- und Landebahnen vorzusehen. Dabei müssen zwischen den Start- und Landebahnen die Rollbahnen, Vorfelder, Abfertigungsgebäude sowie das Verkehrsband zur bodenseitigen Anbindung der Abfertigungsgebäude untergebracht werden. Zwischen Start- und Landebahn, Rollbahnen und Vorfeldflächen sind Sicherheitsabstände notwendig, die vor allem beim Einsatz von Großraumflugzeugen einen erheblichen Teil des Abstandes zwischen den Start- und Landebahnen beanspruchen. Der flugbetrieblich bedingte Mindest-

---

\*) ICAO-Doc 7920-AN/865/2, Aerodrome Manual, Part 2, 1965

\*\*\*) Bericht über die 19. Technische IATA-Konferenz in Dublin, 1972, Arbeitspapier 15



abstand von 1500 m reicht daher bei modereren Flughäfen nicht mehr aus. Dies wird durch zahlreiche Flughafenplanungen bestätigt, wie z.B. Paris-De-Gaulle-Aéroport (3300 m), London-Maplin (2600 m), Hamburg-Kaltenkirchen (2200 m).

- Der Abstand zwischen den Start- und Landebahnen wird schließlich beeinflusst durch die Besiedlung in der Flughafenumgebung und die Topographie des Geländes.

Die von der Antragstellerin gewählten Abstände zwischen den Start- und Landebahnen tragen den flugbetrieblichen und flughafenplanerischen Anforderungen Rechnung. Ein von einigen Gemeinden geforderter geringerer Abstand würde schwerwiegende planerische und betriebliche Nachteile zur Folge haben. Zudem wäre damit vor allem für Eitting eine erhebliche zusätzliche Lärmbelastung verbunden, die durch eine Lärmentlastung in anderen Gemeinden nicht aufgewogen wird. Die Genehmigungsbehörde hat daher das Startbahnsystem mit den beantragten Bahnabständen genehmigt (A.I.4).

f) Flugbetriebsflächen für V/STOL-Flugzeuge

Die Antragstellerin hat zutreffend noch keine gesonderten Flugbetriebsflächen für V/STOL-Flugzeuge ausgewiesen, da deren Einsatz heute noch nicht abschließend zu übersehen ist. In jedem Fall können V/STOL-Flugzeuge wie konventionelle Flugzeuge auf

den genehmigten Flugbetriebsflächen betrieben werden. Wenn sich später der Bedarf für gesonderte Flugbetriebsflächen hierfür ergibt, bedürfen diese einer gesonderten Genehmigung.

g) Rollbahnen

Das geplante Rollbahnsystem entspricht den betrieblichen Anforderungen.

Nach den Empfehlungen des ICAO-Anhangs 14 Teil III Ziff. 1.21 sollen auf einem Flughafen Rollbahnen vorhanden sein, um die sichere und schnelle Abwicklung des Flugplatzverkehrs zu gewährleisten. Das geplante Rollbahnsystem entspricht dem ICAO-Aerodrome Manual, Teil 2. Die bei einem Flughafen dieser Größenordnung notwendigen Schnellabrollwege sind vorgesehen. Die Empfehlungen der ICAO hinsichtlich der Planung der einzelnen Rollbahnen (ICAO-Anhang 14 Teil III Ziff. 1.22 ff) sind eingehalten. Die Forderung der Bundesanstalt für Flugsicherung nach einem ausreichenden Abstand zwischen den Start- und Landebahnen und den Rollbahnen ergibt sich aus den Aufstellungsrichtlinien der Bundesanstalt für Flugsicherung für Instrumentenlandesysteme von 1971. Ihr wurde durch eine Auflage (A.II.10) Rechnung getragen.

h) Vorfeldflächen

Die vorgesehenen Vorfeldflächen entsprechen den betrieblichen Anforderungen.

Nach den Empfehlungen des ICAO-Anhangs 14 sollen Vorfelder vorhanden sein, um im notwendigen Umfang das Ein- und Aussteigen von Fluggästen sowie das Ein- und Ausladen von Fracht und Post durchführen zu können, ohne den Flugplatzverkehr zu stören. Die Anordnung der Vorfeldflächen zwischen den Start- und Landebahnen 08R / 26L und 09L / 27R gestattet eine hohe betriebliche Ausnutzung der Start- und Landebahnen, da die Kreuzungen des Rollverkehrs weitgehend auf das Vorfeld verlegt werden können. Ferner ist bei dieser Anordnung eine ausreichende Größe der Vorfelder und Abstellflächen zur Wartung und zum Abstellen von Luftfahrzeugen möglich.

1) Allwetterflugbetrieb

Der Flughafen erfüllt die Anforderungen für Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II.

Die ICAO hat zur Einführung des Allwetterflugbetriebs ein Programm aufgestellt, das folgende Betriebsstufen vorsieht:

- Betriebsstufe I	Wolkenuntergrenze	größer als	60 m
	Sichtweite	größer als	800 m
- Betriebsstufe II	Wolkenuntergrenze	größer als	30 m
	Sichtweite	größer als	400 m
- Betriebsstufe IIIa	Wolkenuntergrenze		0 m
	Sichtweite	größer als	200 m
- Betriebsstufe IIIb	Wolkenuntergrenze		0 m
	Sichtweite	größer als	50 m
- Betriebsstufe IIIc	Wolkenuntergrenze		0 m
	Sichtweite		0 m

Anhand der Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für Allwetterflugbetrieb\*) wird derzeit für alle deutschen

---

\*) Siehe S. 137

Flughäfen die Betriebsstufe II angestrebt. Das erfordert insbesondere eine ausreichende Hindernisfreiheit in der unmittelbaren Umgebung der Start- und Landebahnen sowie eine entsprechende Ausrüstung mit funkelektrischen und optischen Landehilfen. Angesichts seiner Verkehrsbedeutung muß der Flughafen München auch unter Schlechtwetterbedingungen anfliegbar sein. Der Flughafen erfüllt die Anforderungen an die Hindernisfreiheit. Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat die Ausrüstung mit funkelektrischen Landehilfen in ihrer Stellungnahme in Aussicht gestellt. Die Ausrüstung mit optischen Landehilfen und mit Einrichtungen des Deutschen Wetterdienstes wurde angeordnet (A.II.9).

#### 4. Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung

Die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sind bei Anlegung und Betrieb des Flughafens München angemessen berücksichtigt (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG).

Die Anlegung und der Betrieb des Flughafens München sind eine raumbeeinflussende und raumgestaltende Maßnahme ersten Ranges. Die Genehmigungsbehörde hat deshalb darüber zu wachen, daß bei Anlegung und Betrieb des Flughafens München die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung vollständig und angemessen berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang kommt der Stellungnahme des zuständigen Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen besondere Bedeutung zu. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat

den Standort Freising/Erding-Nord unter Berücksichtigung der Grundsätze der Raumordnung, die in § 2 Abs. 1 ROG\*) und in Art. 2 BayLplG\*\*) enthalten sind, untersucht. Darüber hinaus hat es die von der Bayerischen Staatsregierung beschlossenen Programme "Bayern I" und "Bayern II" sowie die bei den Landesplanungsbehörden in Ausarbeitung befindlichen landesplanerischen Zielvorstellungen mit berücksichtigt. Es hat nach erneuter Überprüfung festgestellt, daß das Ergebnis des am 21.7.1969 abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens auch heute noch für seine Stellungnahme maßgebend ist. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen stimmt der Errichtung des Flughafens München am Standort Freising/Erding-Nord zu. Die Genehmigungsbehörde macht sich nach Überprüfung aller Gesichtspunkte das Ergebnis dieser Stellungnahme zu eigen.

Der von mehreren Gebietskörperschaften vorgetragene Einwand, daß der Standort aus raumordnerischen Erwägungen falsch sei, wird nicht überzeugend begründet. Selbst die von einigen Gemeinden vorgelegte Standortuntersuchung Müller/Beck-Erlang (1972) kommt zu dem Ergebnis, daß von 13 untersuchten Standorten die Standorte im Raum Freising-Erding derzeit die geringste Bevölkerungsdichte aufweisen. Es ist davon auszugehen, daß in der dichtbesiedelten Bundesrepublik Deutschland kein Standort gefunden werden kann, an dem bei Errichtung eines Flughafens niemand betroffen ist. Die Wahl mußte daher auf einen Standort

---

\*) Raumordnungsgesetz vom 8.4.1965, BGBl I S. 306  
\*\*) Bayerisches Landesplanungsgesetz vom 6.2.1970, GVBl S. 9

fallen, an dem die relativ geringsten Eingriffe in bestehende Verhältnisse notwendig sind. Dabei muß bei der Abwägung das öffentliche Interesse an der Errichtung des Flughafens München den Vorrang vor dem Interesse einiger Gemeinden an ihrer Entwicklung haben.\*) Das von den Gebietskörperschaften für den Raum München-Freising angenommene erhebliche Bevölkerungswachstum berücksichtigt nicht die vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen angekündigten landesplanerischen Steuerungsmaßnahmen. Zwar stellt auch das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen fest, daß eine Reihe von Gemeinden in der näheren und weiteren Flughafenumgebung zum Teil erhebliche Beschränkungen in der baulichen Entwicklung hinnehmen muß; es beabsichtigt jedoch, durch Aufstellung einzelner Ziele der Raumordnung und Landesplanung die Entwicklung der Gemeinden unter Berücksichtigung des Flughafens zu steuern. Für den Betrieb des Flughafens wurde im Interesse der Entwicklung vieler Gemeinden eine Lärmgrenzlinie\*\*) festgelegt, so daß ein echter Interessenausgleich stattfindet. Die Beschränkungen, die einer Reihe von Gemeinden hinsichtlich ihrer Bauleitplanung auferlegt werden müssen, werden auch durch Vorteile, die sich bei Errichtung des Flughafens durch die Kräftigung der Entwicklungsachsen München-Freising-Landshut und München-Markt Schwaben-Erding in verkehrsmäßiger, wirtschaftlicher und siedlungsmäßiger Hinsicht insgesamt ergeben, zumindest ausgeglichen.

---

\*) BVerwG vom 14.2.1969, Deutsches Verwaltungsblatt 1969, S. 362

\*\*) Siehe Planbeilage 2

Die vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen geforderte Regelung zweier Einzelfälle (Raum Erding-Markt Schwaben und Eching) wird bei einer Neuordnung der Luftraumstruktur im Zusammenhang mit dem Flughafen zu behandeln sein. Diese Frage fällt in den Zuständigkeitsbereich der Bundesanstalt für Flugsicherung gemäß § 2 Abs. 1 BFS-Ges.\*) Die Untersuchungen des Bundesministers für Verkehr haben ergeben, daß der Flugbetrieb auf dem Flughafen München mit Starts und Landungen auf dem Militärflugplatz Erding so koordiniert werden kann, daß die landesplanerische Zielsetzung für den Bereich entlang der S-Bahnlinie München-Erding zwischen Markt Schwaben und dem Südrand der Stadt Erding nicht beeinträchtigt wird. Im Fall Eching sieht die Antragstellerin insbesondere durch die Wahl geeigneter Abflugverfahren die grundsätzliche Möglichkeit, den Belangen der Gemeinde Eching entgegenzukommen. Eine endgültige Regelung kann erst bei der Festlegung der Flugverfahren durch die Bundesanstalt für Flugsicherung nach § 27 a LuftVO getroffen werden. Die Antragstellerin wurde verpflichtet, auf eine entsprechende Regelung hinzuwirken (A.II.5).

#### 5. Erfordernisse des Städtebaues

Die Erfordernisse des Städtebaues sind bei Anlegung und Betrieb des Flughafens angemessen berücksichtigt (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG).

---

\*) Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23.3.1953 (BGBl I S. 70), geändert durch Art. 34 des Gesetzes vom 23.6.1970 (BGBl S. 805)

Durch die Anlegung und den Betrieb des Flughafens ergeben sich für eine Reihe von Gemeinden in der Flughafenumgebung städtebauliche Auswirkungen. Diese Auswirkungen können in Form von Beschränkungen die Planungshoheit der Gemeinden berühren (§ 2 Abs. 1 BBauG). Die Genehmigungsbehörde hat deshalb darüber zu wachen, daß bei Anlegung und Betrieb des Flughafens München die Erfordernisse des Städtebaues angemessen berücksichtigt werden. Sie hat andererseits dafür Sorge zu tragen, daß bei der Planung und Durchführung von Baumaßnahmen der Gemeinden die Erfordernisse des Flughafens München berücksichtigt werden. Da die Genehmigungsbehörde die Erfordernisse des Städtebaues nicht ausschließlich selbst ermitteln kann, wurde das zuständige Bayerische Staatsministerium des Innern um Stellungnahme dazu gebeten, ob Anlegung und Betrieb eines Flughafens am Standort Freising/Erding-Nord die Erfordernisse des Städtebaues angemessen berücksichtigen. Das Bayerische Staatsministerium des Innern hat aus Gründen des Städtebaues keine Einwendungen erhoben.

Die einigen Gemeinden auferlegten raumordnerischen und landesplanerischen Beschränkungen wirken sich für die Gemeinden vor allem hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung aus. Soweit Beschränkungen in Betracht kommen können, müssen sie den Gemeinden angesichts des öffentlichen Interesses an dem Flughafen München zugemutet werden. Bei der Abwägung greifen die gleichen Erwägungen Platz, die zur Raumordnung und Landesplanung\*) dargelegt worden sind.

---

\*) Siehe S. 174 ff



Auf die von den Gemeinden vorgetragene Forderung nach Absiedlung wird in dem folgenden Abschnitt "Schutz gegen Fluglärm" eingegangen werden.

Einzelheiten bezüglich der Aufstellung neuer gemeindlicher Entwicklungskonzepte sowie die hiermit zusammenhängenden Forderungen nach Planungs- und Erschließungszuschüssen konnten nicht im Genehmigungsverfahren geregelt werden. Im Planfeststellungsverfahren wird auf der Grundlage des § 38 BBauG zu prüfen sein, ob und gegebenenfalls für welche Planungskosten den Gemeinden Ersatz zu leisten ist. In diesem Zusammenhang wird auch die vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen angekündigte Aufstellung einzelner Ziele der Raumordnung und Landesplanung nach Art. 26 BayLplG eine maßgebliche Rolle spielen.

Um bei der Schaffung von Infrastrukturanlagen für den Flughafen auch die Bedürfnisse der benachbarten Gemeinden soweit wie möglich zu berücksichtigen, hat die Genehmigungsbehörde angeordnet, daß bei der Planung des Flughafens zu prüfen ist, ob Einrichtungen der Antragstellerin gemeinsam mit kommunalen Einrichtungen geplant und errichtet werden können (A.II.2.b)).

6. Schutz vor Fluglärm

Nach § 6 Abs. 1 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung insbesondere zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt. Die Errichtung des Verkehrsflughafens München am vorgesehenen Standort erfüllt diese Forderung.

Sinn und Zweck der gesetzlichen Forderung ist das Bestreben, die Bevölkerung in den in der Umgebung des Flughafens liegenden Gemeinden vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen und die Lärmbelastung auf das aus dem Flugbetrieb und allen damit zusammenhängenden Maßnahmen resultierende unabwendbar notwendige und nach dem jeweiligen Stand der Technik und den Sicherheitsanforderungen unvermeidbare Maß zu beschränken.

a) Allgemeines

Die Genehmigungsbehörde hat die im Laufe des Verfahrens aufgetretenen Fragen und Probleme anhand einer Reihe von Gutachten und in enger Zusammenarbeit mit dem in Lärmfragen federführenden Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen eingehend geprüft. Da die nach § 40 Abs. 1 Nr. 10 LuftVZO von der Antragstellerin zunächst vorgelegten Gutachten bei der Ermittlung der Lärmkurven in Anlehnung an den damaligen Entwurf des Fluglärngesetzes von einem 10-Jahreszeitraum bis 1980 ausgingen, hat die Genehmigungsbehörde die Einholung weiterer Gutachten für notwendig gehalten, um angesichts der langfristigen Auslegung des neuen Flughafens auch

die Lärmauswirkungen nach dem Jahre 1980 untersuchen zu können. Mit diesen Gutachten wurde versucht, auch die Lärmauswirkungen im Jahre 1990 und später bei Erreichen der Kapazitätsgrenze des voll ausgebauten Startbahnsystems zu ermitteln.\*)

Dabei wurde davon ausgegangen, daß zwar die Zahl der Flugbewegungen weiter zunimmt, sich die Einzelschallpegel jedoch durch technische Verbesserungen am Triebwerk verringern lassen. Es ist festzustellen, daß die Ergebnisse dieser Langfristuntersuchungen innerhalb einer gewissen Bandbreite variieren, da es sich bei vielen Ausgangsdaten für die Untersuchung um Prognosewerte handelt.

Gemäß § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm wird die Lärmbelastung durch Berechnung des äquivalenten Dauerschallpegels (Leq) ermittelt. Alle technischen Lärmgutachten gehen daher bei der Lärmbewertung von diesem äquivalenten Dauerschallpegel aus, der auch Störindex oder zeitlich gemittelter Pegel genannt wird. Er ist ein Maßstab für die Beurteilung des psychischen und sozialen Wohlbefindens eines Menschen in einer Fluglärmsituation.

Die an einem Ort in der Umgebung eines Flughafens durch Flugzeuge hervorgerufene Schallbelastung setzt sich im allgemeinen aus einer unregelmäßigen Folge von Geräuschen zusammen, von denen jedes näherungsweise durch die beiden Größen Maximalpegel und Geräuschkdauer gekennzeichnet werden kann. Wird weiterhin noch die Häufigkeit der Flugbewegun-

---

\*) Meyer (1971), Jansen (1971)

gen innerhalb einer bestimmten Zeitdauer, z.B. innerhalb eines Tages, eines Monats usw. angegeben, so gilt die Schallbelastung für diesen Zeitraum an dem betrachteten Ort im Flughafen-umland als ausreichend beschrieben.

Für manche Vorhaben, z.B. für die Bauleitplanung, ist es zweckmäßig, die Schallbelastung an einem Ort durch eine einzige Zahl zu kennzeichnen. Der Wert dieser Zahl soll ein Maß für die Störwirkung des Fluglärms auf dort wohnende Menschen sein. Die Zuordnung einer solchen Zahl zur gegebenen Schallbelastung wird als Bewertung der Schallbelastung bezeichnet.

Seit einiger Zeit bestehen in mehreren Ländern verschiedene Bewertungsgrößen, die im allgemeinen von den gleichen Kriterien (maximaler Lärmpegel in PNdB\*) oder dB(A)\*\*) und Häufigkeit der Flugbewegungen) ausgehen und somit in etwa untereinander vergleichbar sind. Während das amerikanische CNR-Verfahren (CNR - Composite Noise Rating) und das englische NNI-Verfahren (NNI = Noise and Number Index) heute international keine Geltung mehr haben, lehnt sich der in Deutschland als Bewertungsmaßstab gebräuchliche Störindex  $\bar{Q}$  eng an die international verbindlichen Normen und Empfehlungen an. Dieser Index berücksichtigt außer

---

\*) PNdB (Perceived Noise dB) Einheit für den "Perceived Noise Level" als Maß für die Störwirkung eines Geräusches

\*\*\*) dB(A) (Dezibel A) Einheit für den mit der Bewertungskurve A (DIN-Norm 45633, Bl.1, Juli 1968) bewerteten Schallpegel. Die Bewertungskurve A ist der Empfindlichkeit des menschlichen Ohres für reine Töne nachgebildet.

dem Maximalpegel und der Zahl der Flugbewegungen auch die Dauer der einzelnen Vorbei- oder Überflüge. Die Einführung von Bewertungsfaktoren erlaubt es außerdem, Fluggeräusche zur Nachtzeit höher zu bewerten als solche während des Tages. Das Rechenverfahren, das die vorgenannten Einflüsse durch Variable in einer mathematischen Formel berücksichtigt, führt zum äquivalenten Dauerschallpegel  $L_{eq}$  in dB(A).

Die in § 40 Abs. 1 Nr. 10 LuftVZO zusätzlich vorgeschriebene medizinische Beurteilung der Auswirkung des Fluglärms auf die Bevölkerung geht dagegen vom Einzelschallpegel, d.h. von den höchsten Intensitäten beim Starten und Landen der lautesten Flugzeuge aus (Spitzen-schallpegel). Diese Beurteilung ist notwendig, weil bis heute keine Berechnungsmethode gefunden werden konnte, die bei der Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels auch die Gesundheitsgefährdung ausreichend berücksichtigt.

Während der äquivalente Dauerschallpegel für die Beurteilung des sozialen und psychischen Wohlbefindens und damit für die Beurteilung der Lästigkeit eines Geräusches gut geeignet ist - die Häufigkeit ist einer der wesentlichsten Parameter - muß darüber hinaus aus medizinischer Sicht dem physischen Wohlbefinden, das nur durch eine medizinische Betrachtung der Einwirkung von Spitzenschallpegeln auf den menschlichen Organismus Berücksichtigung finden kann, große Bedeutung beigemessen werden. Zur Beurteilung der Gesundheitsge-

fährdung und möglicher vegetativer Funktionsstörungen durch die Einwirkung von Lärm, insbesondere auch während der Nacht, kommt es darauf an, die einzelnen Schallereignisse in ihrer psychosomatischen Wirkung zu erfassen. Für die Gesundheitsgefährdung ist somit die Intensität eines einzelnen Schallereignisses von größerer Bedeutung als die Häufigkeit. Es müssen daher für deren Abschätzung die Maximalpegel herangezogen werden.

b) Begrenzung der Lärmemissionen von Luftfahrzeugen

Auf einer Sonderkonferenz der ICAO im November 1969 (Fluglärmkonferenz) wurde vereinbart, eine Typenprüfungs-Vorschrift hinsichtlich Fluglärm zur exakten Festlegung von Meßpunkten für alle Länder verbindlich zu machen. Hierfür wurden u.a. die Lage der Meßpunkte, die maximal zulässigen Lärmpegel an den Meßpunkten und der zulässige Ausgleich für Grenzwertüberschreitungen vereinbart. Ferner wurden Werte für die höchstzulässige Lärmemission neuer Flugzeugmuster erlassen, die für alle Unterschall-Strahlflugzeuge über 5 700 kg (außer für Kurz- und Senkrechtstarter sowie Hubschrauber) gelten. Diese Werte wurden 1972 im Anhang 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt niedergelegt.

Die Mitgliedstaaten der ICAO, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland, sind dadurch gehalten, eine Musterzulassung für neue Flugzeuge nur dann zu erteilen, wenn die Bedingungen eines Lärmzulassungsverfahrens, wie es im Anhang 16 beschrieben ist, erfüllt werden.

Damit ist zu erwarten, daß nur noch Flugzeugmuster zugelassen werden, die wesentlich leiser als die heutigen Flugzeuge sind.

Diese Anforderungen bei der Zulassung neuer Flugzeugmuster wird bereits in einigen Jahren zu einer erheblichen Lärmreduzierung an Flughäfen führen, da die Flugzeuge, welche diese Zulassungswerte erfüllen, dann in größeren Stückzahlen im Einsatz sein werden. Bei einer Lebensdauer von durchschnittlich 15 Jahren für heutige Verkehrsflugzeuge kann ferner damit gerechnet werden, daß 1990 wahrscheinlich mit Ausnahme der Überschallverkehrsflugzeuge alle dann im Verkehr befindlichen Flugzeuge mindestens den Lärmzulassungsbestimmungen des heutigen ICAO-Anhangs 16 entsprechen bzw. sie teilweise erheblich unterschreiten werden.

Die Vorstellungen der Flugzeughersteller gehen dahin, durch verschiedene Maßnahmen wie Neugestaltung der Fan-Technologie, Triebwerksgondelbehandlung oder Strahlärmunterdrückung den an der "Quelle" erzeugten Lärm kontinuierlich herabzusetzen. Dies ist schon deshalb notwendig, weil 1969 von der ICAO beschlossen wurde, die Werte für die höchstzulässige Lärmemission periodisch zu überprüfen, um weitere Senkungen der Pegel vorzunehmen. Als Ziel wird bis 1985 eine Verringerung von schätzungsweise 15 - 20 EPNdB\*) angestrebt (10 EPNdB weniger entsprechen einer Lärminderung von rd. 50 Prozent).

---

\*) EPNdB (Effektive Perceived Noise dB)

Einheit für den auf eine Zeitdauer von 10 sec bezogenen und für hervortretende Töne korrigierten, effektiven Perceived Noise Level, einem Maß für die Störwirkung eines Geräusches

Die Anforderungen des ICAO-Anhangs 16 werden inzwischen von 6 Flugzeugmustern erfüllt. Es sind dies die McDonnell Douglas DC-10, Boeing B 747-200, Lockheed L-1011, Fokker F-28, die Boeing B 727-200 und der Airbus A-300 B.

Von nachstehenden Flugzeugmustern werden die Zulassungspegel (Klammerwerte) mit folgenden gemessenen Schallpegeln unterschritten:

E P N d B - Werte *)			
Flugzeugmuster	Start	Landeanflug	seitlich
Boeing 747-200	107(108)	106(108)	99(108)
Lockheed L-1011	98(106)	106(107)	95(107)
Douglas DC-10	98(106)	103(106)	96(106)

Die Erfüllung der Anforderungen des ICAO-Anhangs 16 bedeutet aber gegenüber heutigen Flugzeugmustern nicht nur eine wesentliche Herabsetzung der in der Flughafenumgebung auftretenden Einzelschallpegel des Fluglärms, sondern es werden auch die Flächen, die einem Fluglärm bestimmter Höhe ausgesetzt sind, kleiner. So reduziert sich z.B. der Bereich, der bei dem Flugzeug vom Muster DC-10 unter Zugrundelegung eines bestimmten Lärmpegels gegenüber der DC-8 berührt wird, trotz des um 48 Tonnen höheren Abfluggewichts auf rd. 1/12. Beim Airbus A-300 B wird die Verbesserung noch deutlicher. Obwohl dieses Flugzeug eine um fast 50 Prozent höhere Antriebsleistung aufweist als mit vier Strahltriebwerken ausgestattete konventionelle Strahlflugzeuge, beträgt die von seinen Triebwerken ausgehende Bodenbeschallung flächenmäßig nur noch 1/18 der für die heutigen Standardtypen gemessenen Werte\*).

---

\*) "Noise Footprints" der Fa. General Electric, 1972



c) Lärmgrenzlinie für den Flugbetrieb

Die Forderung, die Flughafenkapazität durch Vorgabe eines "Lärmkontingentes" zu beschränken, hat die Genehmigungsbehörde nach Anhörung der Antragstellerin berücksichtigt (A.I.8.a)).

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen kommt in seiner Stellungnahme vom 12.7.1971 zu der Auffassung, daß bei einer uneingeschränkten Benutzung des geplanten Verkehrsflughafens die von diesem Flughafen ausgehenden Fluglärmemissionen zu einer Behinderung der Entwicklung heute aufstrebender Gebiete führen würden. Aus Gründen des Immissionsschutzes hat das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen deshalb gefordert, den Flughafen in seiner betrieblichen Nutzung so zu beschränken, daß der durch den Flugbetrieb erzeugte äquivalente Dauerschallpegel an der im Gutachten Meyer (1971) ausgewiesenen 65 dB(A)-Grenzlinie zu keiner Zeit den Wert von 62 dB(A) überschreitet. Um den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung sowie dem Schutz vor Fluglärm angemessen Rechnung zu tragen (§ 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG) hat die Genehmigungsbehörde auf Grund der Ergebnisse der Lärmuntersuchungen eine Grenzlinie festgelegt, an der an keinem Ort und an keinem Tag beim Betrieb des Flughafens ein äquivalenter Dauerschallpegel von 62 dB(A) überschritten werden darf. Die Begrenzung dieses Lärmschutzbereiches stützt sich zwar auf die im Gutachten Meyer (1971) ausgewiesene Linie von 65 dB(A) äquivalenter Dauerschallpegel, doch ist sie von den Berechnungs-

modalitäten und Prämissen des Gutachtens insofern unabhängig, als die Einhaltung der Lärmgrenzlinie in der Praxis durch integrierende Messungen überprüft werden wird.

Die Festlegung des Grenzwertes von 62 dB(A) äquivalenter Dauerschallpegel, der nicht überschritten werden darf, stellt aus gesundheitspolitischen Gründen eine zum Schutz und Wohl der Bevölkerung gute Lösung dar. Durch diese Maßnahme ist gewährleistet, daß die Lärmbelästigung in den umliegenden Gemeinden ein zumutbares Maß nicht übersteigt; überdies wird damit eine unbegrenzte Ausdehnung der Lärmeinwirkungen, die zu erheblichen nachteiligen raumordnerischen Folgen führen würde, vermieden. Der Grenzwert von 62 dB(A) äquivalenter Dauerschallpegel war auch in einem Entwurf zum Fluglärmgesetz enthalten, wurde jedoch in der Endfassung wegen der großen finanziellen Auswirkungen und Belastungen fallen gelassen. Aus Gründen des Immissionsschutzes hat aber das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen bei seinem Vorschlag die Empfehlungen des Göttinger Gutachtens\*) wieder aufgegriffen und als Grenzwert einen äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) seiner Stellungnahme zugrunde gelegt. Eine weitere Herabstufung dieses Wertes ist nicht vertretbar, da dann eine klare Abgrenzung gegenüber dem vorhandenen Grundstörpegel nicht mehr durchführbar wäre.

---

\*) Siehe S. 81

Sollten die technologische Entwicklung im Flugzeug- und Triebwerksbau sowie verbesserte Flugverfahren zu einer Änderung der festgesetzten Lärmgrenzlinie von 62 dB(A) Anlaß geben, wird die Genehmigungsbehörde eine entsprechende Überprüfung zu gegebener Zeit durchführen lassen. Dies ist durch eine entsprechende Anordnung sichergestellt (A.II.5).

Die festgesetzte Begrenzung der Lärmauswirkungen des Flughafens führt zu einer vom Einzelschallpegel der eingesetzten Flugzeuge abhängigen Höchstzahl von Flugbewegungen pro Tag. Hierbei bedeutet die Herabsetzung der äußeren Begrenzungslinie von 65 dB(A) nach Meyer (1971) um 3 dB(A) auf 62 dB(A) entsprechend dem Vorschlag des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen theoretisch eine Halbierung der möglichen durchschnittlichen Bewegungszahlen bei sonst gleichen Annahmen hinsichtlich der Verteilung der Bewegungen auf die einzelnen Startbahnen und An- und Abflugrouten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Gesamtzahl der Bewegungen pro Tag wesentlich von dem Umfang des Nachtflugverkehrs abhängt.

Die Antragstellerin hat sich unter Zugrundelegung eines Nachtfluganteils von 5 % der möglichen Gesamtbewegungen pro Tag mit der festgesetzten Begrenzung der Lärmauswirkungen des Flughafens einverstanden erklärt. Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde ist ein Nachtfluganteil von etwa 5 % realistisch. Ein Wert von ca. 5 % ergab sich für die Nachtfluganteile auf verschiedenen deutschen Verkehrsflughäfen, ehe dort Beschränkungen

für den Nachtflugbetrieb erlassen worden waren. Flugzeugmuster, die diese Forderungen erfüllen - die Entwicklung deutet auf eine wesentliche Unterschreitung der ICAO-Werte hin\*) - werden den Flughafen nachts benutzen können. Bedenken gegen die vorgeschlagene Beschränkung der betrieblichen Nutzung des Flughafens bestehen daher nicht.

Vorstehender Vorschlag der "Kontingentierung" wurde durch das Gutachten Jansen (1971) auch noch einer Überprüfung hinsichtlich der medizinischen Auswirkungen des Fluglärms unterworfen. Die Notwendigkeit dieser zusätzlichen medizinischen Begutachtung ergab sich daraus, daß zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung und möglicher vegetativer Funktionsstörungen durch die Einwirkung von Lärm, insbesondere auch während der Nacht, das  $\bar{Q}$ -Verfahren, welches zur Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels führt, nicht ausreicht, sondern die Kenntnis des Spitzenschallpegels maßgebend ist.

Der Gutachter stimmt der äußeren Begrenzung des Lärmschutzbereiches von 62 dB(A) zu, wenn die von ihm ermittelten Schutzgebiete Berücksichtigung finden. Bei niedrigeren Werten sei eine Beeinträchtigung des persönlichen Wohlbefindens und eine Einschränkung der normalen Lebensgewohnheiten des Menschen nicht mehr gegeben. Damit wurde der vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vorgeschlagene Umfang der Lärmgrenzlinie auch aus medizinischer Sicht bestätigt. Die Beschränkung stellt einen vernünftigen Kompromiß zwischen den Erfordernissen der

---

\*) Siehe S. 185

Raumordnung und Landesplanung sowie dem Schutz vor Fluglärm und den Anforderungen des Luftverkehrs nach einer verkehrsgerechten Entwicklung für die Zukunft dar. Durch die getroffene Regelung wird einerseits verhindert, daß durch eine heute noch nicht vorhersehbare Entwicklung zu einem späteren Zeitpunkt doch noch unerwünschte Lärmauswirkungen in vorhandenen oder geplanten Siedlungsgebieten auftreten. Andererseits ist abzusehen, daß im Hinblick auf den zunehmenden Einsatz leiser Flugzeuge\*) durch die Festlegung der Lärmgrenzlinie eine Beschränkung der Kapazität der Flughafenanlage praktisch nicht eintreten wird. Damit ist gewährleistet, daß auch in der weiteren Zukunft der Bau eines zusätzlichen Flughafens nicht notwendig sein wird.

Mehrere Gebietskörperschaften hielten die Annahme des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, daß zum Zeitpunkt der erreichten Endkapazität alle Flugzeuge in Bezug auf ihre Lärmentwicklung mindestens den ICAO-Bestimmungen genügen werden, für zu optimistisch. Dagegen ist einzuwenden, daß seit Gültigkeit des ICAO-Anhangs 16 neue Flugzeugmuster mit mehr als 5,7 to Gesamtgewicht nur dann zum Luftverkehr zugelassen werden, wenn ihre Geräuschentwicklung bestimmte Emissionsgrenzwerte nicht übersteigt. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer eines Flugzeugs von 12 bis 15 Jahren ist für die Endkapazität des Flughafens, welche sicherlich erst nach dem Jahre 1990 erreicht werden wird, selbst

---

\*) Siehe S. 185

beim Bedarfsluftverkehr damit zu rechnen, daß sich nurmehr Verkehrsflugzeuge im Einsatz befinden werden, welche mindestens den ICAO-Werten genügen\*).

Die Befürchtung, die Regelungen des Fluglärmmgesetzes würden durch private Meinungen und Annahmen der Gutachter unterlaufen, zeigt, daß die Gemeinden die Zielrichtung des Gutachtens Meyer (1971) verkannt haben. Das Gutachten ging bei der Berechnung der Lärmzonen von der Endkapazität des Flughafens aus. Damit wurde bewußt über die Forderungen des Fluglärmmgesetzes hinausgegangen, nicht zuletzt deswegen, weil die Gemeinden eine Untersuchung der Lärmsituation beim Erreichen der Endkapazität mehrmals gewünscht haben. Nach § 3 des Fluglärmmgesetzes wird der äquivalente Dauerschallpegel zur Ermittlung der Lärmbelastung nicht unter Zugrundelegung der Endkapazität, sondern unter Berücksichtigung des voraussehbaren Flugbetriebs ermittelt.

Zu den weiteren Einwänden der Gemeinden gegen das Gutachten Meyer (1971) hinsichtlich der angenommenen Überflughöhen, der Pegelabnahme, der Einwirkdauer des Einzelflugereignisses und des gewählten Äquivalenzparameters ist festzustellen, daß durch die Festlegung eines "Lärmkontingents" in der vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vorgeschlagenen Art auch nach Auffassung der Fluglärmkommission die Diskussion über die Richtigkeit der Ergebnisse dieses Gutachtens hinfällig geworden ist.

---

\*) Siehe S. 185

Die vorstehende Feststellung gilt grundsätzlich auch für das Gutachten Richards (1971). Der Forderung auf Einbeziehung dieses Gutachtens in das luftrechtliche Genehmigungsverfahren konnte aber schon aus den nachstehenden Gründen nicht entsprochen werden. Während die in der Verkehrsprognose des Gutachtens angesetzte Zahl der Flugbewegungen als stark überhöht und daher unrealistisch angesehen werden muß, konnte die sehr knapp gehaltene und nur kurz ausgeführte Lärmuntersuchung wegen fehlender Berechnungsunterlagen und Datenblätter größtenteils nicht nachgeprüft werden.

Zur Verkehrsprognose ist zu bemerken, daß die durchgeführte Methode unzureichend ist, da die einfache Übertragung einer vergangenen Entwicklung in die Zukunft nicht ohne weiteres möglich ist. Insbesondere für das Jahr 1996 ergibt sich ein recht unrealistisches Ergebnis, selbst wenn man davon ausgeht, daß auch nach 1990 keine wesentliche Umverteilung des Verkehrsaufkommens hinsichtlich der Verkehrsmittel erfolgt. Das Verkehrsaufkommen des Einzugsgebietes des Verkehrsflughafens München dürfte nicht unbegrenzt sein, so daß eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens von 1990 bis 1996 sehr unwahrscheinlich ist. Bemerkenswert ist vor allem der hohe Anteil des Pauschalreiseverkehrs, der trotz einer stürmischen Entwicklung in den letzten Jahren nicht so hoch angenommen werden kann.

Die Lärmuntersuchung weist neben Grenzkurven für den mittleren Spitzenschallpegel auch Lärmzonen aus, die unter dem Gesichtspunkt der Lästigkeit von Fluggeräuschen nach zwei verschiedenen Bewertungsmethoden bestimmt worden sind. Die eine Methode ist das bereits erwähnte  $\bar{Q}$ -Verfahren, die andere das vorwiegend in Großbritannien angewandte Noise and Number Index-(NNI)Verfahren.

Eine Nachprüfung der bei der Berechnung der Lärmzonen getroffenen Annahmen war nicht möglich, da verschiedene Angaben fehlten, u.a.

- über die Pegel-Entfernungsabhängigkeit,
- über die Aufteilung der Zahl der Flugbewegungen auf die Tages- und Nachtzeit,
- über die Verteilung der Flugzeugmuster auf die einzelnen Start- und Landebahnen,
- inwieweit lärmarme Flugzeugmuster gemäß den ICAO-Bestimmungen in die Berechnung eingegangen sind,
- ob und inwieweit eine Streuung der Flugrouten über der idealen Flugspur angenommen wurde.

Auch ergaben sich Unstimmigkeiten zwischen beiden Gutachtensteilen, da Richards z.B. bei der Berechnung der Lärmzonen nach dem  $\bar{Q}$ -Verfahren nicht die prognostizierten Werte, sondern ohne weitere Erklärung andere Zahlen annahm.

Der Spitzenschallpegel ist, wie auch Richards zutreffend bemerkt, ein Maß für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen an den Außenflächen der Gebäude, um durch geeignete Wahl von Baustrukturen (insbesondere von Fenstern und Türen) mit einem entsprechenden Schalldämmmaß im Innern des Gebäudes



einen bestimmten Innenraumpegel des von außen eindringenden Lärms nicht zu überschreiten. Die Wahl eines "gemittelten" Spitzenschallpegels erfolgte jedoch bisher nur in Großbritannien und ist in der Fachwelt umstritten. Wegen der genannten fehlenden Angaben war eine Überprüfung der Kurven für verschiedene Werte gleichen mittleren Spitzenschallpegels nicht möglich.

Das NNI-Verfahren ist ein hauptsächlich in Großbritannien angewandtes Verfahren zur Bewertung von Fluglärm. Es wird weder in der Bundesrepublik Deutschland verwendet, noch hat es in die internationale Regelung der ICAO Eingang gefunden. Das NNI-Konzept stellt aufgrund von Befragungen in Wohngebieten im Umland des Flughafens London-Heathrow von 1961 einen Zusammenhang her zwischen dem Grad der Belästigung und einer Indexzahl, die durch Berechnung aus dem mittleren Spitzenpegel und der Häufigkeit der Vorbei- und Überflüge innerhalb eines Tages bestimmt wird. Als Nachteil wird empfunden, daß die Dauer eines Schallereignisses (Überflug) nicht in die Berechnung eingeht. Auch die erhöhte Störwirkung des nächtlichen Flugverkehrs erfährt keine Berücksichtigung etwa durch Anwendung größerer Gewichtung. Eine Überprüfung der vom Gutachter für das Jahr 1990 und für das Jahr der erreichten Endkapazität ausgewiesenen Kurven für verschiedene Indexwerte war wegen der fehlenden Angaben nicht möglich.

Für das  $\bar{Q}$ -Verfahren, das die international genormte und in der Bundesrepublik Deutschland praktizierte Methode zur Bestimmung der Fluglärmbelastung in der Umgebung von Flughäfen darstellt, gibt Richards an, daß er den Störindex  $\bar{Q}$  entsprechend dem Göttinger Gutachten, von dessen Verfassern das  $\bar{Q}$ -Verfahren entwickelt wurde, berechnet hat. Bei dieser Methode geht in die Berechnung neben der Schallintensität und der Häufigkeit auch die Dauer der einzelnen Flugbewegungen ein. Außerdem werden die Nachtflüge stärker bewertet, wobei als Nachtzeit die Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr angesetzt wird. In diesem Punkt weicht Richards entscheidend ab. Als Nachtdauer setzt er die Zeit zwischen 18 Uhr und 6 Uhr an. Außerdem stimmt der von ihm verwendete Gewichtungsfaktor für die Nachtflüge weder mit den diesbezüglichen Vorschlägen im Göttinger Gutachten noch mit den im Fluglärngesetz festgesetzten Werten überein. Weiterhin wurden für die Zahl der täglichen Flugbewegungen entgegen der internationalen und nationalen Norm (mittlere tägliche Flugzahl der 6 verkehrsreichsten Monate des Jahres) die höchsten-Verkehrsbewegungen gewählt, die nach Meinung des Gutachters in den 3 Spitzenmonaten des Jahres auftreten. Auch die ermittelten  $\bar{Q}$ -Zonen waren wegen fehlender Angaben nicht überprüfbar.

Die Genehmigungsbehörde sah angesichts dieser Wertung sowie der überhöht angesetzten Zahl der Flugbewegungen keine Veranlassung, die nach dem  $\bar{Q}$ -Verfahren berechneten Zonen des Richards-Gutachtens in das luftrechtliche Genehmigungsverfahren

für den neuen Flughafen einzubeziehen. Sie ist der Empfehlung des Gutachters - wie oben bereits ausgeführt - vor allem auch deshalb nicht gefolgt, weil die berechneten Lärmzonen durch die Festlegung einer Lärmgrenzlinie\*) als überholt anzusehen waren.

Das weitergehende Verlangen einiger innerhalb der Lärmgrenzlinie\*) liegender Gemeinden, daß auf ihrem Gemeindegebiet die durch Fluglärm verursachten Spitzenschallpegel und äquivalenten Dauerschallpegel bestimmte Werte nicht überschreiten sollen, konnte nicht erfüllt werden. Einer solchen Forderung könnte nur durch Änderung des Startbahnsystems oder durch wesentliche Reduzierung des Flugbetriebs nachgekommen werden. Solche Maßnahmen würden jedoch entweder zu Lasten einer oder mehrerer anderer Gemeinden gehen oder die Betriebsfähigkeit des Flughafens herabsetzen. Da in der Bundesrepublik Deutschland kein Standort für einen Verkehrsflughafen dieser Größe gefunden werden kann, ohne daß irgendwelche Siedlungsgebiete von einer Belästigung durch Fluglärm betroffen werden, muß es das Ziel der Planung sein, für einen gewählten Standort die Start- und Landebahnen zum Schutz der betroffenen Siedlungsgebiete optimal anzuordnen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen.\*\*\*) Dabei ließ sich nicht vermeiden, daß die eine oder andere Gemeinde oder Ortsteile

---

\*) Siehe Planbeilage 2

\*\*) Siehe S. 163 ff

stärker als die übrigen vom Fluglärm betroffen werden. Dort muß, wenn notwendig, durch sekundäre Schallschutzmaßnahmen für eine Minderung der Lärmeinwirkung auf den Menschen gesorgt werden.

d) Schallschutzmaßnahmen und Absiedlung

Die Genehmigungsbehörde hat für alle innerhalb der 62 dB(A)-Grenzlinie liegenden Schulen und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen in einer Auflage angeordnet, daß ausreichende Schallschutzmaßnahmen zu treffen sind (A.II.4.a). Solche Maßnahmen sind bereits heute technisch und mit vertretbarem finanziellen Aufwand möglich.

Das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus befürchtete in seiner Stellungnahme eine Störung des Schulunterrichts durch Fluglärm in einigen Grund- und Hauptschulen in der Umgebung des geplanten Flughafens München. Es ging bei der Beurteilung der Störwirkung vom äquivalenten Dauerschallpegel aus, der jedoch in diesem Fall als Beurteilungsgröße nicht ausreicht. Für einen ungestörten Schulunterricht kommt es nach Ansicht des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen in der Hauptsache auf die Sprachverständlichkeit an, die nach wissenschaftlicher Erkenntnis dann nicht mehr gewährleistet ist, wenn im Unterrichtsraum ein bestimmter Störgeräuschpegel überschritten wird. Ein Schulunterricht wird dann als gestört bezeichnet, wenn dieser Schallpegel während einer Unterrichtsstunde mehrmals auch nur für kurze Zeit

durch unterrichtsfremde Geräusche überschritten wird. Die Genehmigungsbehörde schließt sich der Auffassung an, daß für die Störung des Schulunterrichts das Einzelschallereignis, d.h. der Maximalschallpegel beim Über- oder Vorbeiflug eines Flugzeugs und die Häufigkeit dieses Ereignisses maßgebend sind. Durch geeignete Schallschutzmaßnahmen bei vorhandenen und künftig zu errichtenden Schulgebäuden wird der von außen eindringende Geräuschpegel im Unterrichtsraum so vermindert werden, daß die Sprachverständlichkeit während des Unterrichts gewahrt bleibt.

Für den Bereich Weihenstephan\*) ist auch nach der Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen eine Beeinträchtigung von Forschung und Lehre nicht zu befürchten. Das gleiche gilt für die wissenschaftlichen Institute im Raum Garching/Neuherberg. Soweit auf den Versuchsgütern in geschlossenen Räumen unterrichtet wird, sind für diese Räume die gleichen Schallschutzmaßnahmen zu treffen wie für Schulen (A.II.4.a)).

Im Gutachten Jansen (1971) werden ein Gefährdungsgebiet\*\*) für die Tagbelastung und ein Schutzgebiet\*\*\*) für die Nachtbelastung ausgewiesen. Die Begrenzung des Gefährdungsgebiets, die vom medizinischen Standpunkt aus als "Grenze für die Besiedlung" um den Flughafen aufgefaßt wird, deckt sich ungefähr mit dem vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen er-

---

\*) Siehe S. 94

\*\*) Planbeilage 4

\*\*\*) Planbeilage 3

mittelten Gebiet  $L_{eq} = 72 \text{ dB(A)}$  unter der Voraussetzung, daß herkömmliche Flugzeuge, die hinsichtlich ihrer Lärmentwicklung noch nicht den ICAO-Empfehlungen genügen, nur auf den Innenbahnen starten und landen.

Auf Grund der eingehenden Untersuchungen zum Fluglärm war im Lärmschutzgebiet und im Lärmschutzgefährdungsgebiet eine Regelung über ausreichende bauliche Schallschutzmaßnahmen an lärmempfindlichen Gebäuden veranlaßt (A.II.4.b)). In beiden Gebieten wird dabei in geschlossenen Räumen, insbesondere in Schlafräumen, ein Spitzenschallpegel von  $55 \text{ dB(A)}$  eingehalten werden müssen. Dieser Wert ergibt sich aus medizinischen Untersuchungen, nach denen die untere Grenzlautstärke für den Beginn vegetativer Schallreaktionen im Schlaf bereits bei diesem Schallpegel festgestellt wurde, während die vegetativen Schallreaktionen bei Tage erst sehr viel später ihren Grenzwert erreichen. Der Umfang der Schallschutzmaßnahmen richtet sich nach den Spitzenschallpegeln im Gefährdungs- bzw. Schutzgebiet. Sind die Spitzenschallpegel am Immissionsort nicht bekannt, kann als Richtwert für "erhöhte" Maßnahmen ein mittleres Luftschalldämmmaß von mindestens  $40 \text{ dB}$  für sämtliche Außenflächen einschließlich der Fenster und Wohnungstüren angenommen werden. Für "ausreichende" Maßnahmen werden je nach Lage des zu schützenden Objekts mittlere Luftschalldämmmaße zwischen  $35 \text{ dB}$  und  $25 \text{ dB}$  anzusetzen sein.

Da der technische Entwicklungsstand auf dem Gebiet der Schallschutzmaßnahmen für die Zeit der Inbetriebnahme des Flughafens heute noch nicht mit hinreichender Sicherheit abgeschätzt werden kann, hat die Genehmigungsbehörde bestimmt, daß Umfang, Art und Durchführung der Schallschutzmaßnahmen vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen festgelegt werden (A.II.4.a) und b)). Hierbei wird die SchallschutzV\*) von Bedeutung sein.

Ferner hat die Genehmigungsbehörde im Hinblick darauf, daß Fluglärm subjektiv unterschiedlich empfunden wird, die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen von einem Antrag der jeweiligen Betroffenen abhängig gemacht (A.II.4.b)).

Die Festlegung von baulichen Schallschutzeinrichtungen, die an Gebäuden auf dem Flughafengelände zum Schutze der dort Beschäftigten gegebenenfalls notwendig sind, werden Gegenstand des hierfür erforderlichen baurechtlichen Verfahrens sein.

Die Ausführungen der Antragstellerin, daß zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flughafens Schallschutzmaßnahmen zunächst nur im Rahmen des Fluglärmgesetzes getroffen werden sollten, konnte zu keiner anderen Entscheidung hinsichtlich dieser Auflagen führen. Bei einem geringeren Umfang der Schallschutzmaßnahmen wäre eine nicht vertretbare, weitestgehende Beschränkung des Nachtluftverkehrs notwendig gewesen.

Den Empfehlungen der Kommission und mehrerer Gebietskörperschaften nach A b s i e d l u n g e n an Stellen, an denen ein höherer Spitzenschallpegel als

\*) Verordnung über bauliche Schallschutzanforderungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 5.4.1974, BGBl I, S. 903

80 dB(A) auftritt, konnte nicht gefolgt werden. Vom Standpunkt des Immissionsschutzes ist es nicht gerechtfertigt, einen Spitzenschallpegel von 80 dB(A) als untere Grenze für die Möglichkeit einer Absiedlung der betroffenen Bevölkerung zu Grunde zu legen. Dieser Wert kann wissenschaftlich nicht begründet werden. Für eine Absiedlung ist das Merkmal der wissenschaftlich nachweisbaren Gesundheitsgefährdung maßgebend; das Merkmal der Belästigung durch Fluglärm reicht insbesondere bei entsprechenden Schallschutzmaßnahmen nicht aus. Auch das Fluglärngesetz sieht keine Absiedlungen, sondern nur ein Bauverbot für neue Wohnungen bzw. bauliche Schallschutzmaßnahmen an vorhandenen Wohnungen vor. Da in dem Lärmgefährdungsgebiet \*) keine geschlossenen Siedlungen, sondern nur Einzelanwesen liegen, war eine generelle Regelung nicht veranlaßt. Während das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen empfiehlt, die Frage der Absiedlung jeweils im einzelnen zu prüfen, hält das Bayerische Staatsministerium des Innern eine bestimmte Regelung zum jetzigen Zeitpunkt für verfrüht und nicht durchführbar. Auch im Gutachten Jansen (1971) werden Absiedlungen nicht für notwendig erachtet.

Absiedlungen stellen auch nach Auffassung der Genehmigungsbehörde einen tiefen Eingriff in die persönlichen Belange der Bewohner dar. Ihre Beurteilung ist nur an Hand neu aufzustellender Bauleitpläne möglich, in denen die künftige Entwicklung aufgezeigt wird. Im übrigen kann zu so einschneidenden Maßnahmen wie Absiedlungen erst gegriffen werden, wenn andere Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen. Dies kann jedoch erst nach Inbetriebnahme des Flughafens beurteilt

---

\*) Planbeilage 4



werden. Allerdings waren im Anschluß an die im Gutachten Jansen (1971) getroffenen Feststellungen im Lärmgefährdungsgebiet \*) erhöhte Schallschutzmaßnahmen anzuordnen (A.II.4.b)).

e) Fluglärmmeßanlage

Die Genehmigungsbehörde hat angeordnet, daß die Fluglärmmeßanlage nach § 19 a LuftVG so einzurichten ist, daß mit ihr zugleich der äquivalente Dauerschallpegel an ausgewählten Orten der Lärmgrenzlinie von 62 dB(A)\*\*) festgestellt und durch integrierende Messungen überprüft werden kann (A.II.5).

Hinsichtlich der Überwachung des an der Lärmgrenzlinie\*\*) einzuhaltenden äquivalenten Dauerschallpegels (Leq) von 62 dB(A) wird bei der Ermittlung des Leq von der jeweils gültigen Fassung der Anlage zu § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm auszugehen sein. Durch diese Maßnahme ist gewährleistet, daß die Lärmbelästigung in den umliegenden Gemeinden ein zumutbares Maß nicht übersteigt.

Die Forderung mehrerer Gemeinden, jeweils eine Meßstelle dieser Überwachungsanlage auf ihrem Gemeindegebiet zu errichten, ist derzeit nicht begründet. Offenbar wollen die Gemeinden damit eine laufende Kontrolle der Fluglärmpegel in ihrem Gemeindegebiet erreichen. Soll jedoch die Überwachungsanlage ihren eigentlichen Zweck erfüllen, so kann über den Standort der einzelnen Meßstellen erst entschieden werden,

---

\*) Planbeilage 4

\*\*\*) Planbeilage 2

wenn der endgültige Verlauf der Flugrouten festliegt. Im übrigen wird zu dieser Frage auch die Fluglärmkommission gehört werden. Dort können die Gemeinden zu gegebener Zeit ihre Vorstellungen vorbringen. Die Fluglärmkommission kann entsprechende Empfehlungen an die Genehmigungsbehörde richten.

f) Abwicklung des Flugbetriebs

Die Benutzung des Flughafens durch Überschallflugzeuge und Flugzeuge, die nicht den ICAO-Empfehlungen entsprechen, war zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu untersagen. Soweit für diese Flugzeuge aus Gründen des Schutzes vor Fluglärm künftig Maßnahmen notwendig werden, können diese auf Grund des Vorbehalts einer nachträglichen Beschränkung der Genehmigung (A.III.) angeordnet werden.

Darüberhinaus ist der Bundesminister für Verkehr gemäß § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 15 LuftVG ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates notwendige Rechtsverordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu erlassen. Die Bundesregierung hat hierzu mehrmals erklärt, \*) daß sie zu gegebener Zeit bereit sei, eine Vorschrift in die Luftverkehrs-Ordnung aufzunehmen, nach der Flüge von zivilen Überschallflugzeugen untersagt werden, sofern sie mit übermäßigen Lärmeinwirkungen verbunden sind, die sich mit denen des bestehenden Luftverkehrs nicht vergleichen lassen.

Die Genehmigung ist auf den Betrieb von Flugzeugen und Drehflüglern beschränkt. Durch die Regelung in § 2 Abs. 1 Nr. 4 LuftVG i.V. mit ICAO-Anhang 16 ist sichergestellt, daß auch bei künftigen Luftfahrzeugen die Lärmemissionen beschränkt bleiben. Ferner

---

\*) Sitzungsbericht über die 14. Sitzung, 7. Wahlperiode, des Deutschen Bundestags am 15.2.1973, S. 583

werden die Lärmeinwirkungen des Flughafens auf seine Umgebung durch die Festlegung einer Grenzlinie mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) eingeschränkt. In betrieblicher Hinsicht hat die Genehmigungsbehörde darüber hinaus angeordnet, daß Luftfahrzeuge, welche die Grenzwerte des ICAO-Anhangs 16 überschreiten, nur auf den Start- und Landebahnen 08 R/26 L und 09 L/27 R starten und landen dürfen (A.I.8.c)). Auf Grund der Ergebnisse des medizinischen Gutachtens Jansen (1971) werden Starts und Landungen von bereits heute "leisen", d.h. den ICAO-Empfehlungen entsprechenden Flugzeugmustern auf allen vier Bahnen gestattet.

Da keine gesonderten Betriebsflächen für den Flugbetrieb mit Hubschraubern und senkrecht-/kurzstartenden (V/STOL) Luftfahrzeugen ausgewiesen sind, kann ein eventueller Betrieb mit derartigen Luftfahrzeugen nur auf den genehmigten Flugbetriebsflächen stattfinden. Dadurch wird sich keine zusätzliche Massierung des Lärms auf bestimmten An- und Abflugwegen ergeben. Später etwa erforderlich werdende Beschränkungen können durch die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage des aufgenommenen Vorbehalts (A.III.) verfügt werden.

Die Lärmauswirkungen des Nachtluftverkehrs wurden ebenfalls im Gutachten Jansen (1971) untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen führten zu einer Beschränkung des Nachtluftverkehrs. Um das von Jansen (1971) beschriebene Lärmschutzgebiet so klein wie möglich zu halten, wurden für den Nachtflugbetrieb nur die Strahlflugzeuge zugelassen, die den Empfehlungen des ICAO-Anhangs 16 entsprechen (A.I.8.c)).

Ferner wurde angeordnet, daß im Nachtflugbetrieb nur die Start- und Landebahnen 08 R/26 L und 09 L/

27 R benutzt sowie Schulungs- und Übungsflüge nicht durchgeführt werden dürfen (A.I.8.b) und d)).

Darüber hinaus hat die Genehmigungsbehörde zur Vermeidung unnötigen Lärms angeordnet, daß die Schubumkehr zur Verkürzung der Bremsstrecke landender Luftfahrzeuge grundsätzlich nicht erlaubt ist. Sie darf nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist (A.I.8.e)).

Zu dem Vorschlag einer Änderung der Lärmgrenzlinie \*) durch Verlegung von Flugrouten ist darauf hinzuweisen, daß die Festlegung der An- und Abflugrouten gemäß § 2 BFSGes Aufgabe der Bundesanstalt für Flugsicherung ist. Dabei wird die Antragstellerin darauf hinzuwirken haben, daß durch entsprechende Flugwegführung neben der grundsätzlichen Einhaltung der vorgegebenen Lärmgrenzlinie \*) auch im Bereich der Gemeinde Eching westlich der BAB München - Nürnberg und südlich der Bundesbahnstrecke München - Freising die Lärmauswirkungen einen äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) nicht überschreiten (A.II.6). Auch die Genehmigungsbehörde wird bei der Festlegung der An- und Abflugrouten auf eine optimale Lösung hinsichtlich des Gesamtsiedlungsraumes hinwirken.

Dem Vorschlag einer Parallelverschiebung oder Drehung des Starbahnsystems wurde nicht gefolgt. Dies würde in jedem Fall zu einer starken Belastung anderer Gemeinden führen und insgesamt keine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation bringen. Gleiches gilt für die geforderte Durchführung aller Starts auf der Nordbahn.

---

\*) Planbeilage 2

Auch eine halbjährliche wechselseitige Benutzung des Startbahnsystems aus Lärmgründen ist nicht durchführbar. Ein Wechsel der Start- und Landebahnen richtet sich im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs nach flugbetrieblichen und meteorologischen Erfordernissen.

Eine Verringerung des Abstandes der Start- und Landebahnen ist zum einen aus technischen Gründen nicht möglich und würde im übrigen einigen Gemeinden erhebliche zusätzliche Lärmbelastungen bringen. Das Erfordernis der Zahl der Start- und Landebahnen wurde bereits dargelegt \*).

Zu dem Hinweis der Gemeinden auf die bevorstehende Einführung des Mikrowellenlandesystems ist festzustellen, daß das derzeit im internationalen Luftverkehr verwendete Instrumentenlandesystem von der ICAO zunächst bis zum Jahre 1985 als Standardsystem empfohlen wird. Die ICAO erarbeitet derzeit zwar Spezifikationen für ein Nachfolgesystem des Instrumentenlandesystems; dabei stellt das Mikrowellenlandesystem jedoch nur e i n e Möglichkeit unter verschiedenen denkbaren funkelektrischen Landehilfen dar.

Selbst wenn jedoch in der Zukunft das Mikrowellenlandesystem weltweit und damit auch auf dem geplanten Flughafen zum Einsatz käme, so wäre dadurch nicht zwingend eine Änderung der An- und Abflugwege verbunden, die vor allem durch die Struktur der Flugverkehrsstrecken und die Streckennavigationsanlagen im Raum München bestimmt werden. Grundsätzlich sind bei Verwendung des Mikrowellenlandesystems gekrümmte Anflugkurse und Anflugprofile fliegbar, die auch die Grundlage für lärmindernde Flugverfahren sein können.

---

\*) Siehe S. 163 ff

Es ist jedoch heute aus den vorstehenden Gründen noch nicht möglich, das Mikrowellenlandesystem der Planung der An- und Abflugwege zugrunde zu legen. Bei der vorgesehenen Überprüfung der Lärmgrenzlinie (A.II.5) werden zu gegebener Zeit auch die eventuellen Auswirkungen von neuen funkelektrischen Landehilfen zu berücksichtigen sein.

Die Anlegung von Warteräumen in der Luft gehört zu den Aufgaben der Bundesanstalt für Flugsicherung gemäß § 2 Abs. 1 BFGes. Die Bundesanstalt für Flugsicherung ist nach § 29 b Abs. 2 LuftVG verpflichtet, bei der Festlegung von Warteräumen dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen.

g) Sonstiges

Zu der Forderung, ungünstige Wetterlagen, z.B. Inversionen zu berücksichtigen, ist zu bemerken, daß dadurch zwar in Einzelfällen auch besonders in größeren Entfernungen zum Flughafen, zeitweise erhöhte Schallpegel auftreten können; die Lärmsituation kann jedoch bei anderen Wetterlagen wesentlich günstiger sein. Diese von den Wetterverhältnissen abhängigen Erscheinungen entziehen sich heute noch einer ausreichend genauen Vorherberechnung. Auf das Jahresmittel bezogen dürften sich diese Einflüsse im Hinblick auf die Gesamtbelastung ausgleichen.

Zum Lärm sonstiger Geräuschquellen am Flughafen hat das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen festgestellt, daß der Lärm aus solchen Geräuschquellen im allgemeinen wesentlich geringer ist als der Fluglärm oder wegen seiner Bodennähe mit zunehmender Entfernung eine so starke Dämpfung

erhält, daß er schon am Rand des Flughafenbereichs nicht zur dortigen Lärmbelastung beiträgt. So wird dafür zu sorgen sein, daß durch Probeläufe in den in der Umgebung des Flughafens liegenden Wohngebieten der dort vorhandene mittlere Lärmgrundpegel nicht erhöht wird (A.I.8.f)).

Zu der Forderung auf Einholung eines weiteren medizinischen Gutachtens unter Mitarbeit von mehreren Wissenschaftlern ist darauf hinzuweisen, daß die nach § 40 Abs. 1 Nr. 10 LuftVZO erforderlichen Gutachten der Genehmigungsbehörde vorgelegen haben. Die Überprüfung dieser Gutachten hat ergeben, daß sowohl die der Ermittlung zugrunde gelegten wissenschaftlichen Methoden als auch die erarbeiteten Ergebnisse eine geeignete Grundlage für die Überprüfung des Schutzes vor Fluglärm nach § 6 Abs. 2 LuftVG darstellen. In den unter Hinweis auf die Flughafenplanung Hamburg-Kaltenkirchen vorgelegten "Gegengutachten" werden andere wissenschaftliche Methoden als von Jansen verwendet. Sie stellen zwar Alternativbetrachtungen zur medizinischen Lärmforschung dar, widerlegen aber nach Auffassung der Genehmigungsbehörde die von Jansen verwendeten Beurteilungskriterien nicht. Die Einholung zusätzlicher Gutachten war daher nicht veranlaßt.

Insgesamt stellt der von dem beantragten Flughafen ausgehende Fluglärm keine unzumutbare Belastung für die in den umliegenden Gemeinden wohnende Bevölkerung dar. Soweit eine Belästigung nicht vermieden werden kann, wurde durch die vorstehend begründeten Maßnahmen der erforderliche Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gesichert. Die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Flughafens konnte daher aus Lärmgründen nicht versagt werden.

7. Eignung des in Aussicht genommenen Geländes

Das Gelände am Standort Freising/Erding-Nord ist für die Anlegung und den Betrieb des Flughafens München geeignet (§ 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG). Aus keinem der im folgenden untersuchten Gesichtspunkte war die Genehmigung zu versagen.

a) Hindernisfreiheit

Der Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG für den Flughafen München wird durch Geländeerhebungen nicht berührt.

Die von der Antragstellerin bezeichneten Hindernisse im Sinne des § 12 LuftVG wurden unter Anwendung der Richtlinien\*) des Bundesministers für Verkehr für die Hindernisfreiheit im Bauschutzbereich von Verkehrsflughäfen überprüft. Dabei ergab sich, daß die in Planbeilage 5 aufgeführten Objekte a, b, g, h, i, k, l und m unterhalb der äußeren Hindernisbegrenzungsfläche im Sinne von Ziff. 4.1 bzw. 4.3 der vorbezeichneten Richtlinien bleiben. Das Objekt f durchstößt zwar in einer Entfernung von 2100 m vor der Schwelle die äußere Hindernisbegrenzungsfläche im Sinne von Ziff. 4.1 der Richtlinien um 2 m, bleibt aber unterhalb der inneren Hindernisbegrenzungsfläche im Sinne von Ziff. 3.1 der Richtlinien. Die Objekte c, d und e durchstoßen die äußere Hindernisbegrenzungsfläche

---

\*) Siehe S.137



im Sinne von Ziff. 4.1 der Richtlinien um 12 m, 11 m bzw. 5 m. Nachdem seitens der Bundesanstalt für Flugsicherung für alle in Planbeilage 5 dargestellten Objekte keine Abtragung gefordert wurde, war die Markierung und Befeuerung dieser Objekte nach Maßgabe der Bundesanstalt für Flugsicherung anzuordnen (A.II.9).

Der Sendemast bei Erching ist mit einer Höhe von 256 m über Grund ein Hindernis im Sinne von § 14 LuftVG. Über die von der Bundesanstalt für Flugsicherung geforderte Beseitigung dieses Hindernisses wird zu gegebener Zeit eine Verfügung nach § 16 LuftVG zu treffen sein.

Eine Abtragung der Sendemasten des Bayerischen Rundfunks bei Ismaning hat die Bundesanstalt für Flugsicherung nicht gefordert.

b) Flugsicherung

Der neu anzulegende Flughafen paßt sich in das vorhandene Gefüge ziviler und militärischer Flugplätze sowie in das Flugsicherungsnetz ein.

In den gutachtlichen Stellungnahmen der Bundesanstalt für Flugsicherung wurde auf die enge Nachbarschaft der Flughäfen München und München-Riem sowie des Militärflugplatzes Erding hingewiesen. Aufgrund einer detaillierten Untersuchung hat die Bundesanstalt für Flugsicherung festgestellt, daß eine gleichzeitige Flugverkehrsabwicklung auf dem Flughafen München und dem Militärflugplatz Erding möglich ist. Eine Beeinträchtigung durch den Flugha-

fen München-Riem ergibt sich nicht, da dieser Flughafen mit der Inbetriebnahme des Flughafens München geschlossen werden wird.

Die Anforderungen der Bundesanstalt für Flugsicherung hinsichtlich der Ausrüstung des Flughafens mit Flugsicherungseinrichtungen tragen seiner Verkehrsbedeutung Rechnung. Die Genehmigungsbehörde hat in einer Auflage angeordnet, daß für die Schaffung dieser Einrichtungen geeignete Flächen freigehalten werden (A.II.10).

Die von einigen Gemeinden vorgetragene Forderung, zur Vermeidung einer Belästigung durch Fluglärm über ihrem Gemeindegebiet keine Warteräume vorzusehen, ist unbegründet. In der modernen Flugsicherungstechnik werden Warteräume nur noch in besonderen Fällen benutzt. Im übrigen lassen die Abmessungen (Durchmesser ca. 25 - 35 km) und die untere Höhenbegrenzung (mindestens 1500 m über Grund) der Warteräume keine wesentlichen Lärmauswirkungen in den darunter befindlichen Gebieten am Boden erwarten.

Die von einigen Gemeinden geforderte vertragliche Sicherung der An- und Abflugwege war im Genehmigungsverfahren nicht möglich, da für die Festlegung der An- und Abflugwege die Bundesanstalt für Flugsicherung nach § 2 Abs. 1 BFS-Ges. zuständig ist. Durch die Festlegung einer Lärmgrenzlinie mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) haben jedoch die Gemeinden eine Sicherheit für ihre gemeindlichen Planungen erhalten. Im Rahmen dieser

Lärmgrenzlinie hat die Bundesanstalt für Flugsicherung den notwendigen Raum für die Festlegung der An- und Abflugwege.

c) Flugmeteorologie

Das Gelände ist in flugmeteorologischer Hinsicht geeignet.

Zur Beurteilung der Flugmeteorologie sind vor allem folgende Punkte von Bedeutung:

- Luftdruck und Lufttemperatur für die Bemessung der Start- und Landebahnlängen
- Wind für die Ausrichtung der Start- und Landebahnen
- Niederschläge für Umfang und Einsatzdauer von Schneeräumgerät
- Nebel für die Regelmäßigkeit des Flugbetriebs.

Der Luftdruck und die Lufttemperatur am beantragten Standort unterscheiden sich nur unwesentlich von den Werten am Flughafen München-Riem. Beide Werte hat die Antragstellerin bei der Bemessung der Start- und Landebahnlängen berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Windbeobachtungen zeigen eindeutig, daß an dem in Aussicht genommenen Gelände Wind mit flugbetrieblich bedeutsamen Geschwindigkeiten fast ausschließlich aus Westen oder Osten kommt. Die Richtung der Start- und Landebahnen wird durch einen Betriebswert von mehr als 99 % bestätigt.

Aus den Aufzeichnungen über die Niederschläge ist zu ersehen, daß hier mit günstigeren Verhältnissen als am Flughafen München-Riem zu rechnen ist. Für die Schneeräumung vor allem der Flugbetriebsflächen werden sich damit keine besonderen Probleme stellen.

Die Untersuchungen über die Häufigkeit von Nebel und niedrigen Wolkenuntergrenzen haben ergeben, daß Nebelwetterlagen am Standort Freising/Erding-Nord zwei- bis dreimal häufiger auftreten als am Flughafen München-Riem. Die Feststellungen einiger Gemeinden zu diesem Punkt sind somit zutreffend. Bei dieser Sachlage ist jedoch zu berücksichtigen, daß Nebelwetterlagen an dem Standort Freising/Erding-Nord zu einem erheblichen Anteil (62 %) in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 7.00 Uhr auftreten, in der nur verhältnismäßig wenig Flugbetrieb durchgeführt wird. Auch bei einem weiteren Ansteigen des Luftverkehrs werden in diesen Zeitraum keine Verkehrsspitzen fallen, so daß die Auswirkungen des nächtlichen Nebels auf den Flugbetrieb gering sind.

Weiter ist zu berücksichtigen, daß weltweit Bestrebungen unternommen werden, den Einfluß von schlechter Sicht auf die Regelmäßigkeit des Luftverkehrs auszuschalten. Die deutschen Verkehrsflughäfen erlauben heute bereits überwiegend Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II\*). Die zu der weiteren Entwicklung auf diesem Gebiet befragten fachkundi-

---

\*) Siehe S. 172

gen Vertreter der Bundesanstalt für Flugsicherung, der Deutschen Lufthansa, der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt und der Deutschen Gesellschaft für Ortung und Navigation haben auf das ICAO-Programm für Allwetterflugbetrieb verwiesen und dargelegt, daß die automatische Landung technisch heute bereits möglich sei. Auf einigen Flughäfen in Frankreich finde bereits regelmäßiger Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe III a\*) statt. Ebenso seien die neu in Einsatz kommenden Flugzeugmuster für Allwetterflugbetrieb bis Betriebsstufe III a, zum Teil sogar bis Betriebsstufe III b, konzipiert. Die ICAO befasse sich derzeit mit der Aufstellung von Normen für die Betriebsstufe III a. Ferner werde eingehend an der Entwicklung von Verfahren zur künstlichen Sichtverbesserung gearbeitet. Die ICAO habe auch bereits für derartige Verfahren Empfehlungen aufgestellt, um die weitere Entwicklung zu lenken. Der Flughafen ist für Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II genehmigt (A.I.4). Angesichts der günstigen Hindernisfreiheit ist auch ein weitergehender Ausbau für Betriebsstufe III möglich. Ferner wurde angeordnet, auf Verlangen der Genehmigungsbehörde Anlagen zur künstlichen Sichtverbesserung aufzustellen und zu betreiben (A.II.15). Die Genehmigungsbehörde wird die technische Entwicklung auf diesem Gebiet aufmerksam verfolgen. Das Verlangen, Anlagen zur künstlichen Sichtverbesserung aufzustellen und zu betreiben, wird dann an

---

\*) Siehe S. 172

die Antragstellerin gerichtet werden, wenn eine solche Anordnung nach dem jeweiligen Stand der Technik erfüllbar und für Anlagen dieser Art wirtschaftlich vertretbar ist\*). Damit ist gewährleistet, daß am Flughafen München eine hohe Regelmäßigkeit des Luftverkehrs erreicht werden kann. Auch die Standortuntersuchung Müller/Beck-Erlang (1972) bestätigt, daß aus flugmeteorologischen Gründen keine Einwände gegen die Errichtung des Flughafens München am Standort Freising/Erding-Nord bestehen.

Die Befürchtung einiger Gemeinden, daß der Flughafen München-Riem aus meteorologischen Gründen weiter betrieben werden müsse, sind bei dieser Sachlage unbegründet. Die Behauptung, die auf dem Flughafen einzurichtenden Schlechtwetter-Landehilfen könnten von einem Teil des Bedarfsluftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt nicht genutzt werden, trifft in dieser Ausschließlichkeit nicht zu. Auch im Bedarfsluftverkehr und zunehmend im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt werden die Flugzeuge entsprechend ausgerüstet.

Hinsichtlich einer möglichen Beeinträchtigung des Flughafenzubringerverkehrs wurde nach Auswertung von Verkehrsunfällen festgestellt, daß auf der Autobahn München-Nürnberg Nebel bei Kfz-Unfällen häufiger als Mitursache auftritt als auf anderen Fernverkehrsstraßen im Raum München. Durch bauliche, verkehrsbeeinflussende, verkehrsrechtliche und betriebliche Maßnahmen kann jedoch Nebel als Unfallursache

---

\*) Vgl. auch § 25 Abs. 3 GewO

weitgehend ausgeschaltet werden, wie die seit dem Jahre 1972 an der Autobahn München-Nürnberg getroffenen Maßnahmen gezeigt haben. Außerdem ist ein schienengebundener Flughafenzubringer vorgesehen, der weitgehend von Nebellagen unabhängig ist.

d) Hydrogeologie

Durch die Beobachtungen und Berechnungen des Bayerischen Geologischen Landesamtes wurde nachgewiesen, daß die von einigen Gemeinden befürchteten umfangreichen Störungen des Grundwasserhaushalts infolge Grundwasserabsenkungen nicht zu erwarten sind. Ebenso ist nicht mit Gebäudeschäden durch Grundwasserabsenkungen zu rechnen. Um jedoch die Auswirkungen der Grundwasserabsenkungen in jedem Fall so gering wie möglich zu halten, wurde angeordnet, die Eingriffe in das Grundwasser auf das unabweisbar notwendige Maß zu beschränken (A.II.2.a)).

Ferner war vorsorglich eine Ergänzung des Grundwasserbeobachtungsnetzes anzuordnen (A.II.3), um innerhalb des voraussichtlichen Absenkungsbereiches langfristige Aufzeichnungen über die derzeitigen Grundwasserstände zur Beweissicherung zu erhalten. Bei einer entsprechenden Anordnung erst in einem etwaigen Planfeststellungsbeschluß wäre eine zeitlich ausreichende Beobachtung des ungestörten Grundwasserstandes nicht mehr möglich.

Eine Verunreinigung des Grundwassers durch die Anlegung und den Betrieb des Flughafens kann weitgehend durch bauliche Maßnahmen verhindert werden. Im übrigen können bei dem geringen Flurabstand im Schadensfall

schnelle und wirksame Gegenmaßnahmen z.B. durch die Errichtung von Abfanggräben getroffen werden. Einzelheiten hierzu sind jedoch im Planfeststellungsverfahren zu behandeln.

Überdies ist das im Quartärschotter befindliche Grundwasser im unmittelbaren Bereich des Flughafens für Trinkwasserzwecke nicht ohne weiteres verwendbar. Die für die Wasserversorgung wichtigen Erschließungsgebiete werden durch den Flughafen nicht beeinträchtigt, da sie westlich der Isar bzw. vom Flughafen aus grundwasserstromaufwärts liegen.

e) Verkehrserschließung

Aufgrund der Ausführungen der Antragstellerin, die durch die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen und die Deutsche Bundesbahn bestätigt wurden, ist das Gelände im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung durch Straße und Schiene geeignet. Die Genehmigungsbehörde hat angeordnet, daß die Antragstellerin bei der Anlegung des Flughafens für eine geeignete Verkehrsanbindung Sorge zu tragen hat (A.II.2.b)). Einzelheiten der Verkehrsanbindung werden im Planfeststellungsverfahren zu behandeln sein.



f) Ver- und Entsorgung

Die Antragstellerin hat durch ihre Ausführungen, die durch die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Energieabteilung) bestätigt wurden, nachgewiesen, daß die Ver- und Entsorgung des Flughafens München am Standort Freising/Erding-Nord möglich ist. Die Eignung des Geländes ist damit in dieser Hinsicht gegeben. Die Antragstellerin ist durch eine entsprechende Anordnung der Genehmigungsbehörde gehalten, die erforderlichen Maßnahmen durchzuführen (A.II.2.b)). Einzelheiten der Ver- und Entsorgung bleiben dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

## 8. Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Bei Anlegung und Betrieb des Flughafens sind keine Tatsachen gegeben, die die Annahme zulassen, daß die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet wird (§ 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG). Aus keinem der im folgenden untersuchten Gesichtspunkte war die Genehmigung zu versagen.

### a) Bodenlärm

Neben Fluglärm durch rollende, startende und landende Luftfahrzeuge bestehen auf einem Flughafen noch andere Lärmquellen, wie z.B. Probeläufe von Flugzeugtriebwerken, Betriebsfahrzeuge des Flughafens, Baumaschinen. Die Überprüfung der Auswirkungen dieser Lärmquellen auf die Flughafenumgebung hat ergeben, daß dadurch eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nicht eintritt.

Probeläufe von Flugzeugtriebwerken, vor allem bei Nacht, können zu einer Belästigung der Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens führen. Als Schutzmaßnahmen gegen eine derartige Belästigung kommen sowohl bauliche Schallschutzeinrichtungen an Wohngebäuden als auch Lärmschutzanlagen am Flughafen, z.B. Lärmschutzhallen, Lärmschutzwand oder Schalldämpfer, infrage. Im Gegensatz zum Fluglärm besteht bei Triebwerksprobeläufen in hohem Maße die Möglichkeit zur Dämpfung des Lärms an der Quelle. Es ist daher notwendig, hier alle Vorkehrungen zu treffen, um eine unnötige Lärmbelästigung der Bevölkerung in der Flughafenumgebung zu vermeiden. Dabei wird davon ausgegangen, daß in den Wohngebieten

in der Flughafenumgebung ein örtlich bedingter Grundlärmpegel gegeben ist. Dieser mittlere Grundlärmpegel darf durch Triebwerksprobeläufe nicht überschritten werden (A. I. 8. f)).

Der von den sonstigen Lärmquellen am Flughafen erzeugte Lärm ist gegenüber dem Lärm von Triebwerksprobeläufen und dem Fluglärm im allgemeinen weitaus geringer und bewirkt keine Erhöhung des vorhandenen mittleren Grundlärmpegels. Hinzu kommt, daß in der Umgebung des Flughafens (Lärmschutzgebiet und Lärmgefährdungsgebiet) bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Mit einer Belästigung der Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens durch sonstige Lärmquellen ist daher nicht zu rechnen.\*)

b) Luftverschmutzung

Durch den Flugbetrieb auf dem Flughafen sind die Bewohner der Flughafenumgebung gesundheitsschädlichen Belästigungen durch Luftverschmutzung infolge des Flug- und Flughafenbetriebs nicht ausgesetzt. Die Genehmigungsbehörde hat bei der Prüfung der vom Flughafen ausgehenden Abgasemissionen alle möglichen drei Komponenten - Abgase beim Betrieb der Luftfahrzeuge, Abgase des Kraftfahrzeugbetriebs und Abgase von Heizanlagen - in die Untersuchung einbezogen. Grundlagen der Prüfung waren das Gutachten Spengler (1971) und die Stellungnahme des für Immissionsschutz zuständigen Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen.

---

\*) Siehe S.207 f

Vorhersagen über zu erwartende Immissionen sind generell nur schwer möglich. In dem Gutachten Spengler (1971) wird die voraussichtliche künftige Abgasbelastung in der Umgebung des Flughafens abgeschätzt. Dabei mußten eine Reihe von Annahmen über die künftige Verkehrsentwicklung und die Emissionen künftiger Flugzeugtriebwerke getroffen werden. Der Gutachter ist hierbei von den ungünstigsten Werten für die einzelnen Schadstoffe ausgegangen. Die Schätzwerte sind als realistisch anzusehen, wie durch die Vergleiche mit anderen großen Flughäfen (z.B. London-Heathrow, Los Angeles) nachgewiesen wird. Der Vergleich der abgeschätzten Immissionswerte mit den MIK-Werten erlaubt eine ausreichende Prüfung der Einwirkungen von Abgasimmissionen auf Menschen, Tiere und Pflanzen. Danach sind schädliche Auswirkungen nicht zu erwarten. Auch eine Veröffentlichung über angeblich durch Abgasimmissionen verursachte Schäden an Fichten im Bereich des Flughafens München-Riem \*) konnte zu keiner anderen Beurteilung dieses Punktes führen. Die Verfasser dieser Veröffentlichung vermochten nicht den Nachweis zu erbringen, daß der in einigen Fichten eines Waldstückes festgestellte Bleigehalt aus den Abgasemissionen von Flugzeugen stammt, vor allem da die heute vorwiegend eingesetzten Strahlflugzeuge bleifreies Kerosin als Kraftstoff benutzen.

---

\*) Rohmeder/Weber, Vergiftung von Fichten durch Flugzeugabgase, Forstwissenschaftliches Centralblatt 1970, S. 335.

Eine ergänzende medizinische Untersuchung über die Frage der Abgasbelastung hätte vor Aufnahme des Flugbetriebs angesichts fehlender Meßwerte nur theoretischen Charakter, wie auch das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen feststellt. Das gleiche gilt für das von einigen Gemeinden geforderte Gutachten über eventuelle Auswirkungen von Abgasimmissionen auf landwirtschaftliche Produkte.

Die Genehmigungsbehörde hat jedoch angeordnet, nach Inbetriebnahme des Flughafens die Abgasimmissionen in seiner Umgebung zu messen und vor allem für die seltenen Fälle von austauscharmen Wetterlagen vorsorglich einen Alarmplan aufzustellen. Zugleich sollen die Meßwerte Grundlagen für die angeordnete gutachtliche Überprüfung der Auswirkungen von Abgasimmissionen darstellen (A. II. 12.).

Hinsichtlich der Frage einer "Sauerstoffzehrung" durch den Flugbetrieb wird der Auffassung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen beigetreten, wonach angesichts des weltweiten Vorrats an Sauerstoff und der ständig vorhandenen Luftzirkulation die Volumenkonzentration an Sauerstoff durch den zu erwartenden Luftverkehr nicht meßbar verringert wird. Die Festlegung der aus Gründen des Immissionsschutzes notwendigen Kaminhöhen von Heizanlagen des Flughafens werden Gegenstand des hierfür erforderlichen baurechtlichen Verfahrens sein.

c) Flugzeugunfälle

Nach den Statistiken der ICAO \*) waren im gesamten zivilen Linienluftverkehr (ausgenommen U.d.S.S.R. und Volksrepublik China) in den Jahren 1964 bis 1972 pro Jahr zwischen 25 und 40 Unfälle mit Todesfolgen zu verzeichnen. Die Gesamtzahl der Unfälle über den Beobachtungszeitraum hinweg zeigt hinsichtlich der Entwicklung eine uneinheitliche Tendenz. Die Unfallbeteiligung der Strahlflugzeuge liegt jedoch prozentual deutlich unter dem prozentualen Anteil dieser Flugzeuge an den insgesamt zugelassenen Verkehrsflugzeugen. Daraus kann gefolgert werden, daß angesichts des für die Zukunft zu erwartenden Trends zur fast ausschließlichen Verwendung von Strahlflugzeugen im Linien- und Bedarfsluftverkehr zumindest keine bemerkenswerte Zunahme der Unfallhäufigkeit zu erwarten ist.

Für den Bereich der Flughäfen hat die ICAO eine Untersuchung über die Lage der Unfallorte bei Unfällen im Bereich der Start- und Landebahnen\*\*) durchgeführt, um eine Grundlage für die Bemessung der die Start- und Landebahnen umgebenden Streifen zu erhalten. Das Ergebnis der Untersuchung basiert auf 668 ausgewerteten Unfällen in 26 Staaten in den Jahren von 1953 bis 1968. Dabei hat sich gezeigt, daß die Unfallorte überwiegend nicht weiter als 150 m vor bzw. hinter dem Ende der Start- und Landebahn lagen. Die ICAO schlägt aufgrund dieser Untersuchung vor, für die Länge der Streifen vor den Enden der Start- und Landebahnen künftig 90 m statt

---

\*) ICAO-Bulletin, Mai 1973, Tabellen 10 und 14

\*\*) ICAO-Report, Compilation and Analysis of Data on Aircraft undershooting, running off or overrunning a runway, 8.2.1972

bisher 60 m zu empfehlen. Die Sicherheitsflächen gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 2 LuftVG, in denen die Errichtung von Bauwerken einer Kontrolle durch die Luftfahrtbehörde unterliegt, haben demgegenüber für alle vier Start- und Landebahnen des Flughafens eine Länge von jeweils 1000 m und befinden sich fast ausschließlich innerhalb des Flughafenzaunes.

Wie bereits festgestellt wurde\*), ist die Einhaltung der für einen sicheren Flugbetrieb erforderlichen Flughöhen durch Hindernisse nicht beeinträchtigt. Die Start- und Landebahnen haben eine ausreichende Länge\*\*). Durch eventuelle schlechte Sichtverhältnisse ist die Sicherheit des Luftverkehrs und damit die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht beeinträchtigt\*\*\*), da bei Unterschreiten der zulässigen Wetterminima der Flugbetrieb eingestellt wird.

Die vom Landratsamt Erding - untere Naturschutzbehörde - befürchtete Beeinträchtigung des Luftverkehrs durch Vögel ist nicht gegeben. Die Genehmigungsbehörde hat landespflegerische Maßnahmen angeordnet (A.II.2.c)). Im Rahmen dieser Maßnahmen kann sichergestellt werden, daß Möglichkeiten zum Nisten und Brüten von Vögeln in der unmittelbaren Flughafenumgebung nicht geschaffen werden. Dabei wird insbesondere darauf zu achten sein, offene Wasserflächen im Flughafengelände - z.B. ehemalige Kiesentnahmestellen - zu vermeiden. Überdies wurde in einer Auflage die Beachtung der Richtlinien "Vogelschläge" angeordnet (A.II.19).

---

\*) Siehe S. 209 f  
\*\*) Siehe S. 166  
\*\*\*) Siehe S. 212 ff

d) Brandschutz und Rettungswesen

Für den Brandschutz und das Rettungswesen stehen auf dem Flughafen ausreichende Einrichtungen zur Verfügung.

Nach Art. 9 des Gesetzes über das Feuerlöschwesen vom 17.5.1946\*) (BayBS I S. 353) können gewerbliche Betriebe aus Betriebsangehörigen eine Werkfeuerwehr bilden. Betriebe mit besonderer Brandgefahr sind hierzu verpflichtet, wenn die höhere Verwaltungsbehörde es anordnet. Es steht außer Frage, daß ein Verkehrsflughafen zu den Betrieben mit besonderer Brandgefahr zu zählen ist. Dem entspricht es, daß gemäß ICAO-Anhang 14, Teil VII, Ziff. 1.1 Rettungs- und Feuerbekämpfungsgeräte sowie Rettungs- und Feuerwehrbedienstete auf den Flugplätzen vorhanden sein sollen. Die Regierung von Oberbayern hat diese Auffassung mit Schreiben vom 25.4.1973 bestätigt. Die Genehmigungsbehörde hat daher für den Flughafen die Vorhaltung von Einrichtungen und Maßnahmen für den Brandschutz und das Rettungswesen angeordnet (A. II. 13.). Der Mindestumfang der Löschmittelmengen und der Rettungsgeräte richtet sich nach den jeweils gültigen Bestimmungen der ICAO.

e) Ärztliche Versorgung

Für eine ärztliche Versorgung der Fluggäste und der am Flughafen Beschäftigten stehen ausreichende Einrichtungen zur Verfügung.

---

\*) BayBS I, S. 353



Der Flughafen ist in seiner ersten Ausbaustufe für ein Verkehrsaufkommen von rd. 12 Mio Fluggästen pro Jahr geplant. Ferner ist mit 7 000 bis 9 000 Beschäftigten am Flughafen zu rechnen. Hierfür ist die Einrichtung eines ständigen ärztlichen Dienstes notwendig. Hinzu kommt, daß gemäß Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 8.5.1973 der Flughafen zum Sanitätsflughafen im Sinne des Art. 19 Abs. 1 der Internationalen Gesundheitsvorschriften\*) erklärt wird, der die Einrichtungen gemäß Art. 19 Abs. 2 IGV vorzuhalten hat. Durch den ständigen ärztlichen Dienst können folgende Aufgaben wahrgenommen werden:

- Flughafenärztlicher Dienst für die Anwendung der in den IGV vorgesehenen Maßnahmen;
- Erste-Hilfe;
- Erstversorgung bei akuten lebensbedrohlichen inneren Erkrankungen (z.B. Herz und Kreislauf) und Unfällen (transportbereit machen) von Fluggästen und am Flughafen Beschäftigten;
- Betriebsärztliche Versorgung von Bediensteten der Antragstellerin und sonstiger Unternehmen, die ihren Sitz am Flughafen haben.

Die Genehmigungsbehörde hat daher die Einrichtung eines ständigen ärztlichen Dienstes auf dem Flughafen angeordnet (A. II. 14).

---

\*) Gesetz vom 1.7.1971 zu den Internationalen Gesundheitsvorschriften - IGV - vom 25.7.1969, BGBI. 1971 II S. 865

f) Flugplatzverkehr

Der Erlaß der erforderlichen Regelungen durch die Bundesanstalt für Flugsicherung für die Durchführung des Flugplatzverkehrs ist gewährleistet.

Nach § 21 a LuftVO ist die Bundesanstalt für Flugsicherung für die Regelung des Flugplatzverkehrs auf Flugplätzen mit Flugverkehrskontrolle zuständig. Die Bundesanstalt für Flugsicherung sieht in ihrer Stellungnahme vom 21.1.1971 die Einrichtung einer Flugverkehrskontrollstelle für den Flughafen vor.

g) Verkehr auf dem Vorfeld

Der Betrieb von Luftfahrzeugen und anderen Fahrzeugen sowie der Verkehr von Fußgängern auf dem Vorfeld wird über die Vorschriften der §§ 22 Abs. 4 und 23 Abs. 1 Nr. 2 und 3 LuftVO hinaus in der von der Antragstellerin nach § 43 LuftVZO vorzulegenden Benutzungsordnung geregelt (A. II. 16).

h) Straßen- und Schienenverkehr auf dem Flughafengelände

Im Bereich des Straßen- und Schienenverkehrs auf dem Flughafengelände ist die öffentliche Sicherheit und Ordnung gewährleistet.

Die für den Straßenverkehr notwendigen baulichen Anlagen werden rechtzeitig festgelegt und die erforderlichen verkehrsrechtlichen Regelungen getroffen. Einzelheiten werden dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleiben (A. II. 16.).

Der Schienenverkehr auf dem Flughafengelände wird von der Deutschen Bundesbahn betrieben werden. Hierauf finden die Bestimmungen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) in der jeweils geltenden Fassung Anwendung. Damit ist gemäß § 2 EBO gewährleistet, daß die Bahnanlagen und Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn auf dem Flughafengelände so beschaffen sind, daß sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

i) Betriebsbereitschaft des Flughafens

Es ist gewährleistet, daß die Antragstellerin die notwendigen Anlagen und Einrichtungen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit des Flughafens vorhält.

Zu diesen Anlagen und Einrichtungen gehören insbesondere:

- Notstromversorgungsanlagen. Gemäß ICAO-Anhang 14, Teil VI, Ziff. 1 in Verbindung mit den ILS-Aufstellungsrichtlinien der Bundesanstalt für Flugsicherung vom Januar 1971 sind die optischen und funkelektrischen Landehilfen und die meteorologischen Einrichtungen eines Flughafens an eine Notstromversorgungsanlage anzuschließen, die vom Flughafenunternehmer gemäß § 9 BFGes vorzuhalten sind.
- Bergungsgeräte. Auf großen Verkehrsflughäfen ist in ausreichendem Umfang Bergungsgerät zur schnellen Beseitigung von verunglückten Flugzeugen von

den Flugbetriebsflächen vorzuhalten. Die Ausrüstung wird nach dem Technischen Handbuch der ICAO\*) erfolgen.

- Winterdienstgeräte. Auf dem Flughafen ist angesichts der meteorologischen Verhältnisse in ausreichendem Umfang Winterdienstgerät zur Räumung der Flugbetriebsflächen von Schnee, Matsch und Eis sowie zur Messung der Bremswirkung auf Start- und Landebahnen vorzuhalten. Die Ausrüstung wird nach dem Technischen Handbuch der ICAO\*) erfolgen.
- Abwehr äußerer Gefahren. Nach § 46 Abs. 1 LuftVZO ist die Antragstellerin gehalten, den Flughafen in geeigneter Weise einzufrieden. Darüber hinaus sind im Hinblick auf die seit mehreren Jahren vorkommenden Bedrohungen des Luftverkehrs zusätzliche Sicherungsmaßnahmen anzuordnen (A. II. 11.). Der Umfang der Maßnahmen richtet sich nach den entsprechenden Empfehlungen der ICAO\*\*), soweit diese sich an den Flughafenunternehmer wenden.

Die Genehmigungsbehörde hat die Vorhaltung von Anlagen und Einrichtungen angeordnet, die notwendig sind, um den Flughafen in betriebssicherem Zustand zu erhalten und zu betreiben (A. II. 15.).

---

\*) ICAO-Doc 7920 - AN/865, Aerodrome Manual, Part 5, 1966

\*\*\*) ICAO-Doc 8973, Security Manual For The Prevention Of Unlawful Acts Against Civil Aviation, 1971, E/Pa/2600

Die Aufzählung der Anlagen und Einrichtungen kann dabei nicht abschließend sein, da sich der jeweilige Stand der Technik fortlaufend ändert.

9. Öffentliche Interessen

Durch die Anlegung und den Betrieb des beantragten Flughafens werden die öffentlichen Interessen nicht in unangemessener Weise beeinträchtigt (§ 6 Abs. 3 LuftVG).

Aus keinem der im folgenden untersuchten Gesichtspunkte war die Genehmigung zu versagen.

a) Öffentliche Verkehrsinteressen

Unter öffentlichen Verkehrsinteressen sind bei der Anlegung und dem Betrieb des Flughafens die Interessen der Gemeinschaft an einer sicheren, zuverlässigen und alle berechtigten Ansprüche erfüllenden Bedienung des öffentlichen Verkehrs mit Luftfahrzeugen auf diesem Verkehrsflughafen zu verstehen\*). Dies setzt voraus, daß die Anlegung und der Betrieb eines neuen Verkehrsflughafens aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses grundsätzlich notwendig ist. Es war zu bejahen, daß Anlegung und Betrieb des Flughafens München im öffentlichen Interesse liegen\*\*).

Seitens des Bundes wird eine unangemessene Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen nicht festgestellt. Ebenso hat auch die Genehmigungsbehörde in ihrem Bereich keine Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen erkennen können.

---

\*) Hofmann, Kommentar zum Luftverkehrsgesetz, 1971, § 6 Anm. 25

\*\*\*) Vgl. S. 151 ff

Eine Konkurrenzsituation zum Verkehrsflughafen München-Riem ist nicht gegeben, da die Bayerische Staatsregierung den Beschluß des Bayerischen Landtags vom 15.7.1971\*) zu vollziehen hat, nach dem der Flughafen München so auszulegen ist, daß nach Inbetriebnahme der ersten Ausbaustufe auch die allgemeine Luftfahrt untergebracht werden kann, um den Flughafen München-Riem abzubauen. Die Gesellschafter der Antragstellerin haben deshalb auch am 14.12.1973 beschlossen, mit Inbetriebnahme des neuen Flughafens den Flughafen München-Riem aufzulassen. Des weiteren ist auch keine unangemessene Beeinträchtigung dadurch zu erwarten, daß durch Anlegung und Betrieb des Flughafens zu anderen Verkehrsträgern eine unangemessene Konkurrenzsituation entsteht.

b) Militärische Interessen

Militärische Interessen stehen der Anlegung und dem Betrieb des Flughafens nicht entgegen. Die gegenseitige flugsicherungsmäßige Zuordnung des Flughafens zu den militärischen Flugplätzen und Schießgeländen ist geklärt\*\*).

c) Zollfiskalische Interessen

Zollfiskalische Interessen stehen der Anlegung und dem Betrieb des Flughafens nicht entgegen. Da der Flughafen München sowohl dem nationalen als auch dem internationalen Verkehr dienen soll,

---

\*) LT-Drs. 1101

\*\*\*) Siehe S. 210 ff

war die Möglichkeit zur zollrechtlichen Behandlung von Personen und Gütern anzuordnen (Vgl. A. II. 8.). Es ist davon auszugehen, daß der Flughafen als Grenzübergangsstelle sowie als Zollflugplatz\*) von den zuständigen Behörden zugelassen wird.

d) Natur- und Landschaftsschutz

Aus Gesichtspunkten des Natur- und Landschaftsschutzes war die Genehmigung nicht zu versagen. Die öffentlichen Interessen an dem Schutz, der Pflege und der Gestaltung der Natur und Landschaft werden durch die Anlegung und den Betrieb des Flughafens nicht in unangemessener Weise beeinträchtigt (§ 6 Abs. 3 LuftVG).

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen des ihr durch § 6 LuftVG eingeräumten Ermessens die Ziele des Naturschutzes beachtet. Dagegen konnte die Vorschrift des Art. 6 Abs. 1 S. 1 BayNatSchG im Genehmigungsverfahren nicht zur Anwendung kommen, da insoweit Bundesrecht entgegensteht. § 6 LuftVG enthält - als den Gegenständen der ausschließlichen Gesetzgebung zugehörig (Art. 73 Nr. 6 GG) - eine abschließende Regelung, die nicht durch landesrechtliche Vorschriften durchbrochen werden kann. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes können allein im Rahmen des § 6 Abs. 3 LuftVG (Beeinträchtigung öffentlicher Interessen in unangemessener Weise) im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren Berücksichtigung finden. Damit ist aber nicht auf spezifische Versagungsgründe des Landesrechts verwiesen, da sonst die im Grundgesetz getroffene grundsätzliche Unterscheidung von ausschließlicher Gesetzgebung und Rahmengesetzgebung verwischt würde.

---

\*) § 3 Abs. 4 S. 1 des Zollgesetzes

Da das Gesetz die Versagung der Genehmigung nur dann gestattet, wenn öffentliche Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt werden, kann ein Flughafen auch dann genehmigt werden, wenn seine Lage unter Gesichtspunkten des Natur- und Landschaftsschutzes keinen Idealfall darstellt, ja diesen Zielen in gewisser Weise sogar widerspricht. Dies kann der Fall sein, wenn sich eine günstigere Lage für den Flughafen nicht finden läßt\*).

Unter Zugrundelegung dieser Aspekte waren aus Gesichtspunkten des Natur- und Landschaftsschutzes keine durchschlagenden Argumente gegen die Genehmigung des Flughafens zu gewinnen. Die Genehmigungsbehörde verkennt nicht, daß sich die derzeitige Landschaftsstruktur des Erdinger Moooses durch die Anlegung und den Betrieb des Flughafens entscheidend verändern wird. Sie ist mit dem Landratsamt Erding - untere Naturschutzbehörde - auch der Auffassung, daß möglicherweise das im Programm "Freizeit und Erholung" der Bayerischen Staatsregierung vom 28. April 1970 dargestellte Naherholungsgebiet der Isarauen im Bereich zwischen Mintraching und Pulling durch Fluglärm und das Vogelparadies "Ismaninger Teichgebiet" durch Entzug seines natürlichen Vorfeldes beeinträchtigt werden. Die Genehmigungsbehörde übersieht auch nicht, daß das Erdinger Moos - allerdings in beschränktem Umfang - von Naturliebhabern und Erholungssuchenden aufgesucht wird.

---

\*) Volker, Probleme der Rechtsstellung von Flughafen-nachbarn, Göttinger Diss. 1967, S.41. Was dort zu den Erfordernissen des § 6 Abs. 2 LuftVG ausgeführt ist, gilt - wie sich aus der Fassung des Gesetzes ergibt - für § 6 Abs. 3 LuftVG in verstärktem Maße.



Es ist aber nicht zu verkennen, daß das Erdinger Moos im Vergleich mit anderen großen stadtnahen Landschaftsräumen - wie z.B. dem Isartal südlich von München - nicht als wichtiges Naherholungsgebiet angesprochen werden kann. Es verfügt, wie das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen zutreffend ausführt, nicht über eine vergleichbare besondere Eignung (Wechsel von Wald und Freiflächen, Relief, Wasserflächen usw.) und übt auch tatsächlich bei weitem keine vergleichbare Anziehungskraft auf die Bevölkerung aus. Dies erhellt auch daraus, daß das Erdinger Moos - abgesehen von Randzonen - in keinem der im Programm "Freizeit und Erholung" der Bayerischen Staatsregierung vom 28. April 1970 dargestellten Naherholungsgebiete enthalten ist.

Damit ist selbstverständlich nichts gegen die subjektive Wertschätzung des Erdinger Moooses aus der Sicht von Naturliebhabern und Erholungssuchenden gesagt. Die Genehmigungsbehörde hat sich im Rahmen der Güterabwägung jedoch an objektiven Kriterien zu orientieren. In diesem Sinne haben der Deutsche Naturschutzring e.V., die Oberforstdirektion München, der Bayerische Waldbesitzerverband e.V., München, die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, der Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e.V. sowie der Regierungsbeauftragte für Naturschutz im Raumordnungsverfahren unter Aspekten des Natur- und Landschaftsschutzes Stellungnahmen abgegeben. Hierbei wurden grundsätzliche Einwendungen gegen die Errichtung und den Betrieb des Flughafens nicht vorgebracht.

Die Genehmigungsbehörde schließt sich diesen Stellungnahmen an, wobei sie insbesondere berücksichtigt, daß es sich bei dem Erdinger Moos um kein echtes Moosgebiet handelt, sondern daß sich das gesamte Gebiet im Laufe der letzten hundert Jahre zu einer Kulturlandschaft gewandelt hat. Von der ursprünglichen Vegetation sind nur noch geringe Reste vorhanden. Es ist ferner im Gebiet Freising/Erding-Nord keine Notwendigkeit gegeben, Waldgebiete mit hoher Erholungsfunktion und sonstigen Wohlfahrtswirkungen in Anspruch zu nehmen.

Die Befürchtung einiger Beteiligter, daß die notwendige Grundwasserabsenkung die Reste einer heute noch intakten Moosvegetationsgesellschaft vernichten und zu einer Versteppung des südlichen Teiles des Erdinger Moooses führen würde, ist nicht begründet. Nach dem Gutachten des Bayerischen Geologischen Landesamtes vom 24. Juli 1970 wird eine ins Gewicht fallende Grundwasserabsenkung nicht wesentlich über die Grenzen des Flughafengeländes hinaus wirksam; im Bereich außerhalb des Flughafens liegt die Absenkungshöhe im Dezimeterbereich. Bei solch geringen Werten ist eine Versteppung des betroffenen Gebiets nicht zu erwarten. Demzufolge war eine Entscheidung über die Forderung nach Vorkehrungen zur ökologischen Beweissicherung nicht veranlaßt. Die Genehmigungsbehörde hat den vorgenannten Befürchtungen aber dadurch Rechnung getragen, daß Eingriffe in den Naturhaushalt, insbesondere in den natürlichen Grundwasserstrom, auf das nach sachverständiger Beurteilung durch das Bayerische Geologische Landesamt geringstmögliche Maß beschränkt bleiben müssen (A. II. 2. a)).

Die Genehmigungsbehörde hat die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes auch durch die Anordnung berücksichtigt, daß erforderliche Eingriffe in die Landschaft auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt bleiben müssen. Weiter wurde der Antragstellerin auferlegt, zur Verhinderung und zum Ausgleich von etwaigen Landschaftsschäden landschaftspflegerische Maßnahmen durchzuführen. Da sich das Ausmaß der erforderlichen Schutz-, Pflege- und Gestaltungsmaßnahmen derzeit noch nicht absehen läßt, wurde angeordnet, daß Art und Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen durch das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen bestimmt werden (A. II. 2. c)).

Den insbesondere vom Landratsamt Erding - untere Naturschutzbehörde - erhobenen Forderungen nach Erstellung eines Landschaftsrahmenplans, eines Landschaftsplans und eines Grünplans war - jedenfalls im Rahmen des Genehmigungsverfahrens - nicht zu entsprechen. Gleiches gilt für das Verlangen nach einer Neuplanung der Grundwasserordnung, der Gestaltung der neuen Wasserläufe außerhalb des Flughafens und der Anlegung eines Waldgürtels. Eine Entscheidung über die Anregung, die durch Kiesausbeutung entstehenden Wasserflächen öffentlichen Erholungszwecken zu widmen, konnte im Genehmigungsverfahren ebenfalls nicht getroffen werden.

10. Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Antragstellerin

Nach § 40 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO hat der Genehmigungsantrag den Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers zu enthalten. Die Antragstellerin hat den Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit nach § 40 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO geführt.

Sinn und Zweck dieser Bestimmung ist es, die spätere Erfüllung der Betriebspflicht zu sichern sowie vor allem den ordnungsgemäßen Ablauf des vorgesehenen Flughafenbetriebes unter dem Aspekt der Flugsicherheit zu gewährleisten, soweit dies im vorhinein möglich ist. Dagegen geht es nicht darum sicherzustellen, daß die Antragstellerin die Baukosten für das von ihr beabsichtigte Flughafenprojekt aufbringen kann, wie einige Gemeinden behauptet haben. Die Forderung auf Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit trägt der Erfahrungstatsache Rechnung, derzufolge die Sicherheit des Flugbetriebs und des Flughafenbetriebes ganz wesentlich davon abhängt, daß die Beteiligten finanziell in der Lage sind, die zum Teil sehr aufwendigen Sicherheitsvorschriften tatsächlich einzuhalten. Deshalb wird der Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auch keineswegs allein bei der Genehmigung von Flughäfen gefordert; die LuftVZO fordert ihn vielmehr auch in § 32 Abs. 1 Nr. 6 (für Luftfahrerschulen) und in § 62 Abs. 1 Nr. 6 (für Luftfahrtunternehmen). In diesen letzteren Vorschriften wird der Zweck, die Sicherheit bei der Abwicklung des Flugbetriebs zu gewährleisten, ganz deutlich;

denn der Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit kann auf Verlangen der Behörde auch durch Vorlage eines Gutachtens des Luftfahrt-Bundesamtes geführt werden (§§ 32 Abs. 3, 62 Abs. 3 LuftVZO). Aufgabe des Luftfahrt-Bundesamtes ist aber insbesondere die Gewährleistung der Verkehrssicherheit (vgl. § 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt in der Fassung des Gesetzes vom 16. Mai 1968, BGBl. I S. 397).

Die Antragstellerin hat zum Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Ausfertigungen ihres Gesellschaftsvertrages sowie Handelsregisterauszüge vorgelegt. Der Genehmigungsbehörde, die zugleich Aufsichtsbehörde gem. § 47 LuftVZO ist, liegen ferner die Geschäftsberichte, Bilanzen sowie die Gewinn- und Verlustrechnungen der Antragstellerin aus den letzten Jahren vor.

Die Antragstellerin betreibt seit ca. 23 Jahren den Flughafen München-Riem. In dieser Zeit hat die Gesellschaft zu keinen Zweifeln an ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Anlaß gegeben; insbesondere sind keine Bedenken hinsichtlich ihrer Fähigkeit aufgetreten, für den ordnungsgemäßen Ablauf des Flughafenbetriebs zu sorgen. Es bestehen deshalb keine begründeten Zweifel daran, daß die Antragstellerin wirtschaftlich in der Lage sein wird, auch den Flugbetrieb auf dem neuen Flughafen ordnungsgemäß abzuwickeln und in einer dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Weise aufrechtzuhalten.

Es liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, daß die Antragstellerin nicht in der Lage sein wird, ihren durch den Betrieb des Flughafens bedingten

laufenden Verbindlichkeiten nachzukommen. Im Interesse einer besonderen Sicherung der Ansprüche Geschädigter ist der Antragstellerin der Abschluß und die Aufrechterhaltung einer Haftpflichtversicherung in Höhe von mindestens jeweils 80 Mio DM für Personen- und Sachschäden zur Auflage gemacht worden (A. II. 17). Die Höhe der Haftungssummen berücksichtigt, daß der Neuwert der größten derzeit im zivilen Luftverkehr eingesetzten Flugzeuge (Boeing 747, DC - 10, Lockheed 1011) ca. 80 Mio DM beträgt und daß ein solches Flugzeug etwa 400 Fluggäste befördern kann. Dem größeren Umfang des Flugbetriebs auf dem Flughafen München hat die Antragstellerin durch eine Kapitalerhöhung um 10,5 Mio DM auf nunmehr 19 Mio DM Rechnung getragen.

Darüber hinaus erscheint jedoch auch die Aufbringung der notwendigen Baukosten hinreichend gesichert, sofern auch dieser Gesichtspunkt, wie verschiedene Gemeinden meinen, bei der Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Antragstellerin zu berücksichtigen wäre.

Nach dem Gesellschaftsvertrag der Antragstellerin (§ 2 Abs. 1) ist Gegenstand des Unternehmens u.a. Planung, Errichtung, Ausbau, Unterhaltung und Betrieb des Flughafens München II, einschließlich der damit zusammenhängenden Nebengeschäfte. Beteiligt am Stammkapital der Flughafen München GmbH von derzeit 19 Mio DM sind der Freistaat Bayern zu 51 %, die Bundesrepublik Deutschland zu 26 % und die Landeshauptstadt München zu 23 %. Gesellschafter der Antragstellerin sind damit allein öffentlich-rechtliche Körperschaften. Die Beteiligung der Gesellschafter an der Flughafen München GmbH dient dem Zweck, die Deckung der Verkehrsbedürfnisse im Raum München zu gewährleisten und damit der

Erfüllung öffentlich-rechtlicher Aufgaben der Gesellschafter. Auch der Antrag der Flughafen München GmbH auf Genehmigung der Anlegung und des Betriebs des Flughafens München dient diesen Zielen. Infolgedessen ist davon auszugehen, daß die Gesellschafter der Antragstellerin für eine Bereitstellung der notwendigen Mittel sorgen werden, soweit die Eigenmittel der Gesellschaft für den Bau des Flughafens nicht ausreichen. Dementsprechend ist im Konsortialvertrag vom 26.9.1973 zwischen dem Freistaat Bayern, der Bundesrepublik Deutschland und der Landeshauptstadt München vorgesehen, daß die Gesellschafter der Flughafen München GmbH die für das Projekt Verkehrsflughafen München erforderlichen finanziellen Mittel entsprechend ihren Beteiligungsquoten aufbringen und bereitstellen werden. Die Finanzierungsmittel sollen aufgebracht werden

- durch Einsatz der von der Flughafen München GmbH erwirtschafteten Überschüsse und anderer freier Mittel (z.B. verdiente Abschreibungen und Rücklagen);
- durch Erhöhung des Stammkapitals der Gesellschaft;
- durch Aufnahme von Fremdmitteln, für die die Gesellschafter im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und entsprechend ihrem Beteiligungsverhältnis Bürgschaften übernehmen;
- durch Gesellschafterdarlehen, die nur aus Handelsbilanzgewinnen zu verzinsen und entsprechend der Vermögens- und Ertragslage zu tilgen sind.

Zur Erfüllung ihrer gegenseitigen Verpflichtungen haben der Freistaat Bayern im Doppelhaushalt 1973/74 37 Mio DM, der Bund im Haushalt 1973 11 Mio DM an Finanzmitteln für Zwecke des Flughafens München bereitgestellt. Die Landeshauptstadt München hat im Haushaltsjahr 1973 einen Betrag von über 5 Mio DM dem durch Grundsatzbeschuß des Stadtrats vom 11.11. 1965 gebildeten Rücklagefonds für den neuen Flughafen München zugeführt.

Es ist sichergestellt, daß die Antragstellerin Änderungen in ihren rechtlichen oder wirtschaftlichen Verhältnissen der Genehmigungsbehörde anzuzeigen hat (A.II.18).

#### 11. Sonstige Gesichtspunkte

Die sonstigen von einigen Gebietskörperschaften vorgetragenen Einwendungen können, weil unerheblich, zu keiner anderen Beurteilung des Genehmigungsantrages führen.

Der Forderung nach weiteren Erörterungsterminen wurde nicht entsprochen, da die Gebietskörperschaften ausreichend Gelegenheit hatten, in insgesamt sieben Erläuterungs- und Erörterungsterminen umfassend zu den Antragsunterlagen und Gutachten Fragen zu stellen und ihre Auffassung vorzutragen. Weitere Termine wären nicht mehr sachdienlich gewesen.

Ebenso konnte der Forderung einiger Gebietskörperschaften nicht Rechnung getragen werden, das Ge-



Ohne Wirksamkeit der Baubeschränkungen besteht aber im vorliegenden Fall die Gefahr, daß bis zur Unanfechtbarkeit der Genehmigung die für den Luftverkehr erforderliche Hindernisfreiheit an dem vorgesehenen Standort nicht mehr vorhanden ist. So hat beispielsweise die Gemeinde Pulling in einem Beschluß ihres Gemeinderats vom 5.6.1970 erklärt, daß sie sich bei der Ausübung der ihr zustehenden Planungshoheit nach dem Bundesbaugesetz durch den geplanten Flughafen nicht beeinträchtigen lassen werde. Auch Vorhaben, die nach den §§ 33, 34, 35 BBauG zulässig sind, bedürften ohne Wirksamkeit des Bauschutzbereiches nicht der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Der Flughafen könnte daher nach der Errichtung von Luftfahrthindernissen den beabsichtigten Luftverkehr nicht aufnehmen, vielmehr müßten zuvor die etwa entstandenen Luftfahrthindernisse abgetragen werden (§ 16 LuftVG). Um eine solche Fehlentwicklung zu vermeiden, besteht ein öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung, damit die Baubeschränkungen nach § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung wirksam werden.

b) Schutz vor Fluglärm

Zum Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen werden für Verkehrsflughäfen, die dem Linienverkehr angeschlossen sind, Lärmschutzbereiche nach dem

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl I S. 282) festgelegt. Für geplante Verkehrsflughäfen wird der Lärmschutzbereich festgesetzt, wenn die Genehmigung für die Anlegung des Verkehrsflughafens nach § 6 LuftVG erteilt ist (§ 1 Satz 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm).

Für den Flughafen München ist ein Lärmschutzbereich festzulegen. Bei einer Anfechtung der Genehmigung ist wegen der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage (§ 80 Abs. 1 VwGO) in Frage gestellt, ob der Lärmschutzbereich festgesetzt werden kann. Ohne die Festsetzung des Lärmschutzbereichs würden die Bauverbote und die Beschränkungen der baulichen Nutzung nach den §§ 5 und 6 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm nicht wirksam werden. In diesem Falle besteht die Gefahr, daß bis zur Unanfechtbarkeit der Genehmigung der Schutz vor Fluglärm in der Umgebung des Flughafens nicht mehr gewährleistet ist. Das Vorhaben könnte dann unter Umständen überhaupt nicht mehr oder nur mit weiteren Einschränkungen für den Betrieb des Flughafens verwirklicht werden. Um eine solche Fehlentwicklung zu vermeiden, besteht ein öffentliches Interesse an der Anordnung der sofortigen Vollziehung, damit der Lärmschutzbereich nach Erteilung der Genehmigung festgesetzt werden kann.

Die sofortige Vollziehung war auch im Interesse der durch den Flughafen München-Riem stark lärmbelasteten Bevölkerung Münchens anzuordnen. Nach § 8 Abs. 1 LuftVG darf der Flughafen nur angelegt werden, wenn zuvor der Plan nach § 10 LuftVG festge-

stellt ist. Für das Verhältnis der Genehmigung zur Planfeststellung wird verschiedentlich die Auffassung vertreten, daß die Genehmigung nach § 6 LuftVG den Rahmen für die Planfeststellung bildet.\*) Aufgrund der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage (§ 80 Abs. 1 VwGO) gegen die Genehmigung könnte nach dieser Auffassung das Planfeststellungsverfahren nicht eingeleitet und durchgeführt werden. Damit würden Anlegung und Inbetriebnahme des neuen Flughafens in einer für die durch den Flughafen München-Riem betroffenen Bevölkerung unzumutbaren Weise verzögert. Die Auffassung des Flughafens München-Riem ist nämlich erst im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Flughafens München vorgesehen und möglich.\*\*)

Die Genehmigungsbehörde verkennt nicht, daß der neue Flughafen Lärmbelastungen für die im Bereich der An- und Abflugwege des neuen Flughafens lebende Bevölkerung bringt.

Durch die oben dargestellten Maßnahmen\*\*\*) ist dafür Sorge getragen, daß im Bereich des neuen Flughafens die Belästigung durch Fluglärm weitgehend ausgeschaltet ist. Derartige Lärmschutzvorkehrungen sind zum Schutz der durch den Flughafen München-Riem betroffenen Bevölkerung nicht möglich, da dieser Flughafen nahezu vollständig von intensiver Wohnbebauung umgeben ist. Auch unter Berücksichtigung dieser Umstände hatte die Genehmigungsbehörde gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4, Abs. 3 VwGO die so-

---

\*) Blümel, Anm. zum Beschluß des OVG Lüneburg vom 13.7.1972, Deutsches Verwaltungsblatt 1972, S. 795

\*\* ) Siehe S. 231

\*\*\* ) Siehe S. 179 ff

fortige Vollziehung anzuordnen.

c) Planungsklarheit

Seit der Einleitung des Genehmigungsverfahrens für den Flughafen München im Jahre 1969 besteht für die Träger der überörtlichen und der örtlichen Planung Ungewißheit, ob der Flughafen an dem vorgesehenen Standort verwirklicht werden wird oder nicht. Wenn diese Ungewißheit noch über einen längeren Zeitraum andauert, hat dies negative Auswirkungen. Die überörtliche und die örtliche Planung in dem für den Flughafen vorgesehenen Raum werden behindert oder kommen zum Stillstand. Dies ergibt sich daraus, daß die überörtliche und die örtliche Planung unterschiedlich verlaufen werden, je nachdem, ob der Flughafen entsteht oder nicht. Dies gilt beispielsweise für die Planung von Straßen und von Einrichtungen zur Versorgung und Entsorgung der Bevölkerung. Wird der Flughafen gebaut, so werden solche Einrichtungen das Vorhandensein des Flughafens berücksichtigen müssen. Es besteht daher ein öffentliches Interesse daran, diese Ungewißheit möglichst bald zu beenden und für alle Planungsträger Klarheit darüber zu schaffen, ob sie bei ihren Planungen den Flughafen berücksichtigen müssen.

Wie bereits ausgeführt, wird verschiedentlich die Auffassung vertreten, daß die Genehmigung nach § 6 LuftVG den Rahmen für die Planfeststellung bildet.\*) Die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage (§ 80 Abs. 1 VwGO) gegen eine Genehmigung nach § 6

---

\*) Siehe S. 246

LuftVG würde nach dieser Auffassung verhindern, daß das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und durchgeführt wird. Hierauf kann aber im Interesse der Planungsklarheit nicht verzichtet werden. Vorsorglich ist daher auch aus diesem Grunde die Anordnung der sofortigen Vollziehung geboten.

Die Genehmigungsbehörde hat der Antragstellerin die Durchführung von Maßnahmen auferlegt, die bereits im Stadium der Erteilung der Genehmigung getroffen werden müssen (A.II.2.b) und c); A.II.3). Diese Auflagen, die im Interesse der verfahrensbeteiligten Gemeinden und der im Erdinger Moos lebenden Bevölkerung angeordnet wurden, können von der Antragstellerin wirkungsvoll nur erfüllt werden, wenn mit ihrer Realisierung zu einem möglichst frühen Zeitpunkt begonnen wird. Der mit einer etwaigen Anfechtungsklage einsetzende Suspensiveffekt (§ 80 Abs. 1 VwGO) würde den Vollzug dieser Anordnungen hemmen. Somit ist auch im Interesse einer wirkungsvollen Durchführung der angeordneten Maßnahmen die Anordnung der sofortigen Vollziehung geboten.

## 2. Überwiegendes Interesse der Antragstellerin

Die Flughafen München GmbH hat mit Schreiben vom 13.4.1973 die Anordnung der sofortigen Vollziehung beantragt. Sie hat ausgeführt, daß die sofortige Vollziehung auch im überwiegenden Interesse der Antragstellerin liege. Insbesondere hat sie auf die für den Unternehmer eines Flughafens bestehenden Entschädigungsverpflichtungen nach § 19 LuftVG und § 12 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm so-

wie auf die auf dem Bausektor seit einigen Jahren zu beobachtenden Kostensteigerungen hingewiesen. Die Antragstellerin hat daher ein Interesse daran, daß durch das Inkrafttreten des Bauschutzbereichs nach dem Luftverkehrsgesetz und die Festsetzung des Lärmschutzbereichs nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm über die bereits bestehenden Entschädigungsverpflichtungen hinaus in der Umgebung des Flughafens nicht noch weitere Bauvorhaben entstehen, für die bei einer Verwirklichung des Vorhabens Entschädigungsleistungen erbracht werden müßten. Ferner hat sie ein Interesse daran, daß im Hinblick auf die zu beobachtenden Kostensteigerungen der Zeitpunkt eines möglichen Baubeginns für das Vorhaben nach der noch erforderlichen Feststellung des Plans nach § 10 LuftVG nicht weiter hinausgezögert wird. Diesem Interesse der Antragstellerin steht das Interesse von Gemeinden gegenüber, gegen die Genehmigung nach § 6 LuftVG verwaltungsrechtlich vorgehen zu können, ohne die Wirksamkeit des Bauschutzbereichs und des Lärmschutzbereichs berücksichtigen zu müssen. Bei der Abwägung dieser beiden Interessen überwiegt das Interesse der Antragstellerin. Hierbei ist zu bedenken, daß sich nach dem Urteil des Bundesgerichtshofes vom 10. Juli 1969\*) die Leistungen des Unternehmers eines Verkehrsflughafens bei der Zurverfügungstellung des Flughafens der Sache nach als ein Teil öffentlicher Verwaltung darstellen (schlichtverwaltende Tätigkeit in privatrechtlicher Form). Das Interesse der Antragstellerin, ihrer in § 2 ihres Gesellschaftsvertrages beschriebenen Aufgabe

---

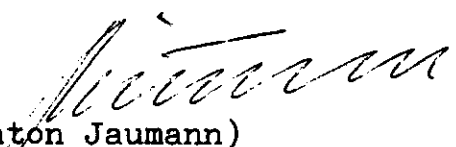
\*) Verkehrsblatt 1970, S. 730

("Planung und Errichtung des Flughafens München II") nachzukommen, begegnet sich daher mit dem öffentlichen Interesse daran, für München und den südbayerischen Raum einen Flughafen zur Verfügung zu haben, der den verkehrlichen Anforderungen gerecht wird. Der von der Antragstellerin derzeit betriebene Flughafen München-Riem wird noch in diesem Jahrzehnt seine Kapazitätsgrenze erreichen. Eine weitere gleichmäßige Entwicklung des Luftverkehrs wäre dann nicht mehr möglich. Hieran besteht aber bei der Bedeutung des Luftverkehrs als Teil der verkehrlichen Infrastruktur eines Raumes ein erhebliches öffentliches Interesse.

#### IV. Kostenentscheidung

Die Kosten des Verfahrens hat die Flughafen München GmbH als Antragstellerin zu tragen (§§ 1, 2 Abs. 2 Nr. 1 KostOLuftfVw\*). Die Kostenfestsetzung ergeht durch gesonderten Bescheid.

München, den 9. Mai 1974

  
(Anton Jaumann)  
Staatsminister

---

\*) Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung vom 8.11.1966, BGBl I S. 641, i.d.F. der VO vom 11.6.1968, BGBl I S. 648.